



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

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

**INFORME DE AUDITORÍA
CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2018
INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2018**

Abril 2019

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

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

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

*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 2018, 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 2018, 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 2018, 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 2018 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, 4 de abril de 2019

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

Antoni Clapés i Donadeu (17879)



GABINETE TÉCNICO DE
AUDITORIA Y
CONSULTORIA, S.A.

2019 Núm.

2019/01001

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 2018



**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.....	23
NOTA 3. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN.....	25
NOTA 4. INMOVILIZADO MATERIAL.....	39
NOTA 5. INMOVILIZADO INTANGIBLE	54
NOTA 6. ENTIDADES PÚBLICAS.....	57
NOTA 7. INSTRUMENTOS FINANCIEROS	71
NOTA 8. MONEDA EXTRANJERA.....	100
NOTA 9. SITUACIÓN FISCAL.....	101
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.....	133
NOTA 16. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS.....	137
NOTA 17. OTRA INFORMACIÓN.....	140
NOTA 18. INFORMACIÓN SEGMENTADA.....	144



GRUPO CONSOLIDADO
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
BALANCE



BALANCE CONSOLIDADO DEL GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Balance de Situación Consolidado a 31 de Diciembre de 2018 y 2017
(Euros)

	Nota	Año 2018	Año 2017
ACTIVO			
ACTIVO NO CORRIENTE		1.185.935.588,90	1.082.079.527,78
Inmovilizado intangible	5	16.546.951,92	17.004.439,10
Gastos de investigación y desarrollo		16.267,85	30.678,85
Patentes, licencias, marcas y similares		8.890,26	10.005,33
Aplicaciones informáticas		11.298.921,20	11.556.423,86
Otro inmovilizado intangible		5.222.872,61	5.407.331,06
Inmovilizado material	4	610.992.863,22	546.962.280,40
Terrenos y construcciones		194.378.719,04	202.923.314,76
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		299.403.183,70	294.497.189,02
Elementos de transporte		234.743.696,29	223.273.525,14
Otros		64.659.487,41	71.223.663,88
Inmovilizado en curso y anticipos		117.210.960,48	49.541.776,62
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo		2.963.121,69	3.963.110,35
Participación en empresas asociadas por puesta en equivalencia		2.873.121,69	3.873.110,35
Créditos a empresas		90.000,00	90.000,00
Inversiones financieras a largo plazo	7	555.432.652,07	514.149.697,93
Instrumentos de patrimonio		3.587.816,42	3.587.816,42
Valores representativos de deuda		1.542,65	1.542,65
Otros activos financieros		83.111.878,13	81.779.910,13
Entidades Públicas	6	468.731.414,87	428.780.428,73
Deudores por subvenciones Contrato Programa		468.731.414,87	428.780.428,73
Otras deudas Entidades Públicas		0,00	0,00
ACTIVO CORRIENTE		215.225.778,97	222.427.036,38
Existencias		11.591.804,31	10.185.539,83
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	7	120.538.454,53	130.205.115,55
Deudores varios		21.428.250,62	16.070.039,75
Personal		3.402.985,37	2.781.880,49
Otros créditos con Administraciones Públicas		22.053.573,30	17.490.026,50
Entidades Públicas	6	73.653.645,24	93.863.168,81
Deudores por subvenciones Contrato Programa		68.580.698,79	88.774.316,38
Otras deudas Entidades Públicas		5.072.946,45	5.088.852,43
Inversiones financieras a corto plazo	7	3.184.803,20	3.363.377,57
Instrumentos de patrimonio		3.163.361,22	3.314.131,46
Derivados financieros		0,00	25.978,13
Otros activos financieros		21.441,98	23.267,98
Periodificaciones a corto plazo		1.506.169,67	2.080.003,93
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		78.404.547,26	76.592.999,50
Tesorería		73.746.788,12	70.731.618,93
Otros activos líquidos equivalentes		4.657.759,14	5.861.380,57
TOTAL ACTIVO		1.401.161.367,87	1.304.506.564,16



BALANCE CONSOLIDADO DEL GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Balance de Situación Consolidado a 31 de Diciembre de 2018 y 2017
(Euros)

	Nota	Año 2018	Año 2017
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
PATRIMONIO NETO		477.096.729,90	404.810.518,79
Fondos propios	7.10	306.227.778,99	301.295.166,00
Capital escriturado		18.641.641,48	18.641.641,48
Reservas		282.653.524,53	276.111.712,49
Resultado del ejercicio		4.932.612,98	6.541.812,03
Ajustes por cambio de valor	7	-37.070.222,89	-36.833.576,55
Operaciones de cobertura		-37.070.222,89	-36.833.576,55
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14.1	207.939.173,80	140.348.929,34
PASIVO NO CORRIENTE	7	678.271.509,96	654.840.216,03
Deudas a largo plazo		678.271.509,96	654.840.216,03
Deudas con entidades de crédito		398.537.043,28	423.505.511,83
Acreedores por arrendamiento financiero		172.356.941,36	124.584.629,35
Derivados financieros		28.673.391,81	27.855.511,72
Otros pasivos financieros		78.704.133,51	78.894.563,13
PASIVO CORRIENTE		245.793.128,01	244.855.829,34
Provisiones a corto plazo	11	11.996.001,14	11.173.400,31
Deudas a corto plazo	7	88.849.756,48	106.979.897,69
Deudas con entidades de crédito		25.426.345,64	24.442.313,66
Acreedores por arrendamiento financiero		24.716.432,64	21.910.541,89
Derivados financieros		8.669.333,55	9.296.198,57
Otros pasivos financieros		30.037.644,65	51.330.843,57
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		127.512.815,06	114.843.134,21
Proveedores		27.009.235,23	13.781.930,19
Acreedores varios		64.161.771,79	67.100.374,77
Personal, remuneraciones pendientes de pago		20.072.818,06	18.954.021,37
Otras deudas con Administraciones Públicas		16.268.989,98	15.006.807,88
Periodificaciones a corto plazo		17.434.555,33	11.859.397,13
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		1.401.161.367,87	1.304.506.564,16

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Balance a 31 de diciembre de 2018.

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 2018 y 2017

(Euros)

	Nota	Año 2018	Año 2017
A) OPERACIONES CONTINUADAS			
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	10.1		
Ventas		419.531.996,71	400.459.361,89
Accesorios a la explotación		28.929.117,24	27.921.915,15
Subvenciones especiales		9.532.028,03	9.875.098,02
Subvenciones al servicio		405.055.599,62	375.820.931,76
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		863.048.741,60	814.077.306,82
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	10.2		
Aprovisionamientos		23.544.973,98	20.956.172,19
Carburantes y Electricidad		49.872.068,48	44.194.627,11
Personal operativo		406.577.411,21	387.451.543,20
Aportación al Sistema Complementario de Pensiones		865.267,97	855.322,52
<i>Sistema Complementario de Pensiones Contingencias Jubilación</i>		0,00	0,00
<i>Sistema Complementario de Pensiones Contingencias Riesgo</i>		865.267,97	855.322,52
Personal a disposición y en proceso de regulación		583.420,23	313.823,39
Servicios exteriores		298.902.893,74	283.754.283,33
Tributos		778.756,07	952.547,98
Variaciones de provisiones		587.753,12	-1.112.662,61
Deterioro y resultado por ventas de inmovilizado		-199.969,03	-415.224,25
Otros resultados		-9.266,17	-1.519.306,73
TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES		781.503.309,60	735.431.126,13
Amortizaciones	10.3	67.015.709,51	65.289.656,12
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	10.5	-15.024.777,12	-13.566.786,32
AMORTIZACIÓN NETA		51.990.932,39	51.722.869,80
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		833.494.241,99	787.153.995,93
GASTOS FINANCIEROS	10.4		
Gastos financieros por saneamiento CP		25.391.207,55	21.038.300,15
Resultado financiero estructural		103.424,29	-375.889,07
TOTAL GASTOS FINANCIEROS		25.494.631,84	20.662.411,08
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIO SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA		1.000.011,34	522.296,43
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS ANTES DEL IMPUESTO DE SOCIEDADES		5.059.879,11	6.783.196,24
Impuesto sobre Sociedades		-127.266,13	-241.384,21
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)		4.932.612,98	6.541.812,03
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS			
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)		0,00	0,00
RESULTADO DEL EJERCICIO		4.932.612,98	6.541.812,03

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte de la Cuentas de Pérdidas y Ganancias a 31 de diciembre de 2018.

**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 31-12-2018 y 31-12-2017**

(Euros)

**A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS
EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2018 y 31-12-2017**

	Notas	Año 2018	Año 2017
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		4.932.612,98	6.541.812,03
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
II. Por cobertura de flujos de efectivo	7	-9.776.760,26	1.851.927,93
III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14.1	82.890.984,65	52.854.799,32
B) Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		73.114.224,39	54.706.727,25
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
IX. Por cobertura de flujos de efectivo	7	9.540.113,92	4.155.222,42
X. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14.1	-15.300.740,19	-13.851.633,49
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		-5.760.626,27	-9.696.411,07
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		72.286.211,10	51.552.128,21

**B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS
EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2018 y 31-12-2017**

	Capital		Reservas	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
	Escriturado	No exigido					
SALDO INICIO DEL EJERCICIO 2017	18.641.641,48		271.834.170,10	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	6.541.812,03	-36.833.576,55	140.348.929,34	404.810.518,79
I. Total ingresos y gastos reconocidos				4.932.612,98	-238.646,34	67.690.244,46	72.286.211,10
III. Otras variaciones del patrimonio neto			6.541.812,04	-6.541.812,03			0,01
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2018	18.641.641,48		282.653.524,53	4.932.612,98	-37.070.222,89	207.939.173,80	477.096.729,90

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto 31 de diciembre de 2018.

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 31-12-2018 y 31-12-2017

(Euros)

	Notas	Año 2018	Año 2017
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN			
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos		5.059.879,11	6.783.196,24
2. Ajustes del resultado		76.597.273,01	70.027.221,18
a) Amortización del inmovilizado (+)	10.3	67.015.709,51	65.289.656,12
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)		-1.101.158,07	-1.437.087,25
c) Variación de provisiones (+/-)	10.2	1.505.827,07	-62.971,66
d) Imputación de subvenciones (-)	10.5	-15.300.740,19	-13.887.795,52
e) Resultados por bajas y ventas del inmovilizado (+/-)	10.2	-16.985,81	-14.695,16
f) Resultados por bajas y ventas de instrumentos financieros (+/-)	7.5	0,00	0,00
g) Ingresos financieros (-)	10.4	-2.365.115,81	-2.771.658,07
h) Gastos financieros (+)	10.4	27.840.211,72	23.379.223,42
i) Diferencias de cambio (+/-)	10.4	19.535,93	54.845,73
k) Otros ingresos y gastos (+/-)		-1.000.011,34	-522.296,43
3. Cambios en el capital circulante		-47.667.351,55	2.407.294,64
a) Existencias (+/-)		-1.342.925,60	-721.490,54
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	7	-61.386.398,10	-7.131.034,01
c) Otros activos corrientes (+/-)	7	573.834,26	-1.041.530,16
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	7	11.984.091,68	10.237.785,12
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	7	5.575.158,20	-421.606,85
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)		-3.071.111,99	1.485.171,08
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		-22.901.257,26	-20.086.988,49
a) Pago de intereses (-)	10.4	-26.817.689,02	-22.432.035,86
b) Cobro de dividendos (+)		2.329.498,83	620.247,71
c) Cobro de intereses (+)	10.4	2.032.929,58	2.225.696,07
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)		-142.118,42	-195.440,52
e) Otros pagos (cobros) (+/-)	10.4	-303.878,23	-305.455,89
5. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4)		11.088.543,31	59.130.723,57
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
6. Pagos por inversiones (-)		-136.001.517,27	-86.516.262,32
b) Inmovilizado intangible	5	-3.080.667,05	-3.922.160,44
c) Inmovilizado material	4	-129.444.751,63	-81.019.350,31
e) Otros activos financieros		-3.435.344,30	-957.444,95
g) Otros activos	7	-40.754,29	-617.306,62



**GRUPO CONSOLIDADO
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA**

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS
TERMINADOS EL 31-12-2018 Y 31-12-2017**

(Euros)

	Notas	Año 2018	Año 2017
7. Cobros por desinversiones (+)		32.112.908,19	36.388.398,67
b) Inmovilizado intangible		0,00	0,00
c) Inmovilizado material	4	240.793,40	28.989,99
e) Otros activos financieros	7	29.599.567,11	35.620.010,02
g) Otros activos	7	2.272.547,68	739.398,66
8. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (6+7)		-103.888.609,08	-50.127.863,65
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		82.890.984,65	27.168.979,79
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	14	82.890.984,65	27.168.979,79
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		11.720.628,88	-34.079.308,02
a) Emisión:			
2.Deudas con entidades de crédito (+)	7	72.457.755,46	23.703.146,00
4.Otras deudas (+)		2.191.664,02	152.032,67
b) Devolución y amortización de:			
2.Deudas con entidades de crédito (-)	7	-46.423.779,21	-44.786.583,75
4.Otras deudas (-)	7	-16.505.011,39	-13.147.902,94
12. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (9+10)		94.611.613,53	-6.910.328,23
E) AUMENTO / DISMIN.NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.(5+8+12)		1.811.547,76	2.092.531,69
Efectivo o equivalentes al principio del ejercicio		76.592.999,50	74.500.467,81
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio		78.404.547,26	76.592.999,50

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Flujos de Efectivo Neto 31 de diciembre de 2018.

**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 2018 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.
- g) La actividad de gestor de carga del sistema eléctrico para el suministro de energía eléctrica según la normativa que lo regula, como sujeto para desarrollar la actividad destinada al suministro de energía eléctrica para la recarga de vehículos eléctricos.

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.

Posteriormente, en fecha 26 de junio de 2018, el Consejo Metropolitano del AMB convocado en funciones de Junta General Extraordinaria de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha acordado la modificación de los Estatutos de la Sociedad por aprobación de un nuevo apartado g) en el artículo 2º dedicado al objeto de la Sociedad.

En fecha 5 de noviembre de 2018, esta modificación de los Estatutos ha quedado inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona en el volumen 45929, folio 192, hoja B 21021, inscripción 321.

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 31-12-2018 de 121,49 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 158 estaciones de las cuales 110 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 9 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 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 Legislativo 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, Llefia 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 Sud, 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 Sud 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.

El 8 de septiembre de 2018 entra en servicio la L10 Sud del metro de Barcelona que eleva a 37,5 kilómetros los tramos automatizados de la red. La nueva línea de metro consta inicialmente de 5 estaciones, de las cuales 2 son de nueva construcción, Foneria y Foc, y las otras 3 son comunes a la L9 Sud, Collblanch, Torrassa y Can Tries/Gornal.

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.
- g) La actividad de gestor de carga del sistema eléctrico para el suministro de energía eléctrica según la normativa que lo regula, como sujeto para desarrollar la actividad destinada al suministro de energía eléctrica para la recarga de vehículos eléctricos.



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 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 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.

Posteriormente, en fecha 26 de junio de 2018, el Consejo Metropolitano del AMB convocado en funciones de Junta General Extraordinaria de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha acordado la modificación de los Estatutos de la Sociedad por aprobación de un nuevo apartado g) en el artículo 2º dedicado al objeto de la Sociedad.

En fecha 5 de noviembre de 2018 esta modificación de los Estatutos ha quedado inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona en el volumen 45407, folio 189, hoja 21029, inscripción 411.

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 101 líneas con una longitud (semisuma de los recorridos de ida y vuelta) de 829,68 kilómetros a 31-12-2018.

El 1 de octubre de 2012 se inició la implantación de la nueva red de Bus de Barcelona siguiendo criterios de facilidad de uso, eficacia y gestión eficiente de los recursos. Su implantación ha sido progresiva y se ha desarrollado en las siguientes fases o etapas:



	Líneas Verticales	Líneas Horizontales	Líneas Diagonales	Total
1 de octubre de 2012	2	2	1	5
18 de noviembre de 2013	2	3	0	5
15 de septiembre de 2014	2	1	0	3
29 de febrero de 2016	2	1	0	3
13 de noviembre de 2017	3	0	1	4
25 de junio de 2018	2	0	1	3
26 de noviembre de 2018	4	1	0	5
Total	17	8	3	28

Este otoño de 2018 se ha completado la total implantación de esta nueva red de Bus, que está formada por 28 líneas que se complementan con la red de proximidad, las líneas interurbanas y el Bus de Barrio.

Las características principales de la nueva red son:

- Mayor velocidad, gracias a un conjunto de medidas que se han llevado a cabo, como carriles reservados, prioridad semafórica o paradas dobles.
- Mayor facilidad de uso, ya que las nuevas líneas siguen los itinerarios más directos y rectos posibles, diseñados con mayor eficiencia y lógica.
- Máxima conectividad y mejor intermodalidad, al ser una red que llega a todos los extremos de la ciudad, desde el Llobregat hasta el Besòs y desde el Litoral hasta Collserola.
- Mayor frecuencia de paso, porque los autobuses pasan más a menudo y en una franja horaria más amplia.
- Áreas de intercambio: allí donde se cruzan las líneas verticales, horizontales y diagonales, en ambos sentidos, se crean las llamadas áreas de intercambio, donde se puede enlazar de forma fácil, sencilla y cómoda, de una línea a otra.

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. Desde el día 29 de enero de 2018, se encuentra fuera de servicio por el estudio de la renovación de sus infraestructuras.

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 Àrea 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 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.

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 Área 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 2017 (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 2017 y 2018 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 del teleférico y los derivados de los contratos de leasing de los autobuses y trenes, 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 2018 y 2017 son los que resultan de tomar los periodos 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 la normativa 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.

El Grupo Consolidado TMB no tiene concertado ningún arrendamiento operativo de importe significativo al cierre del ejercicio 2018 a excepción del que se cita en la nota 5.2.

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 63 miles de euros de correcciones por deterioro, quedando un saldo a 31 de diciembre de 2018 de 1.211 miles de euros. En el ejercicio 2017 se aplicaron 127 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.

En Transports Metropolitans de Barcelona, SL el Impuesto sobre Beneficios se registra como gasto, según el principio de devengo. Para determinar la cantidad imputable en el ejercicio por dicho concepto, se han considerado las diferencias que puedan producirse entre el resultado contable y la base imponible del impuesto, ya sean temporales o permanentes.

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 2017 y 2018, las Sociedades no han realizado aportaciones corrientes por jubilación en los ejercicios 2017 ni 2018.

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. Asimismo 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, Unió Temporal d'empreses) 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 2018 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 las 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 fijas	Instalaciones técnicas y Maq. y enseres						
				Construcciones	Edificios	Instalaciones fijas	Instalaciones técnicas y Maq.	Mobiliario y enseres	Elementos de transporte	
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2017	23.162	119.179	270.258		244.000	10.963	764.997	57.239	42.588	1.532.386
	0	486	17.570	4.134	313		27.827	3.249	23.151	76.730
	0	16	348	265	0		5.674	379	0	6.662
	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		252.124	11.326	789.099	60.302	49.542	1.602.035
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2018	23.162	120.416	296.064		252.124	11.326	789.099	60.302	49.542	1.602.035
	0	243	2.319	3.375	296		42.449	1.914	76.983	127.579
	200	0	0	1.421	331		13.578	528	0	16.058
	0	0	0	-140	0		-44	0	0	-184
	0	784	1.956	2.906	0		2.428	515	-9.314	-725
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2018	22.962	121.443	300.339		257.124	11.291	820.442	62.203	117.211	1.713.015
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2017	0	48.432	175.563		178.466	8.319	538.411	50.759	0	999.950
	0	3.255	9.822	11.996	642		33.089	2.946	0	61.750
	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
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2018	0	51.681	185.037		190.234	8.961	565.826	53.334	0	1.055.073
	0	3.218	10.429	11.848	535		33.450	3.304	0	62.784
	0	0	0	0	0		0	0	0	0
	0	0	0	1.421	307		13.578	528	0	15.834
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2018	0	54.899	195.466		200.661	9.189	585.698	56.110	0	1.102.023
NET O'CONT - SALDO FINAL EJERCICIO 2018	22.962	66.544	104.873		56.463	2.102	234.744	6.093	117.211	610.992



4.2 – Inversiones del año

Las inversiones de los ejercicios 2018 y 2017, en miles de euros, han sido las siguientes:

	Any 2018
Autobuses	48.459
Trenes	32.241
Remodelación de estacions/red	6.393
Vías	6.157
Cocheras	4.192
Elementos movilidad pasaje (ascensores/escaleras mec.)	3.454
Sistemas de voz y datos	2.888
Equipos informáticos	2.498
Señales, Enclavamientos y Telemando	2.422
Funicular revisión y material de reserva	1.729
Recarga eléctrica en la calle	1.631
Remodelación trenes serie 2000	1.461
Maquinaria y utillaje mantenimiento	1.459
Mejoras trenes	1.388
Electrificación líneas y alumbrado	1.315
Sistemas de seguridad y protección contra incendios	1.286
Centro médico (Colaborador INSS)	1.236
Centro médico (Prevención-Contingencias comunes)	492
Red embarcada bus	866
Túneles y máquinas de lavado	800
Subcentrales	733
Vehículos mantenimiento	673
Material de reserva de trenes	595
Centro de transformación	539
Intereses intercalarios trenes	341
Sistema validación y venta	321
Cogeneración energía	281
Localización/señalización para invidentes	279
Mobiliario oficinas	251
Pozos ventilación y ventilación estaciones/túneles	190
Mejoras edificios	168
Climatización	52
Proyecto ZEUS	12
Varios	777
Total	127.579

A efectos del Contrato Programa, las inversiones, considerando las correspondientes a inmovilizado intangible, han sido de 96.816.

	Año 2017
Autobuses	26.661
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 contra incendios	1.649
Material de reserva de trenes	1.110
Maquinaria y utillaje mantenimiento	1.056
Vehículos mantenimiento	914
Subcentrales	889
Megafonía e interfonía	850
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



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 2018 y 2017, las cuentas de inmovilizado incluyen bienes totalmente amortizados en uso, con el siguiente detalle en miles de euros:

	Año 2018	Año 2017
Construcciones	144.172	137.383
Resto de inmovilizado material:		
- Maquinaria	134.702	113.427
- Mobiliario	6.040	5.341
- Equipos para procesos de información	16.320	15.477
- Elementos de transporte	344.298	309.068
- Repuestos	33.007	31.642
Total resto de inmovilizado material	534.367	474.955
Total inmovilizado material	678.539	612.338

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 2018 (Miles de euros)	Subvenciones recibidas	Coste de los activos relacionados	Valor neto 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	11.472
Subvención ATP-ATO trenes Can Cuiàs	12.403	12.403	4.944
Subvención 16 puertas frontales trenes L-9	6.350	6.350	4.063
Subvención MOU TV	350	367	0
Subvención 6 trenes S/9000	43.674	43.674	37.620
Subvención 12 trenes	32.241	32.241	32.241
Subvención Inserio	4.134	148.208	2.419
Subv. medio ambiente reducción emisiones NOx	72	1.080	142
Subvención Institut Català d'Energia	216	3.474	750
Subvención Gas Natural por reducción emisiones	11.866	90.051	37.797
Subvención IDAE transformación buses diesel-híbridos	3.516	8.361	645
Subvención IDAE compra buses híbridos	931	6.093	2.764
Subvención Proyecto Scada	58	224	109
Subvención ACCIÓ transformación buses gas-híbridos	127	677	90
Subvención Wifi Ciudadano	2.362	2.556	1.064
Subvención Distribuidora Automática	60	60	42
Subvención vehículos eléctricos	103	637	553
Subvención ELENA	713	1.832	380
Ingreso en capital Colaborador-INSS	1.236	1.236	1.236
Total	172.709	411.866	138.331

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



Año 2017 (Miles de euros)	Subvenciones recibidas	Coste de los activos relacionados	Valor neto 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 vehiculos eléctricos	53	213	191
Subvención ELENA	713	1.832	612
Total	139.047	373.263	103.721

Adicionalmente se tienen 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 2018				
Fecha	Nº Elementos	Coste	Amortización	Valor Neto
FRANFINANCE (Grupo Société Générale) 28-07-2010 (Leaseback trenes)	12	67.137	66.115	1.022
BANESTO 28-07-2010 (Leaseback trenes)	4	21.807	21.381	426
Crédit Agricole Leasing y Factoring 28-07-2010 (Leaseback trenes)	4	26.436	25.022	1.414
BBVA 08-04-2009 (Leasing financiero trenes)	3	21.794	3.021	18.773
CAIXABANK 08-04-2009 (Leasing financiero trenes)	2	14.582	2.022	12.560
BANKINTER 23-06-2009 (Leasing financiero trenes)	1	7.299	1.012	6.287
Total		159.055	118.573	40.482

En el ejercicio 2018 se han formalizado 4 contratos de arrendamiento financiero para la financiación de la adquisición de 12 trenes por un importe total de 95.139 miles de euros, de los cuales a 31 de diciembre de 2018 se han contabilizado como inversión en euros un importe de 32.582 miles de euros. El primer contrato se firmó en fecha 27 de marzo de 2018 y los otros tres en fecha 17 de abril de 2018.



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 ejerció 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 ejerció la opción de compra de un tren correspondiente al contrato firmado en fecha 4 de diciembre de 2001 con Hispamer.

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

(1)

(2)

(3)

(4)(7)

(5)

(6)

(1) 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 2017.

(4) Cuotas de principal satisfechas en el año 2018.

(5) Cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2018. Incluye valor residual.

(6) Cuotas totales (principal más intereses, más valor residual), pendientes de pago a 31 de diciembre de 2018.

En el pasivo de la Empresa se incluyen las cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2018, 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 2018.



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	11.436	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.

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 2018, un importe de gastos de urbanización en curso registrados y anticipados por Transports de Barcelona, SA de 13.795 miles de euros.

4.9 – Cochera de Horta

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



Posteriormente, el mismo día 29 de enero de 2018 se firmó 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 esta 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.

4.10 – Bajas de inmovilizado material

El resultado de los ejercicios 2018 y 2017 derivado de la alienación o disposición por otros medios de elementos del inmovilizado material, en miles de euros, es el siguiente:

Año 2018	Valor inventario	Importe amortizado	Ingresos	Resultado
Bajas material de parque	519	519	0	0
Baja videowall	363	340	0	-23
Baja de 2 tornos	110	110	0	0
Bajas equipos aire acondicionado	53	52	0	-1
Bajs megafonía	45	45	0	0
Baja carretilla elevadora	37	37	0	0
Baja compresor de aire	4	4	0	0
Baja tronzadora	2	2	0	0
Baja bomba de agotamiento	1	1	0	0
Baja desfibrilador	1	1	0	0
Donación furgoneta	7	7	0	0
Desguace autoliquidadoras	496	496	0	0
Desguace autobuses	8.233	8.233	0	0
Desguace cpu's embarcadas	465	465	0	0
Desguace túnel lavado autobuses	165	165	0	0
Venta de autobuses	5.105	5.105	26	26
Venta terreno	200	0	200	0
Venta diecisiete furgonetas y un camión	197	197	13	13
Venta carretilla elevadora	19	19	2	2
Venta vehículo	36	36	0	0
Total	16.058	15.834	241	17

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 substitución	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

En los ejercicios 2018 y 2017, se mantienen registradas las siguientes correcciones de valoración por deterioro del inmovilizado material, en miles de euros:

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Deterioro valor Maquinaria	46	187
Deterioro valor Elementos de transporte	0	43
Total	46	230

4.10 – Compromisos de adquisición de inmovilizado y fuentes de financiación

A 31 de diciembre de 2018 los compromisos de adquisición de inmovilizado de las Sociedades son de 216.397 miles de euros (a 31 de diciembre de 2017 eran de 110.543 miles de euros). Estas inversiones se prevén financiar, en su mayor parte, con recursos a recibir de los Contratos Programa.



En fecha 13 de diciembre de 2018 el Consejo de Administración de la ATM aprobó por un lado, la adquisición, por parte de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de 42 trenes para la renovación de material móvil de la red de metro por un importe de 378.000 miles de euros, y por otro lado, la renovación de la flota de autobuses 2019-2021 de Transports de Barcelona, SA por 115.141 miles de euros, así como el plan de electrificación de los autobuses que supone la inversión en infraestructura eléctrica necesaria para operar con autobuses eléctricos. Las sociedades financiarán estas inversiones con los recursos a recibir de los próximos Contratos Programa.

NOTA 5 – INMOVILIZADO INTANGIBLE

5.1 – Estado de movimientos del inmovilizado intangible

Los movimientos registrados durante los ejercicios 2018 y 2017 han sido los siguientes:

(Miles de euros)	Derechos de Traspaso	Aplicaciones informáticas	Cesión Jocs Florals	Otros inmoviliz.	Total
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
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2018	6.500	61.246	225	84	68.055
(+) Adquisiciones	0	3.050	0	0	3.050
(-) Bajas	0	0	0	0	0
(+) Traspasos de otras partidas	0	725	0	0	725
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2018	6.500	65.021	225	84	71.830
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
AMORT.ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2018	1.168	49.690	150	43	51.051
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	185	4.031	0	16	4.232
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0	0
(-) Disminuc.por salidas, bajas, reducc.o trasp.	0	0	0	0	0
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2018	1.353	53.721	150	59	55.283
V.NETO CONT., SALDO FINAL EJERCICIO 2018	5.147	11.300	75	25	16.547

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 a 31 de diciembre de 2014 de 75 miles de euros, reflejado en el cuadro anterior y que se traspasó desde el 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 2018 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 2018	Año 2017
Aplicaciones Informáticas	44.062	42.233
Total inmovilizado intangible	44.062	42.233

5.4 – Bajas de inmovilizado intangible

No ha habido bajas de elementos del inmovilizado intangible ni resultados derivados de la alienación o disposición por otros medios de elementos del inmovilizado intangible, a lo largo del ejercicio 2018.

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
Trapaso a FMB 97 PinPads de TB	41	41	0	0
Total	41	41	0	0



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 2017 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, 2013 y 2014-2017.

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 fecha 12 de diciembre de 2018 se ha firmado el Contrato Programa entre la ATM, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA para el ejercicio 2018 y en el cual se establecen las necesidades corrientes del ejercicio 2018 así como las de saneamientos financiero a subvencionar por compromisos del anterior Contrato Programa y previstos hasta el año 2031. Las subvenciones para el ejercicio en curso tienen como objetivo, entre otros, garantizar el equilibrio de las Cuentas Anuales de TMB (resultado del ejercicio). En relación a este Contrato Programa se realizará un seguimiento anual y una liquidación cuatrienal para el conjunto del período 2018-2021, según lo previsto en el Pacto 11º.

Actualmente está en proceso de redacción un nuevo Contrato Programa que incluya las necesidades del período 2019-2021, sin perjuicio de las consignaciones por parte de las diferentes Administraciones de las partidas presupuestarias previstas para el ejercicio 2019, tal y como se establece en el Contrato Programa 2018.

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 2018 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 2018

El objeto del Contrato Programa 2018 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 – Liquidación del Contrato Programa 2014-2017

La Comisión de Seguimiento del Contrato Programa 2014-2017, en su reunión del 26 de abril de 2018, aprobó la propuesta de liquidación correspondiente a los ejercicios 2014-2017. En el cuadro siguiente se indican los importes de las necesidades por conceptos y años:



COMISSIÓ DE SEGUIMENT CP 2014-2017

SUBVENCIONES (Miles de euros)	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias (1)	203.292	192.773	188.292	208.477	792.834
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por canon L9/L10 (2)	52.901	52.901	93.628	93.533	292.963
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por rénting trenes	76.075	74.646	75.028	73.811	299.560
Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	0	0	0	23.600	23.600
Amortización leasing 6 trenes s/9000 (3)	1.752	2.697	1.867	1.927	8.243
Plan de mejoras de Bus y Metro (4)	0	0	26.885	28.581	55.466
Comisión apertura crédito refinanciación	3.291	0	0	0	3.291
Sistema Complementari de Pensions (5)	0	5.365	564	0	5.929
Aportación diferida ATM	0	0	0	3.139	3.139
Total sin necesidades adicionales canon L9/L10	337.311	328.382	386.264	433.068	1.485.025
Necesitats adicionales cuenta de pérdidas y ganancias por canon L9/L10 (2)	1.652	2.946	0	0	4.598
Total	338.963	331.328	386.264	433.068	1.489.623

(1) No incluye el rénting de trenes ni el canon de L9/L10, a excepción este último de lo que se ha financiado vía ingresos tarifarios asociados a la conexión con el aeropuerto de Barcelona en los años 2016 y 2017.

(2) EL importe total del cánon ferroviario pagado por Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA fue de 99.580 y 96.302 miles de euros, respectivamente para los años 2017 y 2016, de los cuales 6.047 y 4.674 miles de euros, respectivamente para los años 2017 y 2016 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 SUD). En los años 2015 y 2014, a las necesidades iniciales se añadieron unas necesidades adicionales por importe de 2.946 y 1.652 miles de euros, respectivamente. Las necesidades que en concepto de canon L9/L10 superaran la cifra del año 2013 (52.901 miles de euros), tenían 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. El importe del ejercicio 2015, fue reconocido por la ATM en el ejercicio 2016.

(3) En el año 2015, incluye los intereses intercalarios hasta su activación por 888 miles de euros.

(4) Corresponde a inversiones ejecutadas en los ejercicios 2017 y 2016 para la mejora del estado de los activos de Transportes de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, sin otra financiación finalista.

(5) En el año 2016 corresponde a la aportación de los intereses correspondientes al retraso en la liquidación de la deuda por dicho concepto efectuada en el año 2015.

Según el Contrato Programa 2014-2017, el presupuesto definitivo de la ATM y la liquidación del Contrato Programa 2014-2017, estas necesidades tienen la siguiente financiación:

COMISIÓN DE SEGUIMIENTO CP 2014-2017

SUBVENCIONES (Miles de euros)	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Total necesidades	338.963	331.328	386.264	433.068	1.489.623
Total sin necesidades adicionales canon L9/L10	338.963	331.328	386.264	433.068	1.489.623
Cobros	240.611	312.557	382.848	431.783	1.367.799
Contrato de Refinanciación y Saneamiento	98.352	18.771	3.416	0	120.539
Fondo de reserva CP 2014-2017	0	0	0	1.285	1.285
Total	338.963	331.328	386.264	433.068	1.489.623

La diferencia entre las aportaciones previstas y las aportaciones necesarias ha generado la creación del Fondo de Reserva del Contrato Programa 2014-2017 según se indica en el siguiente cuadro:

**COMISIÓN DE SEGUIMIENTO CP 2014-2017
Fondo de Reserva CP 2014-2017**

(Miles de euros)	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Menores necesidades a subvencionar	2.729	24.475	19.226	18.182	64.612
Aplicación Fondo de Reserva	0	0	-7.642	-19.467	-27.109
Total Fondo de Reserva CP 2014-2017	2.729	24.475	11.584	-1.285	37.503

Adicionalmente el Consejo de Administración de la ATM ya aprobó dentro del año 2017 la aplicación de 24.741 miles de euros a la financiación de inversiones del año 2018, quedando por tanto, un fondo de Reserva de libre disposición de 12.762 miles de euros según se indica 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

La Comisión de Seguimiento el Contrato Programa 2014-2017 en su reunión para la aprobación de la liquidación del Contrato Programa 2014-2017, propuso que dicho Fondo de Reserva de libre disposición revertera al sistema, siendo posible que en la liquidación del año 2018 hubiera una menor aportación por el importe total o parcial del mismo.

6.3 – Contrato Programa 2018. Necesidades y aportaciones

6.3.1 – Necesidades a subvencionar

El Contrato Programa 2018 recoge, en el pacto tercero, la previsión de necesidades de TMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA) a subvencionar por la ATM para el ejercicio 2018 tal como se indica a continuación:



CONTRATO PROGRAMA 2018	
RESULTADO NETO CUENTA DE RESULTADOS (sin rénting ni canon)	262.820
Rénting de trenes	71.673
Canon Ifercat L9	109.373
RESULTADO NETO TOTAL (Cuenta de Resultados)	443.866
Plan de mejora Bus/Metro y nuevas actuaciones (*)	56.851
Amortización leasing 6 trenes s/9000	1.990
Devolución principal Saneamiento	23.600
Pago diferido ATM (2017-2022)	3.139
Total otros conceptos	85.580
TOTAL NECESIDADES CONTRATO PROGRAMA	529.445
(*) Incluye 16.250 miles de euros para la compra de los 43 autobuses necesarios para el Plan de Mejora de Bus 2017-2019, 8.260 miles de euros para la compra de los 23 autobuses necesarios para el Plan de Participación de la Red de Bus y 231 miles de euros para la compra de 1 autobús para el servicio de Bus a la demanda. Las inversiones anteriormente enumeradas se financian con un fondo de reserva de TMB del CP 2014-2017.	

Las necesidades 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 6 trenes mencionados 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.

Por otro lado, el Consejo de Administración de la ATM de fecha 7 de julio sw 2017 y su Comité Ejecutivo en sesión de 26 de julio de 2017, aprobaron el Plan de Mejora de la oferta de metro 2018-2021, que incluye como actuación principal la adquisición de 12 nuevos trenes para las líneas 1, 3, 4 y 5 para mejorar la frecuencia de paso, y poder absorber los incrementos de demanda previstos. La formalización de los contratos de arrendamiento financiero para la compra de estos 12 trenes se ha llevado a cabo entre los meses de marzo y abril de 2018, y está previsto que la recepción de estos trenes se inicie en diciembre de 2019 y finalice en julio de 2020.

Las obligaciones económicas de estos contratos se incorporarán en los siguientes Contratos Programa.

A 31 de diciembre de 2018, la inversión acumulada de estos trenes, excluidos los intereses intercalarios, es de 32.241 miles de euros.

6.3.2 – 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 6.3.1.

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 el Contrato de refinanciación para el ejercicio 2018 han sido de 49.746 miles de euros, de los cuales se ha descontado un importe de 2.368 miles de euros en concepto de servicio de la deuda.

6.3.3 – Resultado a liquidar del ejercicio 2018 respecto a la previsión de Contrato Programa

Los importes reales registrados al cierre del ejercicio 2018 y su distribución entre Sociedades se detalla a continuación:

Año 2018 (real)			
SUBVENCIONES (Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias (1)	68.183	168.446	236.629
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por canon L9/L10 (2)	96.278	0	96.278
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por renting trenes	72.149	0	72.149
Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	23.600	0	23.600
Amortización leasing 6 trenes s/9000	1.990	0	1.990
Plan de mejora de Bus y Metro (3)	10.015	35.516	45.531
Aportación diferida ATM	3.139	0	3.139
Total	275.354	203.962	479.316

(1) No incluye el renting 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 103.449 miles de euros, de los cuales 7.171 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 Universitaria hasta el aeropuerto de Barcelona-El Prat (L9 Sud).

(3) Corresponde a inversiones ejecutadas en el ejercicio 2018 para la mejora del estado de los activos de Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA sin otra financiación finalista.

El Consejo de Administración de la ATM de sesión de 13 de diciembre de 2018, aprobó la modificación del presupuesto de 2018 y procedió a regularizar el Contrato Programa 2018 con los operadores tal y como se indica en el cuadro siguiente:

Año 2018 (Miles de euros)	Necesidades CP 2018
Necesidades Contrato Programa 2018	529.445
Menores necesidades por canon Ifercat	-5.700
Mayores ingresos títulos aeropuerto	-2.161
Total CP 2018 ajustado	521.584

La diferencia entre las necesidades previstas en el Contrato Programa 2018 ajustadas y las necesidades reales, es la siguiente:

Año 2018 (Miles de euros)	2018
Necesidades previstas CP ajustadas	521.584
Necesidades Reales	479.316
Diferencia	42.268
Inversiones 2018 comprometidas no activadas	-17.256
FONDO DE RESERVA pendiente de aplicar (*)	25.012

(*) La liquidación provisional del ejercicio 2018 está pendiente de la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa ATM-TMB, y posterior aprobación por el Consejo de Administración de la ATM.

De las necesidades previstas de Contrato Programa ajustadas, 484.081 miles de euros se aportan por la ATM vía consignación presupuestaria y el resto, 37.503 miles de euros, se cubren con el Fondo de Reserva CP 2014-2017.

Al cierre del ejercicio están pendientes de activar inversiones previstas en el Contrato Programa 2018 por importe de 17.256 miles de euros, que se activarán en los próximos años.

El importe restante de 25.012 miles de euros es susceptible de aplicarse a cubrir las necesidades a subvencionar de los siguientes ejercicios.



6.4 – Deudores y acreedores por subvenciones a 31-12-2018 y 31-12-2017

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

Año 2018			
	METRO	TB	TOTAL
SANEAMIENTO DEUDA CP 2009-2016			
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	448.296	0	448.296
ATM Aportación diferida 2017-2022	15.696	0	15.696
Cobros año 2018	-26.739		-26.739
Total saneamiento deuda CP 2009-2016 (1)	437.253	0	437.253
INVERSIÓN 6 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 2011-2017	-12.655	0	-12.655
Cobros año 2018	-1.990	0	-1.990
Total inversión 6 trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011	29.030	0	29.030
INVERSIÓN 12 trenes año 2018	32.241	0	32.241
RESTO ATM			
Subvención corriente año 2018 (sin rénting)	164.461	168.446	332.907
Subvención plan de mejoras bus y metro año 2018	10.015	35.516	45.531
Cobros año 2018	-174.476	-165.174	-339.650
Total resto ATM	0	38.788	38.788
Total a cobrar por TMB	498.524	38.788	537.312

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

Las subvenciones corrientes incluyen los intereses del saneamiento financiero calculados al tipo del 5,82%.

El total pendiente de cobro "Resto ATM" por 38.788 miles de euros corresponde al importe pendiente de cobro de la ATM del ejercicio 2018.

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 6 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 6 trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011	31.020	0	31.020

RESTO ATM

Subvención corriente año 2014 (sin rénting)	99.853	157.993	257.846
Subvención corriente año 2015 (sin rénting)	89.622	158.998	248.620
Subvención corriente año 2016 (sin rénting) (2)	137.176	145.308	282.484
Subvención corriente año 2017 (sin rénting)	153.748	148.262	302.010
Factura pendiente por rénting	4.027	0	4.027
Subvención por comisión 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

6.5 – Clasificación de la deuda por períodos

Los saldos contables de Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA a 31 de diciembre de 2018 y 2017, 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 2018 (Miles de euros)	Corto Plazo			Largo Plazo			TOTAL
	METRO	TB	Subtotal	METRO	TB	Subtotal	
ADMINISTRACIONES POR CP							
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento (Saneamiento deuda 2009-2016)	24.600	0	24.600	400.096	0	400.096	424.696
ATM Aportación diferida 2017-2022	3.139	0	3.139	9.418	0	9.418	12.557
Inversión 6 trenes L9 2009-2011	2.054	0	2.054	26.976	0	26.976	29.030
Inversión 12 trenes año 2018	0	0	0	32.241	0	32.241	32.241
ATM Cobros pendientes 2018	0	38.788	38.788	0	0	0	38.788
Total a cobrar por TMB	29.793	38.788	68.581	468.731	0	468.731	537.312

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 6 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

6.6 – 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 2018 y 2017 de ambas Entidades con Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA es la siguiente, en miles de euros:

Año 2018 (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	71	0	71
Cámara de Compensación M-Card	2	0	2
Impuesto sobre bienes inmuebles	0	0	0
Total	73	5.000	5.073



Año 2017
(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	92	0	92
Cámara de Compensación M-Card	2	0	2
Impuesto sobre bienes inmuebles	-5	0	-5
Total	89	5.000	5.089

La deuda del AMB por tarificación social a 31 de diciembre de 2018, 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 2017).

- 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 26 de abril de 2017 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 2017 por un importe de 7.770 miles de euros, que se cobró en su totalidad.
- d) En fecha 27 de abril de 2018 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 2018 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
30/01/2019	Administraciones por CP	Subvención 2018	53.365
31/01/2019	Administraciones por CP	Subvención 2019	8.242
27/02/2019	Administraciones por CP	Subvención 2018	27.807
27/02/2019	Administraciones por CP	Subvención 2019	25.557
Total			114.971

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 2018 y 2017, 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 2018	ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO			
(Miles de euros)	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Categorías				
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			76.433	76.433
Préstamos y partidas a cobrar			475.410	475.410
Activos disponibles para la venta:				
- Valorados a valor razonable				0
- Valorados a coste	3.588	1		3.589
Total	3.588	1	551.843	555.432

Año 2017	ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO			
(Miles de euros)	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Categorías				
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 2018	ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO			
(Miles de euros)	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Categorías				
Préstamos y partidas a cobrar			98.506	98.506
Derivados de cobertura			0	0
Activos financieros mantenidos para negociar			3.163	3.163
Total	0	0	101.669	101.669

Año 2017 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO			
	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Categorías				
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

a) Instrumentos de patrimonio

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



Año 2018	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	79	200	12,50
Total			3.588	

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	79	200	12,50
Total			3.588	

- 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 2017 eran de 46.604 miles de euros y su patrimonio neto 41.846 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 29 de marzo de 2017 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 225 miles de euros en concepto de dividendos a cuenta del año 2016. Asimismo, en fecha 28 de junio de 2017, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 69 miles de euros en concepto de dividendo del año 2016. En fecha 23 de marzo de 2018 Ferrocarril Metropolità de

Barcelona, SA ha cobrado 150 miles de euros en concepto de dividendo a cuenta del año 2017.

- 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 fechas 29 de marzo y 28 de junio de 2017 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 225 y 102 miles de euros, totalizando 327 miles de euros, en concepto de dividendo del año 2016. En fechas 23 de marzo y 4 de julio de 2018 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrado 175 y 5 miles de euros, totalizando 180 miles de euros, en concepto de dividendo del año 2017. Los fondos propios de esta sociedad a 31 de diciembre de 2017 eran de 35.379 miles de euros y su patrimonio neto de 31.411 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 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 2 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 2018 el valor contable de la participación en esta sociedad es de 200 miles de euros (el mismo a 31 de diciembre de 2017).

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 31-12-2018	Saldo 31-12-2017
Préstamos al personal	4.575	4.339
Materialización de provisiones	33.934	32.940
Fianzas y depósitos	2.105	2.064
Imposiciones a largo plazo	42.498	42.437
Total	83.112	81.780

Préstamos al personal

Se relacionan seguidamente con sus características de vencimiento y rentabilidad.

Año 2018	Importe (Miles de euros)	Tipo	Vencimiento
Al personal	4.575	1%-4,25%	En 3-6 años
Total	4.575		

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

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 2018 se ha aplicado un importe de 865 miles de euros y 855 miles de euros en 2017 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 2018 (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	570.894		2.272	573.166
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0		76.433	76.433
Derivados de cobertura			28.673	28.673
Total	570.894	0	107.378	678.272



Año 2017		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		548.090		3.517
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias				75.377
Derivados de cobertura				27.856
Total		548.090	0	106.750
				654.840

Año 2018		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		50.143		141.282
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias				0
Derivados de cobertura				8.669
Total		50.143	0	149.951
				200.094

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
				206.816

a) Pasivos financieros a largo plazo

Corresponden a los siguientes conceptos, en miles de euros:

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
a) Endeudamiento con Entidades de Crédito	398.537	423.505
b) Plan de Pensiones aportaciones futuras a largo plazo (nota 7.1.1b)	42.506	45.588
c) Leasings	172.357	124.585
d) Derivados a largo plazo	28.673	27.855
e) Otras deudas (materialización de provisiones) (nota 7.1.1b)	33.935	32.940
f) Deudas a largo plazo transformables en subvenciones	0	250
g) Otras deudas con entes públicos a largo plazo	0	0
h) Otras deudas con acreedores a largo plazo	2.132	0
i) Fianzas y depósitos	131	117
Total	678.271	654.840

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 2018 (Miles de euros)	Vencimientos					
	Total	2020	2021	2022	2023	Resto
BBVA vto.31-12-2019	0	0	0	0	0	0
Crédito Sindicado 7 Entidades vto.20-12-2031	398.537	24.344	25.755	26.668	27.881	293.889
Total	398.537	24.344	25.755	26.668	27.881	293.889

Año 2017 (Miles de euros)	Vencimientos					
	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

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 2018 el Grupo mantenía formalizadas pólizas de crédito con diferentes entidades financieras con vencimiento 2019 con un límite de 40.000 miles de euros y ningún importe dispuesto. A 31 de diciembre de 2017 este límite era de 40.000 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 fecha 24 de enero de 2017 se ejerció la opción de compra de un tren correspondiente al contrato formalizado con Crèdit Agricole. En fecha 27 de enero de 2017 se ejerció la opción de compra de un tren correspondiente al contrato formalizado con Hispamer.
- 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 Crèdit 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 2018 (Miles de euros)	Vencimientos						
	Total	2020	2021	2022	2023	2024	Resto
Amortización capital	31.487	6.631	2.189	2.260	2.334	2.409	15.664
Total	31.487	6.631	2.189	2.260	2.334	2.409	15.664

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

- En el año 2018 se han formalizado 4 operaciones de Leasing con las entidades CaixaBank, Banc Sabadell BBVA, y Bankia para la adquisición de 12 trenes. Los importes de estas operaciones son los siguientes:

Año 2018					
(Miles de euros)	Núm.				
Entidad	Trenes	Importe	Formalizado a 31-12-2018	Fecha formalización	Fecha vencimiento
Caixabank	4	30.757	10.612	17-04-18	17-04-35
Banc Sabadell	3	22.724	7.859	17-04-18	31-08-35
BBVA	3	22.724	7.871	17-04-18	31-07-34
Bankia	2	15.912	4.695	27-03-18	27-03-35
Total		92.117	31.037		

Acreeedores por leasing de Transports de Barcelona, SA

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

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

Año 2017 (Miles de euros)		Vencimientos					
	Total	2019	2020	2021	2022	2023	Resto
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

Estas operaciones están asociadas a la adquisición de autobuses.

En los años 2018 y 2017 se han firmado diversos contratos según los siguientes cuadros:

Año 2018 (Miles de euros)		Nº unidades	Nº unidades	
Fecha contrato	de autobuses	autobusos entrados	Importes contratos	
19-03-2018	42	30	16.148	
19-03-2018	9	9	3.460	
19-03-2018	20	0	6.451	
19-03-2018	15	0	4.607	
19-03-2018	8	0	919	
19-03-2018	4	0	605	
19-03-2018	5	5	2.301	
Total	103	44	34.491	



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

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 2018 el importe pendiente por dicho concepto es de 5.000 miles de euros (todo a corto plazo), 20.696 miles de euros a 31 de diciembre de 2017.

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 2018	Año 2017
Por préstamos bancarios	24.968	23.959
Por intereses devengados pendientes de pago	458	483
Total	25.426	24.442

Deudas con Acreedores por arrendamiento financiero

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Deuda por leasing de trenes	8.019	7.804
Deuda por leasing de autobuses	16.006	13.724
Deuda por intereses de leasing	691	382
Total	24.716	21.910

Otros pasivos financieros

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Proveedores de inmovilizado	19.879	21.779
Fianzas y depósitos recibidos	516	472
Deudas transformables en subvenciones, donaciones y legados (nota 6)	1.357	5.098
Otras deudas con entes públicos a corto plazo	5.000	20.696
Otras deudas	3.286	3.286
Total	30.038	51.331



Remuneraciones pendientes de pago

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Periodificación de las gratificaciones extraordinarias	18.184	17.192
Sueldos y salarios pendientes de pago	1.532	1.464
Retenciones a los empleados y otros	357	298
Total	20.073	18.954

c) Resto de débitos y créditos a pagar

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Proveedores	27.009	13.782
Acreedores	37.564	41.746
Ifercat	17.409	15.708
Cuentas como empresa colaboradora con la Seg.Social	9.189	9.646
Otras deudas con entidades públicas	16.269	15.007
Total	107.440	95.889

“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 pendientes de aplicación, por un total de 9.189 miles de euros (9.646 miles de euros en el ejercicio 2017). En el ejercicio 2018 se han aplicado 1.236 miles de euros en la compra de unos locales destinados a ser la sede social del nuevo Centro Médico para atender a las necesidades como empresa colaboradora con 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 42.498 miles de euros a 31 de diciembre de 2018, 42.438 miles de euros a 31 de diciembre de 2017) y la materialización de provisiones (con un valor contable de 33.934 miles de euros a 31 de diciembre de 2018, 32.940 miles de euros a 31 de diciembre de 2017).

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 2018 (Miles de euros)	Créditos, derivados y otros	Total
Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2018	1.058	1.058
Dotaciones	33	33
Aplicaciones	-906	-906
Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2018	185	185

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
Aplicaciones	-1.107	-1.107
Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2017	1.058	1.058

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 2018 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS	
	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo
Instrumentos de patrimonio	-151	0
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Préstamos y partidas a cobrar	0	81
Activos disponibles para la venta	329	0
Total	178	81

Año 2017 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS	
	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros por 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 2018 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS	
	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Gastos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo
Débitos y partidas a pagar	0	-17.818
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Derivados de cobertura (nota 7.6.2)	-9.725	0
Total	-9.725	-17.818

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

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. Todas las entidades financieras participantes



subscribieron la cobertura que tenía 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 2018 y 2017 es:

(Miles de euros)	Año 2018		Año 2017	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Coberturas de flujos de efectivo	0	37.343	0	37.152

En el ejercicio 2018 se ha imputado en la cuenta de pérdidas y ganancias un importe de 9.540 miles de euros de gasto financiero, 4.345 miles de euros en el ejercicio 2017.

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 venció el 31 de diciembre de 2017 aunque la liquidación de diciembre se pagó el 8 de enero de 2018.

El valor razonable de las coberturas de gasóleo a 31 de diciembre de 2018 es cero y a 31 de diciembre de 2017 era:

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

7.6.2 – Ingresos y gastos en patrimonio neto

En el transcurso del ejercicio 2018 se han registrado en patrimonio neto variaciones de valor de derivados de cobertura de flujos de efectivo por un importe total negativo de 9.777 miles de euros (en el año 2017 fue positivo por 1.853 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 9.540 miles de euros (en el año 2017 se transfirieron gastos por 4.155 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 30-11-2017, los fondos propios totales son de 14.619 miles de euros respecto a los 17.620 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 3.000 miles de euros (respecto a los 1.567 miles de euros del ejercicio anterior). El total de activos es de 31.037 miles de euros (respecto a los 32.369 miles de euros del ejercicio anterior) y el total de pasivos es de 16.410 miles de euros (respecto a los 14.730 miles de euros del ejercicio anterior). En la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio cerrado a 30-11-2017 figuran unos ingresos totales por importe de 40.412 miles de euros (respecto a los 38.851 miles de euros del ejercicio anterior). En el ejercicio 2018, Transports de Barcelona, SA ha cobrado dividendos de Transports Ciutat Comtal, SA por importe de 2.000 miles de euros a

cuenta de reservas (en el ejercicio 2017, no cobró dividendos). 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 variaciones del precio del gasóleo durante el año 2017. Este swap venció 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 afectan 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 una 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 2018 y 2017 son los siguientes:



Año 2018 (Miles de euros)	Subyacente a 31-12-2018	Valoración a 31-12-2018 (*)
Swap tipo de interés crédito	425.084	-37.343
Total	425.084	-37.343

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

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

Transports de Barcelona, SA

La cotización de mercado del swap de gasóleo s 31 de diciembre de 2018 es cero y a 31 de diciembre de 2017 era:

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.

7.10 – Fondos Propios

Durante los ejercicios 2018 y 2017, las partidas que componen los fondos propios han presentado los siguientes movimientos:

Año 2018	Saldo			Saldo
(Miles de euros)	01-01-2018	Aumento	Disminución	31-12-2018
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)	27	21	0	48
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)	101.794	0	-15	101.809
Reservas empresas del Grupo (PSM)	36.543	5.799	0	42.342
Reservas empresas del Grupo (TMB, SL)	244	185	0	429
Reservas nuevo PGC	-86	0	0	-86
Reservas en soc.consol.por puesta en equivalencia	3.050	522	0	3.572
Resultados del ejercicio	6.542	4.933	-6.542	4.933
Total	301.295	11.460	-6.557	306.228

Año 2017	Saldo			Saldo
(Miles de euros)	01-01-2017	Aumento	Disminución	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



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 redenominar 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 setecientas 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 redenominar el capital social en euros.

Después de esta redenominación 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 Área 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 Área 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 2018 representa el 20% de la cifra del capital social.

En Transports Metropolitans de Barcelona, SL la reserva legal a 31 de diciembre de 2018 es de 48 miles de euros, en el año 2017 era de 27 miles de euros.

NOTA 8 – MONEDA EXTRANJERA

8.1 – Transacciones en moneda extranjera

Las transacciones efectuadas en moneda extranjera durante los ejercicios 2018 y 2017, son las siguientes:

Año 2018 CLASIFICACIÓN POR MONEDAS	Libra				Dólar	
	esterlina	Euro	Yen	Euro	USA	Euro
Servicios recibidos	44.750	51.818			8.411	7.302
Total	44.750	51.818	0	0	8.411	7.302

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

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 2018 y 2017 los saldos que componen los epígrafes deudores y acreedores de Administraciones Públicas son los siguientes:

(Miles de euros)	Año 2018		Año 2017	
	Deudores	Acreedores	Deudores	Acreedores
Administraciones Públicas Deudoras				
Por IVA	20.495		16.765	
Por IVA criterio de caja	-2		60	
Por IVA soportado europeo	5		5	
Por Impuesto sobre Sociedades	1.556		660	
Administraciones Públicas Acreedoras				
Por IVA		62		28
Por IRPF (Retenciones mes de diciembre)		7.480		6.821
Por Seguridad Social (Cuotas mes de diciembre)		8.727		8.158
Total	22.054	16.269	17.490	15.007

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

- Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA: liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2018 y 2017 pendientes de devolución por 1.108 miles de euros. Transports de Barcelona, SA: liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2018 y 2017 pendientes de devolución por 498 miles de euros.

Projectes i Serveis de Mobilitat, SA: retenciones y pagos a cuenta del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018 por importe de 27 miles de euros y previsión de la cuota del Impuesto sobre Sociedades del mismo año por un importe de 38 miles de euros. Transports Metropolitans de Barcelona, SL: retenciones y pagos a cuenta del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018 por 50 miles de euros y previsión de la cuota del Impuesto sobre Sociedades de 2018 por importe de 89 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 2018, la deuda por IVA pendiente de cobrar es de 18.585 miles de euros y 1.897 miles de euros para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA respectivamente, de los cuales 3.590 miles de euros, 6.591 miles de euros, 2.180 miles de euros y 6.224 miles de euros corresponden a las liquidaciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2018, respectivamente, y 738 miles de euros, 736 miles de euros y 423 miles de euros corresponden a las liquidaciones de Transports de Barcelona, SA de los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2018, respectivamente. Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrado en fecha 23 de enero de 2019, 3.590 miles de euros correspondientes a la liquidación del IVA de septiembre de 2018 y en fecha 13 de febrero de 2019 ha cobrado 6.591 miles de euros correspondientes a la liquidación del IVA del mes de octubre de 2018. Transports de Barcelona, SA ha cobrado en fecha 13 de febrero de 2019, 738 miles de euros correspondientes a la liquidación del IVA de octubre de 2018. En fecha 30 de enero de 2019, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA ha procedido al pago de la liquidación del IVA de diciembre 2018 por un importe de 34 miles de euros. En fecha 30 de enero de 2019 Transports Metropolitans de Barcelona, SL ha liquidado la cuota del IVA del cuarto trimestre de 2018 por importe de 28 miles de euros. Queda un importe de 13 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 2018 y 2017 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 (Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Resultado contable del ejercicio	0	0
Diferencia positiva permanente	110	99
Diferencia negativa temporaria	-2.571	-2.929
Diferencia positiva temporaria	9.110	6.087
Impuesto sobre Sociedades	0	0
Base Imponible previa	6.649	3.257
Compensación Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores (70%/60%)	-1.000	-1.000
Base Imponible	5.649	2.257
Cuota Integrá (25%)	1.412	564
Bonificación (99%)	-1.390	-551
Deducciones	-22	-13
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 2017) y los beneficios por la reversión del deterioro del inmovilizado no deducible por 229 miles de euros (587 miles de euros en el año 2017). La diferencia positiva temporaria de 2018 corresponde a las pérdidas por deterioro del inmovilizado no deducibles por 46 miles de euros (187 miles de euros en el año 2017) y al gasto financiero no deducible en el período por 9.064 miles de euros (5.900 miles de euros en el año 2017).

Transports de Barcelona, SA	Año 2018	Año 2017
(Miles de euros)		
Resultado contable del ejercicio	0	0
Diferencia positiva permanente	110	99
Diferencia negativa temporaria	-1.887	-1.887
Exención, por doble imposición sobre dividendos	-2.000	0
Impuesto sobre Sociedades	0	0
Base Imponible previa	-3.777	-1.788
Compensación Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores (70%/60%)	0	0
Base Imponible	-3.777	-1.788
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 2018	Año 2017
(Miles de euros)		
Resultado contable del ejercicio	5.713	5.799
Impuesto sobre Sociedades	38	158
Diferencia negativa temporaria	-56	-56
Diferencia positiva temporaria	0	0
Base Imponible	5.695	5.901
Cuota íntegra (25%)	1.424	1.475
Bonificación (99%)	-1.410	-1.460
Menor bonificación resultado financiero	0	24
Menor bonificación ingresos accesorios	24	28
Cuota líquida positiva	38	67



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.

Transports Metropolitans de Barcelona, SL (Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Resultado contable del ejercicio	205	206
Impuesto sobre Sociedades	89	83
Aumentos por integración CBT	61	44
Base Imponible	355	333
Cuota íntegra (25%)	89	83
Cuota líquida positiva	89	83

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	27.352
Total	27.352
Pendiente de deducir 2018	1.000

Transports de Barcelona, SA

(Miles de euros)	Bases imponibles negativas ejercicios anteriores
Año	
2015	1.783
2016	3.812
2017	1.788
Total	7.383
Pendiente de deducir 2018	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	35
	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 (reinvertió benef.extr.)	2013	426
Donaciones a entidades sin ánimo de lucro	2015	8
	2016	47
	2017	35
Total		1.700



Transports de Barcelona, SA

(Miles de euros)	Ejercicio	Importe pendiente
Concepto	de origen	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
	2017	35
Gastos de Formación Profesional	2009	19
	2010	8
Total		2.618

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 desde el 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 indica en los siguientes cuadros:

Período	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.

Período	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 a la Agencia Tributaria 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 periodo 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 periodo enero 2002 a marzo 2005 (no reclamado nunca previamente por la vía de la Ley General Tributaria) y 8.258 miles de euros al periodo 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 Agencia Tributaria, 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 abonarían 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 Agencia Tributaria dos escritos, solicitando la revocación y la nulidad de pleno derecho de los actos de la misma Agencia Tributaria 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 Agencia Tributaria pagó 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 Agencia Tributaria 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 Agencia Tributaria 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 Agencia Tributaria 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 Agencia Tributaria 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 Central contra dicha desestimación. En fecha 8 de marzo de 2018 se ha recibido de la Agencia Tributaria 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) correspondiente, según el criterio inicial de la sociedad al 4º trimestre de 2010.

En fecha 17 de julio de 2018, el Tribunal Supremo resuelve favorablemente el recurso presentado en su día contra el acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de noviembre de 2015. Con esta resolución del Tribunal Supremo queda anulado el acuerdo del Consejo de Ministros y obliga a la Administración General del Estado a indemnizar a la Sociedad por la cuantía reclamada en la petición al Consejo de Ministros (10.459 miles de euros de principal), menos las cantidades ya abonadas por la Administración (2.383 miles de euros), más los oportunos intereses legales, literalmente, "desde el día de la presentación de la reclamación hasta la fecha de notificación de este auto, y con aplicación a partir de este momento, del que dispone el artículo 106.2 de la LJCA".

A la fecha de cierre de las Cuentas Anuales Consolidadas, Transports de Barcelona, SA no había recibido ninguna notificación por parte de la Agencia Tributaria para hacer efectivo el acuerdo del Tribunal Supremo. En fecha 12 de marzo de 2019, se ha recibido una comunicación de la Subdirección de Gestión e Intervención de Impuestos Especiales comunicando que no es posible determinar la cuantía a devolver y solicitando sean presentadas las facturas correspondientes a los suministradores del período por el cual se solicitó la indemnización por responsabilidad patrimonial.

Con la Ley 6/2018 de 3 de julio, vigente a partir del 1 de enero de 2019, desaparece el tramo autonómico del impuesto sobre hidrocarburos, quedando integrado dentro del tipo estatal

especial del impuesto sobre hidrocarburos. Trimestralmente, Transports de Barcelona, SA recibe de la Agencia Tributaria, 49 euros por cada 1000 litros de gasóleo suministrado a los autobuses, 48 euros correspondientes a la parte estatal especial y 1 euro correspondiente a la parte estatal general de este impuesto sobre hidrocarburos.

- Suministro inmediato de información a la Agencia Tributaria (SII)

Según indica el Real Decreto 596/2016 de 2 de diciembre de modernización, mejora e impulso del uso de medios electrónicos en la gestión del IVA, desde el día 1 de julio de 2017 se suministran electrónicamente los registros de facturación emitida y recibida a la Agencia Tributaria (Suministro Inmediato de Información - SII), ya que las Sociedades (Ferrocaril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, y Projectes i Serveis de Mobilitat, SA) tienen la obligación de llevar sus libros registro mediante la sede electrónica de la Agencia Tributaria.

- 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 en el año 2018, 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 y en el año 2017 sólo fueron destinatarias Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.

- Régimen especial de Agencias de Viaje

Transports Metropolitans de Barcelona, SL realiza operaciones dentro del régimen especial de IVA y asimismo, desde el 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

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Ventas. Recaudación		
Recaudación	435.030	415.592
Descuentos sobre ventas	-7.276	-7.267
Rappels sobre ventas	-825	-857
Comisiones por venta de títulos	12.645	11.809
Gastos sistema tarifario integrado	-20.042	-18.818
Suma	419.532	400.459
Ingresos accesorios a la explotación		
Publicidad	8.707	7.705
Instalaciones comerciales	661	731
Máquinas vending	781	789
Cesión de uso de infraestructura	687	618
Ventas de residuos	140	224
Cooperació exterior	1.591	1.246
Servicios a otras empresas	1.691	1.816
Servicios de mantenimiento	10.682	11.233
Servicios a la ATM	336	312
Intervención-Inspección	1.353	977
Ingresos Plan de Pensiones	865	856
Penalizaciones a proveedores	55	27
Ingresos por cobertura de telefonía móvil	870	861
Servicios de coordinación a CBT	58	86
Otros	452	441
Suma	28.929	27.922
Subvenciones especiales (ver nota 14.3)		
Tarjeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Líneas 80-81-82-83	1.341	1.330
Otras subvenciones	421	775
Suma	9.532	9.875
Subvenciones al servicio (ver nota 14.2)		
Administraciones por Contrato Programa	405.056	375.821
Suma	405.056	375.821
Total ingresos	863.049	814.077

10.2 - Gastos de explotación

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Aprovisionamientos		
Material de consumo y reposición	22.597	20.035
Material de oficina	553	444
Billeteaje	200	263
Trabajos realizados para otras empresas	195	214
Suma	23.545	20.956
 Consumo de electricidad y carburantes	 49.872	 44.195
 Personal		
Sueldos y salarios	289.279	271.520
Otros gastos de personal	15.654	15.583
Seguridad Social	101.652	100.324
Indemnizaciones	576	338
Suma	407.161	387.765
 Sistema complementario de pensiones		
Aportaciones corrientes por pensiones contingencia jubilación	0	0
Aportaciones corrientes por pensiones contingencia riesgo	865	856
Suma	865	856



	<u>Año 2018</u>	<u>Año 2017</u>
Servicios exteriores		
Cesión de trenes (nota 10.6)	72.149	73.811
Cánones L9/L10 (nota 10.7)	103.449	99.580
Otros alquileres y cánones	2.998	2.910
Reparación y conservación elementos transporte	12.804	13.173
Reparación y conservación resto inmovilizado	23.053	22.865
Transportes	980	778
Seguros	10.230	4.464
Asistencia técnica y estudios	4.275	3.358
Seguridad y vigilancia	26.635	24.526
Transporte y manipulación de recaudación	1.504	1.546
Gastos de informática	6.405	5.354
Archivo externo	33	36
Proyectos de cooperación exterior	161	169
Limpieza y saneamiento	17.265	14.758
Promoción y comunicación	4.124	3.790
Consumos	1.876	1.934
Comunicaciones	864	695
Gastos Bus Turistic	4.910	5.169
Otros	5.187	4.838
Suma	298.902	283.754
Tributos		
Impuesto sobre actividades económicas	144	142
Impuesto sobre bienes inmuebles	300	357
Impuesto sobre gases fluorados	112	106
Tasas varias	199	315
IVA agencia de viajes	24	32
Suma	779	952
Variaciones de provisiones		
Provisiones por tráfico	588	-1.112
Suma	588	-1.112
Resultados por ventas de inmovilizado		
Deterioro de inmovilizado	-183	-401
Resultados por bajas de inmovilizado (nota 4.9 i 5.4)	24	14
Resultados por ventas de inmovilizado (nota 4.9 i 5.4)	-41	-29
Suma	-200	-416
Otros resultados (nota 9.4)	-9	-1.519
Total gastos de explotación	781.503	735.431

10.3 – Amortizaciones

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
De inmovilizado intangible	4.232	3.540
De inmovilizado material	62.784	61.750
Total amortizaciones	67.016	65.290

10.4 – Resultado financiero antes de subvenciones

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Gastos financieros		
De créditos y préstamos	17.818	18.668
Intereses de derivados financieros	9.540	4.345
De inversiones financieras	151	3
Diferencias negativas de cambio	33	70
Otros	608	652
	28.150	23.738
Ingresos financieros		
De créditos y préstamos	81	80
De inversiones financieras	329	721
Diferencias positivas de cambio	13	15
Intereses de cuentas bancarias	0	0
Subv.por gastos fin.imputada a pérdidas y ganancias	276	285
Intereses devolución IVMDH (nota 9.4)	3	72
Otros	1.953	1.903
	2.655	3.076
Total resultado financiero antes de subvenciones	25.495	20.662

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

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Subvención Inserso	144	189
Subvención Contrato Programa 1999-2001	643	643
Subvención Contrato Programa 2005-2006	73	1.177
Subvención Contrato Programa 2007-2008	842	842
Subvención Contrato Programa 2009-2010	1.858	1.858
Subvención Contrato Programa 2014-2017	5.508	2.749
Subvención en capital trenes Can Cuiàs y conv.L4 en L2	1.951	1.951
Subvención Convenio Gas Natural	769	845
Subvención trenes L-9 serie 9000	1.746	1.746
Otras subvenciones en capital	1.491	1.567
Total subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	15.025	13.567

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 2018 y 2017, este importe ha sido de 72.149 y 73.811 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 2018 y 2017, la Sociedad ha reconocido un gasto de 103.449 y 99.580 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 2018 (Miles de euros)	Saldo	Variación Provisiones		Saldo
	01-01-2018	Dotaciones	Aplicaciones	31-12-2018
Provisión "La Sudamérica"	474	0	0	474
Provisión por reclamaciones laborales	6.423	1.414	641	7.196
Provisión por responsabilidad civil	0	60	0	60
Otras provisiones	4.276	684	694	4.266
Total	11.173	2.158	1.335	11.996



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	7.322	1.632	2.531	6.423
Otras provisiones	4.518	291	533	4.276
Total	12.412	1.923	3.162	11.173

La provisión para "La Sudamérica" corresponde al importe previsto para la exteriorización restante de los compromisos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA devengados a 31-12-2018 en relación a esta póliza de seguros.

Las provisiones por reclamaciones laborales corresponden básicamente a demandas por conflictos colectivos t a otras demandas individuales.

Dentro de otras provisiones dotadas en el ejercicio 2015 y que se mantienen para los ejercicios 2018, 2017 y 2016, se incluía una provisión por una demanda contra la Mutua Universal y en la cual Transports de Barcelona, SA figuraba como tercero civilmente responsable. Asimismo, la provisión dotada también en el ejercicio 2015 por el importe previsto a pagar por la escritura de declaración de obra nueva de la cochera de Horta, se ha regularizado en su mayor parte en el ejercicio 2018.

NOTA 12 – INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

12.1 – Inversiones

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

Año 2018 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Suministro e instalación de depuradoras:			
- Ponent	184	137	47
- Triangle (TB)	453	396	57
- Zona Franca I	404	339	65
- Horta	351	308	43
- Boixeres	160	141	19
- Sagrera	132	51	81
- Sant Genís	163	175	8
- Roquetes	73	65	8
- Santa Eulàlia	63	59	4
- Triangle Ferroviari (FMB)	123	102	21
- Can Zam	39	24	15
- Zal	21	5	16
Total	2.186	1.802	384
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
Total	432	432	0
Instalación de calefacción a gas natural en Horta	910	907	3
Puntos verdes en:			
- Zona Franca I	140	113	27
- Horta	96	90	6
- Triangle (TB)	80	67	13
- Ponent	55	21	34
- Boixeres	40	18	22
- Santa Eulàlia	40	38	2
- Sagrera	42	40	2
- Triangle Ferroviari (FMB)	5	5	0
- Sant Genís	39	10	29
- Vilapicina	54	45	9
- Can Zam	39	15	24
- Roquetes	10	5	5
Total	640	467	173
Paneles solares			
- Zona Franca I	72	71	1
- Horta	24	24	0
- Sagrera	24	24	0
Total	120	119	1
Equipos para suministrar Ad-Blue			
- Horta	151	112	39
- Triangle	155	110	45
- Ponent	101	56	45
Total	407	278	129
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	48	41
Sistema de gestión mediambiental	188	188	0
Prensa 100 TN tratamiento residuos	4	3	1
Proyecto cogeneración de energía			
- Horta	521	363	158
- Triangle	173	5	168
Total	694	368	326
Filtros de partículas para autobuses	5.074	5.070	4
Hibridación autobuses	10.751	10.016	735
Equipos aislamiento autobuses híbridos	8	8	0
Medida de consumos	49	25	24
Infraestructura híbridos cocheras	718	428	290
Análizador diagnóstico híbridos	13	13	0
Recarga bus eléctrico	330	52	278
Pantalla sónica entrada Talleres Santa Eulàlia	93	17	76
Instalaciones térmicas Talleres	304	213	91
Iluminación eficiente	204	74	130
Proyecto Scada	1.158	497	661
Proyecto Electrobús/Programa Elena (BB)	322	322	0
Sistema eficiencia energética	228	75	153
Licencia ambiental Sant Genís	1.080	240	840
Licencia ambiental Boixeres	20	0	20
Licencia ambiental Santa Eulàlia	15	0	15
Licencia ambiental Triangle	38	0	38
Infraestructura carga vehículos eléctricos	16	0	16
Máquina reciclaje plásticos y latas	10	0	10
Vehículos auxiliares eléctricos	1.117	188	929
Total Inversiones	27.283	21.915	5.368



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 2018 y 2017 para la protección y mejora del medio ambiente se muestran en el siguiente detalle:

Materiales y servicios exteriores (Miles de euros)	Año 2018				Año 2017			
	Servicios				Servicios			
	Materiales	Exteriores	Resto	Total	Materiales	Exteriores	Resto	Total
Auditorías medio ambiente	0	70	0	70	0	24	0	24
Actuaciones de mejora	0	5	2	7	0	8	0	8
Tratamientos de residuos	0	904	0	904	0	447	0	447
Gestión mediambiental	3	755	84	842	53	390	0	443
Total gastos	3	1.734	86	1.823	53	869	0	922

Durante el ejercicio 2018 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA han realizado varias actuaciones de inspección, análisis y retirada de posibles elementos de amianto en las instalaciones y dependencias de la red de Metro y Autobuses.

12.3- Autobuses con Gas Natural

Desde el año 2002 se han adquirido autobuses que funcionan con gas natural. En el ejercicio 2018 se ha producido la incorporación de nuevos autobuses, por esta razón el valor de adquisición de autobuses de gas natural es de 122.871 miles de euros, a 31 de diciembre de 2017 era de 107.196 miles de euros:

Año 2018 (Miles de euros)	Valor		
	adquisición	Amortización	Valor neto
Autobuses gas natural año 2002	6.024	6.024	0
Autobuses gas natural año 2004	202	202	0
Autobuses gas natural año 2005	24.433	24.433	0
Autobuses gas natural año 2006	6.024	6.024	0
Autobuses gas natural año 2007	18.420	18.415	5
Autobuses gas natural año 2009	11.741	9.201	2.540
Autobuses gas natural año 2010	15.322	10.232	5.090
Autobuses gas natural año 2011	10.140	6.289	3.851
Autobuses gas natural año 2012	6.422	3.588	2.834
Autobuses gas natural año 2016	5.065	903	4.162
Autobuses gas natural año 2017	1.167	98	1.069
Autobuses gas natural año 2018	17.911	385	17.526
Total autobuses con gas natural	122.871	85.794	37.077

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

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 2018 y 31 de diciembre de 2017 es el siguiente:

Año 2018 (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 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

12.4- Autobuses híbridos

Desde el año 2010 se han adquirido autobuses que funcionan con sistema híbrido. En el ejercicio 2018 se ha producido la incorporación de nuevos autobuses, por dicha razón el valor de adquisición de autobuses que funcionan con sistema híbrido es de 100.447 miles de euros, a 31 de diciembre de 2017 era de 75.963 miles de euros.

El valor neto de estos autobuses a 31 de diciembre de 2018 y a 31 de diciembre de 2017, en miles de euros, es el siguiente:

Año 2018 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Autobuses híbridos año 2010	865	579	286
Autobuses híbridos año 2012	5.227	2.750	2.477
Autobuses híbridos año 2013	11.386	5.026	6.360
Autobuses híbridos año 2015	12.561	3.180	9.381
Autobuses híbridos año 2016	22.140	3.777	18.363
Autobuses híbridos año 2017	23.854	2.000	21.854
Autobuses híbridos año 2018	24.414	1.116	23.298
Total autobuses híbridos	100.447	18.428	82.019

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

12.5- Otras Inversiones del año

Las otras inversiones realizadas durante los ejercicios 2018 y 2017 por razones medioambientales corresponden a:

(Miles de euros)	Año 2018
Vehículos auxiliares eléctricos	509
Eficiencia energética	47
Licencia ambiental Triangle	38
Infraestructura carga vehículos eléctricos	16
Licencia ambiental Santa Eulalia	15
Máquina reciclaje plásticos y latas	10
Licencia ambiental Boixeres	5
Lugar recarga bus eléctrico	5
Proyecto cogeneración de energía	3
Total	648

(Miles de euros)	Año 2017
Vehículos auxiliares eléctricos	311
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	574

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.

Para el ejercicio 2019 será de aplicación al Plan der Pensiones un tipo del 1,57% (tipos de interés máximo publicado por la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones). En este sentido en el transcurso del ejercicio 2019, una vez adecuadas las Bases Técnicas del Plan, se deberá realizar un seguimiento riguroso por, si procede, adoptar en el momento oportuno las medidas necesarias para mantener el equilibrio en el balance financiero actuarial-

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

(Miles de euros)			
<u>Años</u>	<u>METRO</u>	<u>TB</u>	<u>TOTAL</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 2018 y 2017, las Sociedades no han realizado aportaciones corrientes por jubilación en los ejercicios 2018 y 2017 y por tanto los importes de 865 y 855 miles de euros, registrados como aportación al sistema complementario de pensiones en la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2018 y 2017 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 2018 (Miles de euros)	Saldo a	Incorporac.	Trasp. a rdos.	Saldo a
	01-01-2018	2018	2018	31-12-2018
Subv.conversión trenes L4 a L2	17.455	0	1.455	16.000
Subv.trenes ATP-ATO Can Cuiàs	5.953	0	496	5.457
Subv.en capital mat.móvil L-2	3.858	0	643	3.215
Subv.en capital CP 2005-2006	74	0	74	0
Subv.en capital CP 2007-2008	1.248	0	841	407
Subv.en capital CP 2009-2010	5.583	0	1.582	4.001
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9 y CP 2011 6 trenes	43.784	0	2.023	41.761
Subv.en capital CP 2014-2017	49.740	2.977	5.507	47.210
Subv.en capital CP 2018	0	45.532	0	45.532
Subv.en capital CP 2018 12 trenes	0	32.241	0	32.241
Subv.Gas Natural	3.052	856	769	3.139
Subv.IDAE	1.434	0	577	857
Subv.ELENA	398	0	315	83
Subv.en capital Wifi Ciutadà	1.499	0	540	959
Subv.Pla Movea	8	50	5	53
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	513	0	0	513
Societat Catalana Mobilitat, SA	118	0	0	118
Subv.com.apertura crédito CP 2014-2017 (nota 6.3)	2.490	0	276	2.214
Centro médico colaborador INSS	0	1.236	0	1.236
Otros ingresos de capital	518	0	199	319
Total	140.349	82.892	15.302	207.939

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 y CP 2011 6 trenes	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

Las subvenciones de los Contratos Programa, 2005-2006, 2007-2008, 2009-2010, 2014-2017 y 2018 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 los 6 nuevos trenes de L-9 que se financiarán en próximos Contratos Programa (nota 6.3) y a las 32 puertas frontales (prevista en Contrato Programa 2009-2010). Estos 6 trenes de L-9 se activaron en fecha 15 de julio de 2015.

La subvención en capital del año 2018 para la adquisición de 12 trenes corresponde a la financiación a recibir de la ATM para su cobertura (nota 6.3), que se financiará en los próximos Contratos Programa.

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 ciutadà" corresponde al objetivo del Ayuntamiento de Barcelona de extender la red "Wifi Ciutadà" 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).

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, Sa son empresas colaboradoras con el Instituto Nacional de Seguridad Social (INSS) en materia de gestión de contingencias laborales por accidentes de trabajo. Anualmente se efectúa balance entre las primas retenidas y el coste de las actuaciones gestionadas por las empresas, y con este cálculo



se procede a dotar las reservas de estabilización de mejora de prestaciones al amparo de lo que determina el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, Ley General de la Seguridad Social.

En fecha 11 de mayo de 2018 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barceloba, SA han adquirido, un nuevo local como centro médico, destinado a las contingencias médicas laborales y comunes. Se ha estudiado y evaluado qué parte del espacio está destinado a contingencias laborales (colaboradora INSS) y según este uso se ha determinado un porcentaje del 71,52%. Por ello, se ha procedido a la aplicación del fondo de reserva que debe financiar el local, en la parte afectada a contingencias laborales como empresas colaboradoras por un importe de 618 miles de euros para cada una de las empres. A 31 de diciembre de 2018 el local no está en condiciones para su uso, y en consecuencia se refleja como obra en curso.

14.2 - Subvenciones al servicio

Año 2018 (Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
<u>ATM por Contrato Programa</u>			
Necesidades Corrientes	236.610	168.446	405.056
Total	236.610	168.446	405.056

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2018 (nota 6.3).

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).

14.3 - Otras Subvenciones

(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Àrea Metropolitana de Barcelona		
Tarjeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Líneas 80, 81, 82 y 83	1.341	1.330
Suma	9.111	9.100
Instituto Municipal de Servicios Funerarios		
Líneas 102, 103 y 104	201	198
Suma	201	198
Otras subvenciones	220	577
TOTAL	9.532	9.875

Las subvenciones contabilizadas para los años 2018 y 2017 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 2019 entran en vigor las nuevas tarifas, que son las mismas aplicadas en el año 2018. Las tarifas incluyen la libre circulación dentro de cada zona, en todos los servicios de Ferrocarrils de la Generalitat, Renfe, Metro, Tranvía y Autobús.

En el ejercicio 2019 se ha puesto en funcionamiento el cambio de zonificación con el objetivo de que todos los municipios del área metropolitana sean zona 1.

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 del 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, Sagalés, Rosanbus, Oliveras, Soler i Sauret (Urbanos de Sant Feliu, Esplubús, 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 multiviage 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 2019 (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 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



Comparación de precios zona 1 año 2019 con precios año 2018 (en euros)		
	Año 2019	Año 2018
Billete sencillo (no integrado)	2,20	2,20
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	4,60	4,60
T-10	10,20	10,20
T-50/30	43,50	43,50
T-Mes	54,00	54,00
T-Día	8,60	8,60
T-4	4,00	4,00
T-Jove	105,00	105,00
T-Familiar (70/30)	60,90	60,90
T-Trimestre	145,30	145,30
T-Aire (T-Episodio ambiental)	1,85	1,85

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

Tarifas Telefèric de Montjuïc año 2019	
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 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

15.2 – Otros acontecimientos

Del 4 de febrero de 2019 al 24 de febrero de 2019, el Telefèric de Montjuïc ha cerrado las puertas al público, debido a trabajos 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 2018, por 14 miembros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y 15 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 66 miles de euros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona SA (en el ejercicio 2017 fueron 64 miles de euros), y de 68 miles de euros en el caso de Transports de Barcelona, SA (en el ejercicio 2017 fueron 65 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 2017 fueron 54 miles de euros) y de 53 miles de euros en el caso de Transports de Barcelona, SA (en el ejercicio 2017 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 2017).

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 2018 ni 2017.

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 2018 ni 2017.

En Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, y Transports de Barcelona, Sa durante los años 2018 y 2017 no se han pagado indemnizaciones al personal de Alta Dirección. No se ha concedido ningún anticipo al personal de Alta Dirección en los ejercicios 2018 ni 2017, 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 2018 y 2017 son los siguientes:



(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
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)	119	117
Traslado tren histórico	43	0
Donación recibida por los servicios prestados e ingresos a cuenta	220	198
Total servicios prestados	382	315

SALDOS CON PARTES VINCULADAS EN EL EJERCICIO		
(Miles de euros)	Año 2018	Año 2017
Activo corriente		
Deudores, ent.grup, asoc. y partes vinculadas	162	117
Total Activo corriente	162	117
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 2018 y 2017, expresado por actividades, se desglosa a continuación:

Actividad	Número medio de personas	
	Año 2018	Año 2017
Material Móvil Metro	379	361
Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras Metro	499	497
Gerencias de líneas convencionales y automáticas	1.922	1.863
Centros operativos de Negocio (CON's)	3.685	3.540
Ingeniería y Talleres Bus	98	98
Infraestructuras Bus	36	34
Explotación del Telefèric de Montjuïc	22	24
Explotación Transports Metropolitans de Barcelona, SL	2	2
Otros servicios operativos	361	339
Áreas funcionales	518	503
Plantilla a disposición	0	1
Plantilla cedidos de Metro a TB	14	20
Plantilla cedidos de TB a Metro	12	13
Total	7.548	7.295

El número total de personas distribuidas por actividades y sexo al final de los ejercicios 2018 y 2017 es el siguiente:

Actividad	Año 2018		
	Total a 31-12-2018	Hombres	Mujeres
Material Móvil Metro	395	390	5
Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras Metro	526	501	25
Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.135	1.119	1.016
Centros operativos de Negocio (CON's)	3.967	3.704	263
Ingeniería y Talleres Bus	105	102	3
Infraestructuras Bus	38	36	2
Explotación del Telefèric de Montjuïc	26	9	17
Explotación Transports Metropolitans de Barcelona, SL	2	1	1
Otros servicios operativos	420	320	100
Áreas funcionales	592	342	250
Plantilla a disposición	1	1	0
Plantilla cedidos de Metro a TB	14	10	4
Plantilla cedidos de TB a Metro	13	7	6
Total	8.234	6.542	1.692



Año 2017	Total a		
Actividad	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, S.L.	2	1	1
Otros servicios operativos	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

El número medio de personas empleadas en los ejercicios 2018 y 2017 por el Grupo con discapacidad superior o igual al 33% se detalla a continuación:

Sexo	2018	2017
Hombres	132,84	137,56
Mujeres	32,80	29,05
Total	165,64	166,61

17.2 – El importe de los honorarios correspondientes a los ejercicios 2018 y 2017 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 2018	Año 2017
Servicios de auditoría	124	124
Otros servicios	21	35
Total	145	159

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 2018			
	Días			
	FMB	TB	PSM	TMB,SL
Período medio de pago a proveedores	46	35	43	31
Ratio de operaciones pagadas	36	37	45	32
Ratio de operaciones pendientes de pago	96	13	22	14
	Importe			
Total pagos realizados	282.738	112.155	1.648	5.643
Total pagos pendientes	56.368	10.800	190	331

(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



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 1040/2017 de 22 de

diciembre serían de 32 días y 23 días respectivamente (16 días y 24 días respectivamente en el año 2017 según el RD 635/2014 de 25 de julio).

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 2018 (Miles de euros)	FMB	TB	PSM	TMB,SL	Total
Ingresos de explotación	534.730	320.652	8.721	1.664	865.767
Aprovisionamientos	12.070	11.228	47	199	23.544
Gastos de personal	181.477	225.417	986	146	408.026
Servicios exteriores y otros	286.446	63.530	1.144	943	352.063
Amortización neta del inmovilizado	28.287	22.998	640	81	52.006
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	1.424	-839	3	0	588
Resultado de explotación	25.026	-1.682	5.901	295	29.540
Ingresos financieros	1.640	3.014	2	0	4.656
Gastos financieros	26.666	1.332	151	2	28.151
Resultado de operaciones interrumpidas	0	0	0	0	0
Resultado antes de impuestos	0	0	5.752	293	6.045
Activos del segmento	954.495	430.908	60.559	1.620	1.447.582
Pasivos del segmento	726.661	234.769	586	615	962.631
Patrimonio neto del segmento	227.834	196.139	59.973	1.005	484.951
Flujos netos de efectivo de las actividades de:					
Operación	22.850	-18.758	6.642	354	11.088
Inversión	-43.869	-59.628	-212	-144	-103.853
Financiación	29.264	65.348	0	-36	94.576
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	71.161	59.132	216	120	130.629

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

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 2018 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona

Marzo 2019



**Transports
Metropolitans
de Barcelona**





ÍNDICE

Contenidos

1. Modelo de Negocio	5
1.1 Órganos de gobierno	6
1.2 Órganos de gestión	7
1.3 Estructura organizativa	7
1.4 Misión, visión y valores	8
1.5 Mapa estratégico de TMB	9
1.6. Servicios y Productos de TMB	11
1.7. Principales grupos de interés.....	13
1.8. Entorno Institucional.....	14
2. Exposición sobre la evolución del negocio	16
2.1. Pasajeros transportados.....	16
2.2. Oferta de servicio	17
2.2.1. Coches-km útiles	17
2.2.2. Plazas-km ofertadas	17
2.3. Novedades, mejoras y proyectos.....	18
2.3.1. Ferrocarril Metropolità de Barcelona	18
2.3.2. Transports de Barcelona	19
2.4. Acontecimientos del ejercicio	20
3. Exposición sobre la situación de la sociedad	31
3.1. Principales datos de la red de Metro y Bus	31
3.1.1. Datos de la red de Metro	31
3.1.2. Datos de la red de Bus	32
3.2. Cuenta de Pérdidas y Ganancias del Grupo Consolidado de TMB.....	33
3.3. 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	39
5.1. Líneas estratégicas de TMB.....	39
5.2. Contrato-Programa 2018-2021: Estado de la situación	40
5.3. Previsión para el año 2019.....	41
5.4. Desarrollo del Plan de inversiones del departamento de <i>Territori i Sostenibilitat</i> para mejorar la red de Metro	42
6. Situación de la participación en otras empresas	44



7. Estado de Información no financiera	46
7.1. Análisis de riesgos y contingencias.....	47
7.2. Análisis de Materialidad	50
7.3. Cuestiones Medioambientales	50
7.3.1. Prevención de riesgos ambientales.....	50
7.3.2. Contaminación	51
7.3.3. Economía circular y prevención y gestión de residuos	60
7.3.4. Uso sostenible de los recursos	63
7.3.5. Cambio climático.....	67
7.3.6. Protección de la biodiversidad	69
7.4. Cuestiones Sociales y relativas al personal	69
7.4.1. Ocupación	69
7.4.2. Organización del trabajo	89
7.4.3. Salud y seguridad	94
7.4.4. Relaciones sociales	106
7.4.5. Formación	112
7.4.6. Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	123
7.4.7. Igualdad	128
7.5. Derechos humanos	129
7.6. Lucha contra la corrupción y el soborno	130
7.6.1. Dirección del área de Buen Gobierno.....	130
7.6.2. Auditoría interna	133
7.7. Sociedad	135
7.7.1. Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible	135
7.7.2. Subcontratación y Proveedores.....	138
7.7.3. Consumidores	141
7.7.4. Información fiscal	156
7.7.5. Tabla de contenidos del Estado de Información No Financiera	158
8. Resumen del Informe de gestión de Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.	160
8.1. Oferta de servicio del Teleférico de Montjuïc	161
8.2. Demanda del Teleférico de Montjuïc.....	161
8.3. Principales datos del Teleférico de Montjuïc	162
8.4. Plantilla a 31 de diciembre.....	162
8.5. Acontecimientos importantes después del ejercicio.....	163
9. Actividad de Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.	164

1. Modelo de Negocio

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 que es la propietaria de la totalidad de sus acciones. La sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. es la sociedad dominante del Grupo que formula las cuentas anuales consolidadas.

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 a través de la plataforma de comercio electrónico *holabarcelona.com* (anteriormente *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 las siguientes razones:

- 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 2018 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona incluye la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y el Balance a 31 de diciembre de 2018 del Grupo, junto con el Estado de Información no financiera (EINF) del Grupo y un resumen de los principales datos de la actividad de las sociedades Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., Transports de Barcelona, S.A. y Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A., información que se



ofrece ampliamente desarrollada en los respectivos Informes de Gestión 2018 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 2018.

Finalmente, la Sede central de Transports Metropolitans de Barcelona se encuentra situada en:

Calle 60, nº 21-23

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

Página web: www.tmb.cat

1.1 Órganos de gobierno

En el caso de Transports de Barcelona, S.A. y de 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 en 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 en las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Transports de Barcelona, S.A.

La relació dels membres del Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i de Transports de Barcelona, SA a 31 de desembre de 2018 era la següent:

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FMB A 31 DE DICIEMBRE DE 2018	
Mercedes Vidal Lago	Presidenta
Antoni Poveda Zapata	Vicepresidente
Enric Cañas Alonso	Consejero Delegado
Raimond Blasi Navarro	Consejero
Alba Bou i Jordà	Consejero
Manel Ferri Tomás	Consejero
Ricard Font i Hereu	Consejero
Josep M. García Mompel	Consejero
Josep Garganté i Closa	Consejero
Isidre Gavín i Valls	Consejero
Antonio Martínez Flor	Consejero
Jordi Mas Herrero	Consejero
Martí Prat i Huertas	Consejero
Joan Torres Carol	Consejero

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE TB A 31 DE DICIEMBRE DE 2018

Mercedes Vidal Lago	Presidenta
Antoni Poveda Zapata	Vicepresidente
Enric Cañas Alonso	Consejero Delegado
Koldo Blanco Uzquiano	Consejero
Raimond Blasi Navarro	Consejero
Lluís Cerdà Cuéllar	Consejero
Marcel Escudé Pasqual	Consejero
Manel Ferri Tomás	Consejero
Josep M. García Mompel	Consejero
Antonio Martínez Flor	Consejero
Jordi Mas Herrero	Consejero
Pere Padrosa i Pierre	Consejero
Oscar Ramírez Lara	Consejero
Francesc Sutrias i Grau	Consejero
Joan Torres Carol	Consejero

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 Estructura organizativa

La estructura organizativa de TMB sigue el objetivo básico de reforzar la transversalidad de la organización, mediante una organización que está formada por tres direcciones ejecutivas corporativas, con responsabilidad global sobre los aspectos corporativos de su competencia del conjunto de las empresas que integran TMB, dos direcciones de red: Bus y Metro, y tres áreas corporativas.



- 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.

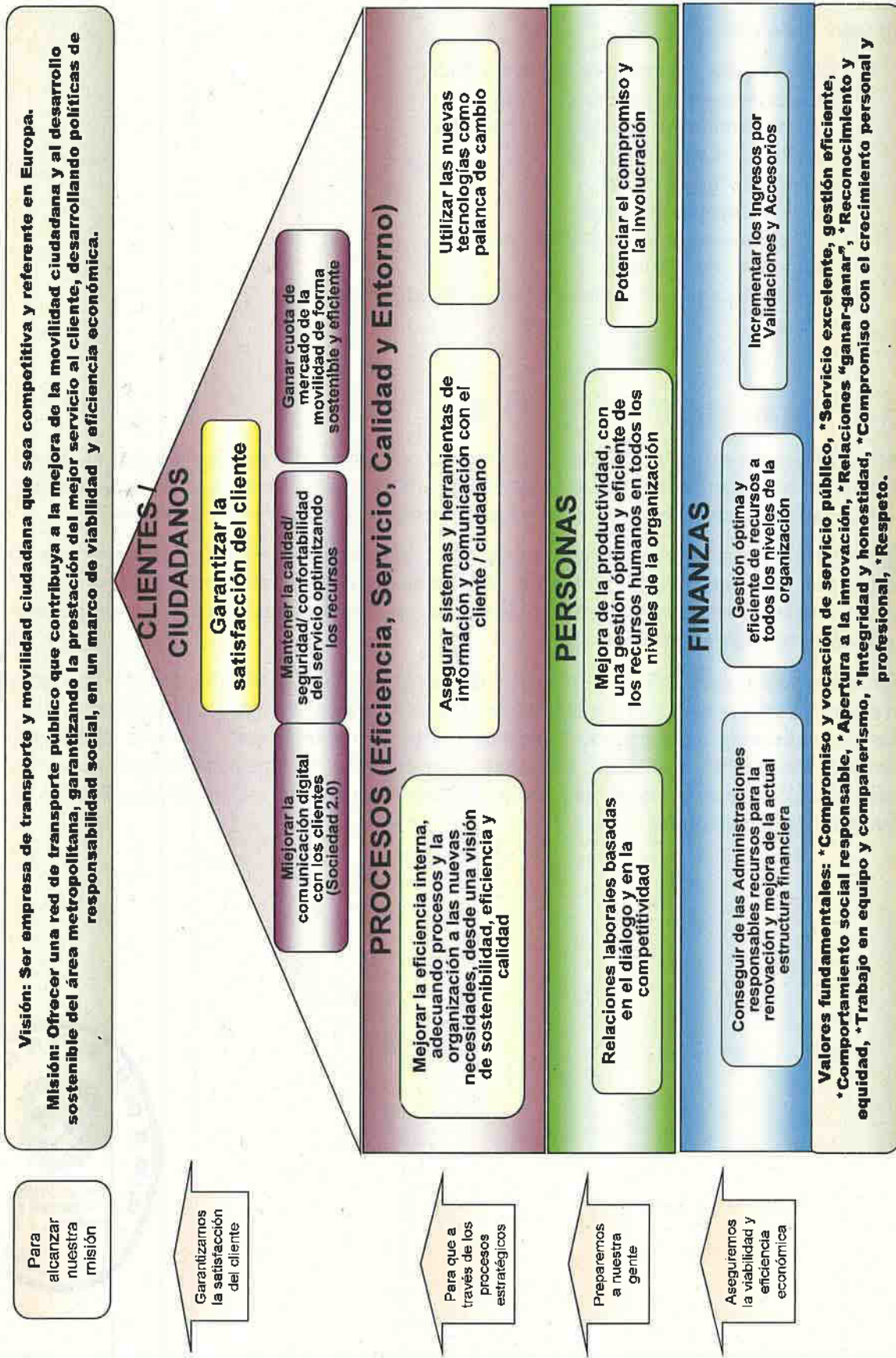
1.5 Mapa estratégico de TMB

TMB trabaja para mejorar la ciudad y su entorno como operador principal de su movilidad, asumiendo los retos de futuro que generan los cambios. Son criterios fundamentales de su gestión: **la cultura de la innovación, la mejora constante y el rigor y la transparencia.**

Su principal objetivo es ser una empresa pública de referencia. Con este fin, impulsa todos sus programas de actuación, la protección del medio ambiente, el ahorro de energía, la promoción de la inclusión social y el impulso de las políticas de accesibilidad; vectores **de una movilidad sostenible e inclusiva.**

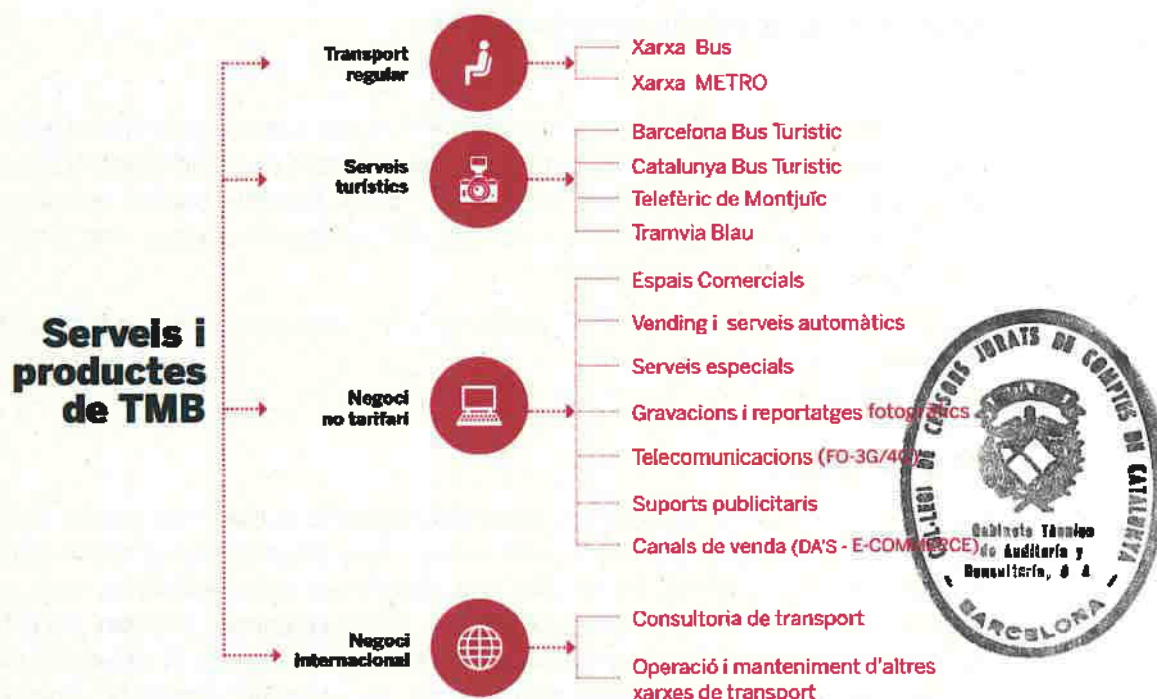
El mapa estratégico de TMB de 2018 contempla la responsabilidad social de manera concreta en el ámbito de procesos y de manera implícita tanto al nivel de finanzas, como de personas y clientes/ciudadanos mencionando principios como: el mantenimiento de unas relaciones laborales basadas en el diálogo, la potenciación del desarrollo personal y profesional, la adecuación de procesos desde una visión de sostenibilidad y la mejora de la calidad y la seguridad del servicio entre otros.





1.6. Servicios y Productos de TMB

La actividad de TMB se resume en el transporte regular de personas a través de las redes de Bus y Metro, los servicios turísticos de los transportes del ocio, el negocio no tarifario y el negocio internacional.



La red de Metro está formada por 8 líneas más el Funicular de Montjuïc y cuenta con 121,4 km de red y 158 estaciones, de las cuales 5 son líneas convencionales y 3 son automáticas (las líneas 9/10 Norte, 9/10 Sur y la línea 11). Actualmente el 91% de la red de Metro de TMB está adaptada para personas de movilidad reducida. Se trabaja también para adaptarla a toda la ciudadanía, pensando en la diversidad de los clientes del servicio (personas invidentes, con deficiencias visuales y auditivas, niños y ancianos) y para mejorar la información acústica, las pantallas con información visual, la señalización y los espacios reservados, entre otros.

Asimismo, la red de Metro es una red con seguridad integral:

- **Seguridad de las personas y las instalaciones**, un modelo de seguridad adaptado y flexible a los nuevos retos, eficiente, sostenible, innovador y coordinado con los recursos de seguridad pública.
- **Seguridad en la circulación, una cultura de seguridad ferroviaria** donde todo el mundo se involucre en identificar y controlar los riesgos de la actividad para paliarlos, minimizarlos y garantizar la integridad de los empleados, los clientes y el servicio.
- **Seguridad de los empleados**, una política de prevención de riesgos laborales que contribuya a mejorar la salud, la seguridad y el bienestar laboral de los trabajadores como condición necesaria de eficacia y de sostenibilidad de la empresa.

La red regular de Bus estaba formada, a 31 de diciembre de 2018, por 101 líneas con una longitud (semisuma de los kilómetros de ida más vuelta) de cerca de 830 km. Además, Transports de Barcelona, opera los servicios del Barcelona Bus Turístic y el Tramvia Blau. Desde el 2007 toda la red de bus de TMB está adaptada para personas de movilidad

reducida. Actualmente se trabaja para hacer que todos los vehículos de la flota sean **accesibles para personas con discapacidades funcionales.**

Asimismo, el compromiso de TMB con la sostenibilidad y la mejora de la calidad del aire hace posible disponer de la flota de autobuses más limpia de Europa. Cada año **TMB sustituye los autobuses que han agotado su vida útil de 14-15 años por otros más innovadores y eficientes para reducir la emisión de contaminantes.**

TMB, además de querer convertirse en un referente europeo como empresa que gestiona la movilidad, también quiere ser un referente en otros aspectos de la administración de una organización y en su relación con la sociedad que le rodea. Por este motivo se trabaja para convertir TMB en un referente de mejora no sólo del transporte urbano, sino también de muchos más aspectos de nuestra sociedad.

En este campo es importante destacar los proyectos y las colaboraciones que realiza TMB en aspectos tan importantes, como son:

- **Medio ambiente**

TMB apuesta por el futuro y desarrolla su actividad teniendo cuidado del medio ambiente, construyendo una ciudad más sostenible para todos y más respetuosa con nuestro entorno. Además, siguiendo una política de calidad que promueve, principalmente, una gestión eficiente y la satisfacción de las expectativas de los ciudadanos. **El Plan Director de Sostenibilidad Ambiental** define una estrategia para hacer compatible el desarrollo de TMB con el grado de compromiso medioambiental que la sociedad demanda. Engloba los proyectos que se llevan a cabo para encontrar la máxima eficiencia energética, reducir el impacto al medio ambiente, mejorar la calidad del aire, ayudar a frenar el cambio climático y las emisiones contaminantes a la atmósfera, y promover una cultura cada vez más sostenible.

- **Accesibilidad**

TMB, principal operador de transporte del área metropolitana, asume como propio el compromiso y el reto de mejorar las condiciones de vida de las personas con discapacidades diversas. En el marco de este compromiso, **TMB dispone del Plan Director de Accesibilidad**, que define las líneas de actuación que se trabajan con el fin de lograr la accesibilidad universal en todas las vertientes de los servicios que ofrece TMB. Desde el 2018 se está trabajando en el **Código Operativo de Accesibilidad Universal.**

- **TMB Cultura**

TMB Cultura engloba todas las actuaciones y las colaboraciones que se hacen desde TMB con el propósito claro de apoyar a la cultura y al arte, acercándolos a todos los viajeros durante sus desplazamientos.

- **TMB Educa**

TMB Educa es el proyecto educativo de TMB que abre las puertas a las escuelas y promueve, entre los escolares, los valores sociales, culturales y medioambientales del transporte público. Se diseñan actividades para que las escuelas y los grupos específicos puedan conocer cómo funciona el transporte público y se hace del transporte un medio de educación.

- **Cooperación y solidaridad**

El Plan Director de Cooperación y Solidaridad se inspira en el espíritu de la misión, la visión y los valores corporativos de TMB: continuar trabajando para avanzar hacia una sociedad más

justa y sostenible, y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. El compromiso de TMB de trabajar en el campo de la acción social se fundamenta en seis programas de actuación diferentes: TMB promociona el voluntariado: movilízate, TMB compra social, TMB servicios solidarios para la movilidad, TMB comparte conocimiento, TMB cesión de activos en desuso y TMB difusión y apoyo solidario.

1.7. Principales grupos de interés

Los principales grupos de interés de TMB se pueden clasificar en dos ámbitos, el interno y el externo:

- **Internos:**
 - **Trabajadores:** profesionales de TMB, personal directivo y mandos, y representantes sociales.
 - **Propietario/accionistas:** Área Metropolitana de Barcelona (AMB).
 - **Empresas del Grupo:** Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A; Transports de Barcelona, S.A; Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.
- **Externos:**
 - **Clientes:** público en general, turistas, escolares, personas de edad avanzada, usuarios con necesidades especiales, etc.
 - **Vecinos, Asociaciones y colectivos, Asociaciones vecinales:** ciudadanía, vecinos de los recintos e instalaciones de TMB, Asociaciones de Jubilados de Metro y TB, Escuelas, Institutos, Universidades, etc.
 - **Administraciones tutelares y reguladoras:** Generalitat de Catalunya, Área Metropolitana de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità, Ayuntamiento de Barcelona, etc.
 - **Fundaciones y ONG:** Fundación TMB, Fundación ECOM, Fundación ONCE, etc.
 - **Socios dentro de la ATM:** Cercanías, Tramvia Metropolità, Autobuses de gestión directa de la AMB, Otros Autobuses urbanos, Resto de autobuses del Sistema Integrado de la ATM.
 - **Otros servicios de transporte:** Servicio de Taxis, *Bicing* y servicios privados de transporte.
 - **Entidades bancarias y financieras.**
 - **Empresas externas:** Proveedores y servicios subcontratados.
 - **Medios de Comunicación:** Profesionales de agencias de prensa, Prensa, Televisión, radio y medios digitales y redes sociales.
 - **Entidades de Certificación y Acreditación.**
 - **Asociaciones en el ámbito del transporte y otros:** ATUC, ALAMYS, UTP, etc.



TMB está abierta al diálogo y la colaboración con todos sus grupos de interés. De manera continua, la empresa pide la valoración de sus usuarios sobre su actividad, a través de diversas encuestas y estudios.

Además, a la hora de abordar proyectos se habla con las principales asociaciones y colectivos implicados, con el fin de incorporar sus necesidades y demandas.

Con el fin de conocer las necesidades y expectativas de los diversos públicos, definidos teniendo en cuenta la relación que tienen con la compañía, TMB mantiene, además de los canales internos, varios canales que permiten una comunicación bilateral y multilateral

constante y fluida, como las redes sociales, la web de TMB, la App de TMB para móviles, el teléfono 010, los Puntos TMB y JoTMBé.

1.8. Entorno Institucional

Las administraciones públicas y los operadores que interactúan con TMB son las instituciones y las empresas con responsabilidad en el ámbito de actuación de la región metropolitana de Barcelona. La importancia de las administraciones públicas como grupo de interés de TMB se debe a su financiación, a su acción reguladora (normativas y legislación) y a su participación accionarial.



- El Área Metropolitana de Barcelona (AMB)

La AMB es la propietaria de la totalidad de las acciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y de Transports de Barcelona, S.A. Tiene competencias en los ámbitos de territorio y urbanismo, transporte y movilidad, medio ambiente, promoción económica y planificación estratégica. En cuanto al transporte tiene las siguientes competencias:

- Planificar el transporte público de viajeros en 36 municipios.
- Otorgar las concesiones de servicios de autobuses: Gestión directa (Transports de Barcelona, S.A.) y Gestión Indirecta (otras empresas de bus).
- Intervenir administrativamente en el servicio del Taxi.
- Prestar servicio de Metro en Barcelona y ocho municipios más (Badalona, Cornellà de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, El Prat de Llobregat, Sant Adrià del Besòs, Santa Coloma y Montcada i Reixac). La Gestión Directa se realiza a través de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

- La Autoritat del Transport Metropolità (ATM)

La ATM es un consorcio interadministrativo de carácter voluntario, creado en 1997, al que pueden adherirse todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo, individualmente o a través de entidades que las agrupen y representen, que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas del Alt Penedès, Anoia, Bages, Baix Llobregat, Barcelonès, Berguedà, Garraf, Maresme, Moianès, Osona, Vallès Occidental y Vallès Oriental. El Consorcio está integrado por la Generalitat de Catalunya (51%) y por las administraciones locales (49%): Ayuntamiento de Barcelona, Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y la Asociación de Municipios por la Movilidad y el Transporte Urbano (AMTU). Cabe destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno de la ATM, en calidad de observadores.

La ATM tiene como finalidad articular la cooperación entre las administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del área de Barcelona que forman parte de ella, así como la colaboración con aquellas otras que, como la Administración General del Estado, están comprometidas financieramente o son titulares de servicios propios o no traspasados. Entre sus funciones está la gran planificación de las infraestructuras, la integración tarifaria, los contratos programa y los convenios de infraestructuras.



2. Exposición sobre la evolución del negocio

2.1. Pasajeros transportados

Uno de los hechos más destacados del año 2018 ha sido el crecimiento de pasaje que ha habido en el conjunto del Sistema tarifario integrado de la Autoritat del Transport Metropolità (ATM). El número de usuarios transportados ha sido de 1.025 millones, superando por primera vez el umbral de los 1.000 millones de viajeros y estableciendo un nuevo máximo histórico de pasaje. El peso de TMB dentro del STI es del 60%.

Dentro de la misma tónica, en el conjunto de los medios de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) se ha superado por primera vez los 600 millones de viajeros logrando por segundo año consecutivo un nuevo récord de pasaje con 615 millones de pasajeros transportados.

Este crecimiento de la demanda en el conjunto de TMB se ha producido en mayor proporción en la red de metro (aumento de 17,1 millones de viajeros) que en la red regular de bus (incremento de 6 millones de usuarios). Por el contrario, ha habido un descenso de viajeros en los Transportes del Ocio. A este descenso ha contribuido el cierre del servicio del Tramvia Blau en el mes de febrero para iniciar un plan de modernización de la infraestructura y la caída de la demanda del Bus Turístic desde el último trimestre de 2017, afectada muy posiblemente, por el atentado del mes de agosto de 2017 en las Ramblas de Barcelona. Sin embargo, a partir del segundo semestre de 2018 se ha producido un cambio de tendencia y una recuperación del pasaje como lo demuestra el hecho de que el número de usuarios ha aumentado un 2,4% en el segundo semestre de 2018 respecto al mismo periodo del año 2017.

Viajeros transportados en TMB (en millones)

(Cifras en millones)	2018	2017	Diferencia	%
Total Ferrocarril Metropolità de Barcelona	407,51	390,40	17,12	4,4
Red de Bus	202,91	196,97	5,94	3,0
Bus Turístic	4,55	4,94	-0,39	-7,9
Tramvia Blau	0,00	0,14	-0,14	-97,6
Total Transports de Barcelona	207,47	202,05	5,42	2,7
Total TMB	614,98	592,45	22,54	3,8

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

- **Una buena coyuntura económica del país** que también ha repercutido en el mercado laboral y en la movilidad general.
- **La mejora de la oferta de bus:** la puesta en servicio de la última fase de la Nueva Red de Bus, la segunda fase del Plan de Mejora de Bus (iniciado en octubre de 2017) y la puesta en marcha del Plan de Participación de Bus. Todas estas actuaciones se implantaron a finales del mes de noviembre de 2018.
- **El aumento de la oferta de metro:** El 8 de septiembre de 2018 se puso en marcha el nuevo tramo de la Línea 10 Sur entre las estaciones de Collblanc y Foc. Además, en 2018 se ha reforzado el servicio de algunas líneas de metro para absorber los incrementos de la demanda.
- **Las actuaciones y el incremento de inversiones** destinadas a mejorar la calidad del servicio.

2.2. Oferta de servicio

El año 2018, desde el punto de vista de la oferta de servicio se ha caracterizado por:

- El desarrollo de la fase final de la Nueva Red de Bus formada por 28 líneas. Tres nuevas líneas se pusieron en servicio el 25 de junio (la D50, V9 y la V33) y 5 nuevas líneas el 26 de noviembre (la H2, la V1, la V19, la V23 y la V25). La implantación de esta última fase supuso variaciones en algunas líneas de la red.
- El 26 de noviembre, dentro de la segunda fase del Plan de Mejora y dentro también del Plan de Participación, se incorporaron 44 autobuses que se sumaron a los 22 que se habían incorporado al servicio en octubre de 2017.
- En la red de Metro se puso en servicio en los meses de mayo y diciembre los aumentos de oferta planificados en el Plan de mejora de la oferta iniciado en 2017, y también se adaptó la oferta de invierno y se realizaron los refuerzos de verano concentrados en la temporada de playas. Estos incrementos de oferta han permitido mejorar los intervalos de paso de los trenes en las líneas 1, 4 y 5. Por otra parte, el 8 de septiembre de 2018 se puso en servicio el nuevo tramo de la línea 10 Sur entre las estaciones de Collblanc y Foc.

2.2.1. Coches-km útiles

La oferta, en términos de coches-km útiles, del año 2018 ha sido de 94,36 millones en la red de metro y de 41,15 millones de coches-km útiles en la de autobuses.

Cifras en miles	2018	2017	Diferencia	%
Metro	94.356,34	90.218,96	4.137,38	4,6
TB	41.153,52	40.585,07	568,45	1,4

2.2.2. Plazas-km ofertadas

En términos de plazas-km ofertadas, la oferta conjunta de TMB ha tenido un crecimiento del 4,3%, hasta situarse en un total de 20.920 millones de plazas-km entre ambas redes.

Cifras en millones	2018	2017	Diferencia	%
Metro	17.454,61	16.668,78	785,83	4,7
TB	3.465,42	3.388,12	77,29	2,3
TMB	20.920,03	20.056,90	863,12	4,3



En el gráfico siguiente se observa 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 tuvo un descenso como consecuencia de las medidas introducidas para racionalizar la oferta. En el caso de autobuses, hay que recordar que desde el año 2012 se han puesto en marcha todas las fases de la Nueva Red de Bus que dota de una mayor racionalidad a dicha 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 2016-2018 se debe principalmente a la puesta en

marcha de la línea 9 Sur y 10 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 festivales 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 2018

Este es el cuarto ejercicio desde que se lanzó el Plan Estratégico de la Dirección de la Red de Metro 2015-2020 con una visión clara de lo que se quiere ser: Líderes de la movilidad en Cataluña y referentes en términos de satisfacción del cliente, aportando servicios tecnológicos de valor añadido que permitan incrementar pasaje para alcanzar el equilibrio financiero.

Los Objetivos de Mejora Fundamental a desarrollar durante el 2018 se han determinado a partir del proceso de reflexión estratégica que se realizó en el último trimestre del año 2017, en el que se evaluaron 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.
- Cambios en el mercado.

Los nueve objetivos trabajados a lo largo del año han sido:

1. **M1. Motivación de los trabajadores:**
 - M1.1. Plan de desarrollo del Convenio Colectivo.
 - M1.2. Proyecto transformación cultura.
 - M1.3. *Employee Journey Map* (Experiencia de Cliente).
2. **M2. Mejora del Servicio:**
 - M2.1. Plan de Oferta.
 - M2.2. Mejorar la Eficiencia Operativa.
 - M2.3. Implantar nueva estructura de operaciones.

3. M3. Mejora de la disponibilidad de trenes e infraestructuras:

- M3.1. Incremento del Plan de oferta (Mantenimiento).
- M3.2. Mejorar la Eficiencia Operativa (Digital).
- M3.3. Política Integral de Gestión de Activos (bases) .

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 como actuaciones en el Funicular de Montjuïc y en el Tramvia Blau, y en el Proyecto T-Movilidad, entre otras.

El desarrollo de estos objetivos y actuaciones queda recogido ampliamente en el Informe de Gestión 2018 de la sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

2.3.2. Transports de Barcelona

En el año 2018 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 y la mejora medioambiental: Ver Estado de Información no financiera.
2. Apuesta por la tecnología: Principales proyectos tecnológicos en curso:
 - PPS - Empleados y asignación.
 - Digitalización del Centro de Control de Bus- Gestión de incidencias.
 - Gestión de equipamiento corporativo de comunicación- Emisoras.
 - Sistema de Información al Usuario (SIU) *online* para mensajería.
 - Implantación del nuevo localizador y herramienta de *tracking wifi* en toda la flota.
 - Adaptación de los Centros Locales de Seguridad.
 - Máquinas Autoliquidadoras.
 - Zona auxiliar de aparcamiento en el CON de Horta.
 - Incorporación del vehículo eléctrico a la flota de Bus.
 - Gestión de líneas con dos destinos.
 - Proyecto *Mobileye*: prueba de sensores en los autobuses para incrementar la seguridad vial.
 - Otras actuaciones.
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.
 - Formación Dual.
 - Campañas en la flota.
 - Proyectos orientados al Desarrollo del nuevo modelo de análisis de costes del mantenimiento.
 - Proyectos de actuaciones tecnológicas orientadas a la mejora de las herramientas de gestión del mantenimiento en SAP.
4. Proyectos desarrollados en el ámbito de infraestructuras.
5. Principales actuaciones en los centros operativos de negocio (CON).

Todos estos proyectos y actuaciones se desarrollan ampliamente en el Informe de Gestión 2018 de Transports de Barcelona, S.A.

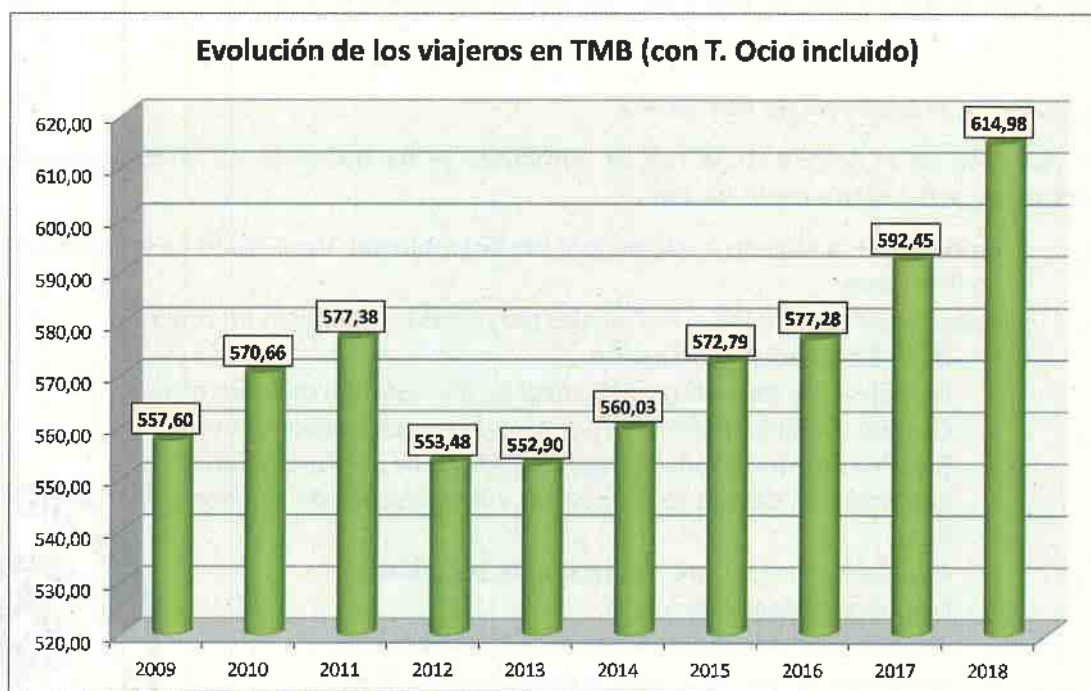


2.4. Acontecimientos del ejercicio

• NUEVO RÉCORD DE PASAJE EN TMB

Por segundo año consecutivo el conjunto de medios de transporte de TMB han alcanzado **un nuevo récord de viajeros**, ya que se han registrado cerca de **615 millones de usuarios** entre las redes de metro y líneas regulares de bus más el Barcelona Bus Turístic y el Tramvia Blau, superando con 22,5 millones de viajeros el anterior máximo del año 2017. En términos porcentuales ha supuesto un crecimiento del 3,8%.

El aumento de la demanda se ha producido tanto en la red de metro, con 17,1 millones más de usuarios, como en la red regular de bus, con cerca de 6 millones más de viajeros que el año anterior.



En el gráfico se observa un incremento continuado de viajeros a partir del año 2013 hasta el último ejercicio, coincidiendo con la reactivación de la actividad económica de los últimos años y el aumento de la oferta en las redes de metro y bus, junto con las mejoras cualitativas del servicio como las actuaciones de gran mantenimiento en la infraestructura de vía, rehabilitación de estaciones, compra de autobuses y la actualización de sistemas tecnológicos.

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 2018 ha alcanzado este año **un nuevo máximo en ambas redes**. En el servicio de Bus ha sido de 7,88 puntos y de 7,73 puntos en el de Metro, en una escala que va de 0 a 10 puntos. Estas buenas valoraciones de los clientes están en concordancia con la encuesta municipal de 2018 en la que los ciudadanos de Barcelona subieron la nota a los servicios que opera TMB: el de bus pasó de 7,0 a 7,3 puntos y el servicio de metro de 7,1 a 7,5 puntos. Ambos servicios obtuvieron la valoración más alta desde 1996 que es el año en que se inició la serie de estos estudios de opinión.

• PLAN DE RENOVACIÓN DE LA FLOTA AÑO 2018

Un año más se ha realizado una inversión importante para seguir trabajando en la mejora y la ampliación del parque ambientalmente limpio de la flota de autobuses de TMB. Además, se han puesto en marcha algunos de los vehículos comprados en el primer trimestre de 2018. La reducción de la edad media de los autobuses 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 en cada una de las líneas.

TMB ha adquirido 127 nuevos autobuses a lo largo del año 2018 en diferentes expedientes. El pedido busca también una elevación de la calidad ambiental del material móvil, ya que **todos los nuevos vehículos serán híbridos o propulsados con GNC con las demandas medioambientales más exigentes en materia de emisiones e incluso los minibuses con motor diésel tienen la misma clasificación euro VI-C**. Esta nueva flota ha sustituido o sustituirá en la mayoría de los casos coches diésel de 14 o más años de antigüedad. Los fabricantes han entregado el pedido a finales de 2018 y se terminarán de recibir y poner en servicio durante los primeros meses del 2019.

La compra de vehículos nuevos de este año se ha dividido en 7 lotes por orden descendente:

1. Hay un primer lote de **51 autobuses propulsados con gas natural comprimido (GNC) articulados de 18 metros de longitud** los cuales se han asignado a los fabricantes MAN Truck & Bus Iberia con carrocería de Castrosua.
2. El segundo lote corresponde a **20 autobuses estándar de GNC**, Mercedes Benz, correspondientes al modelo citar NGT (Natural Gas Technology), con destino a sustituir coches del mismo tipo y capacidad que terminan su vida útil.
3. El tercer lote es de **18 autobuses estándar híbridos**, que han sido fabricados por Mercedes Benz según el modelo citar HYBRID.
4. El cuarto lote es de **16 vehículos midibus híbridos**, fabricados por Vectran, modelo Teri.
5. El quinto lote es de **14 minibuses**. Estas unidades se dividen en 2 grupos, uno de 8 vehículos fabricados por Car-Bus (Manresa) y los otros 6 fabricados por Indcar (Arbúcies).
6. El sexto lote es de **5 vehículos de doble piso iguales** que los incorporados el año pasado. Se ha adjudicado a Volvo el suministro del modelo Urbis 2,5 DD, de **motorización híbrida** y carrocería UNVI, para el servicio en el Barcelona Bus Turístic, sustituyendo vehículos diésel del mismo tipo ya amortizados. A nivel de carrocería, incorporan sistemas de Audioguía multilinguaje y cargadores USB en todas las plazas.
7. El séptimo lote corresponde a **3 vehículos híbridos articulados de 18 metros**, fabricados por Volvo Group España, modelo 7900 LAH.

Por otra parte, en 2017 se compraron **7 autobuses articulados 100% eléctricos** (cero emisiones locales) cuya entrega se hizo a finales de la primavera de 2018. Estos vehículos están equipados con sistema de carga rápida por pantógrafo. Este lote se divide entre dos fabricantes: 4 vehículos de Irizar y 3 de Solaris.

Como todos los autobuses articulados que está adquiriendo TMB, estos vehículos tienen las características de confort y accesibilidad siguientes:

- Cuatro puertas, para la entrada simultánea por las dos de delante.



- Facilidades para personas con movilidad reducida: plazas reservadas, rampa retráctil, pulsadores para invidentes, suelo bajo antideslizante.
- Pulsadores de apertura inteligente de puertas.
- Conectores USB para la carga de dispositivos móviles, *wifi* ciudadano.
- Aire acondicionado.

En términos de confort, la tracción eléctrica supone además que la marcha es silenciosa y progresiva.



Modelo de Irizar



Modelo de Solaris

• FINALIZACIÓN DEL DESPLIEGUE DE LA NUEVA RED DE BUS

El 2018 ha sido el año del despliegue final de la Nueva Red de Bus (NRB) formada por 28 líneas: 17 verticales, 8 de horizontales y 3 de diagonales. Esta red se complementa con las líneas convencionales, interurbanas y de proximidad (Bus de Barrio y de aportación).

Con la implantación de 8 líneas que quedaban pendientes (3 en junio y 5 en noviembre) se ha configurado una Red Global que tiene como principales beneficios:

- Más sencilla de utilizar.
- Intervalos de paso máximos alrededor de los 8 minutos en laborables de 7:00 a 21:00.
- Trazados más rectilíneos con mayor prioridad para el bus.
- Mayor conectividad e intermodalidad.

Las 8 líneas de nueva creación han sido:

- D50: Paral·lel – Ciutat Meridiana
- H2: Av. d'Esplugues – Trinitat Nova
- V1: Gran Via l'Hospitalet – Av. d'Esplugues
- V9: Poble-sec - Sarrià
- V19: Barceloneta – Pl. Alfonso Comín
- V23: Nova Icària – Can Marçet
- V25: Nova Icària – Horta
- V33: Fòrum Campus Besòs – Santa Coloma

Como es habitual, la implantación de esta última fase también ha comportado variaciones en algunas líneas de la red:

También desde el Centro de Soporte de la Red se han hecho todas las tareas de soporte para implantar las últimas fases de la NRB, entre otras:

- La actualización de los sistemas corporativos con la información de las nuevas líneas incorporadas, así como la actualización de las líneas modificadas.
- Actualización de los planos de las nuevas líneas y de las diversas líneas que modificaron su recorrido.
- Realización y coordinación de la señalización de las áreas de intercambio.
- Realización de los diferentes formatos de información

Excepcionalmente en la última fase 5.2 se ha preparado un entorno de simulación que permitía la comparación de soluciones entre las situaciones anterior y posterior a la puesta en marcha de esta última fase. Esta herramienta permitía a los departamentos de comunicación con el cliente dar una mejor información sobre el impacto de la incorporación de estas nuevas líneas.

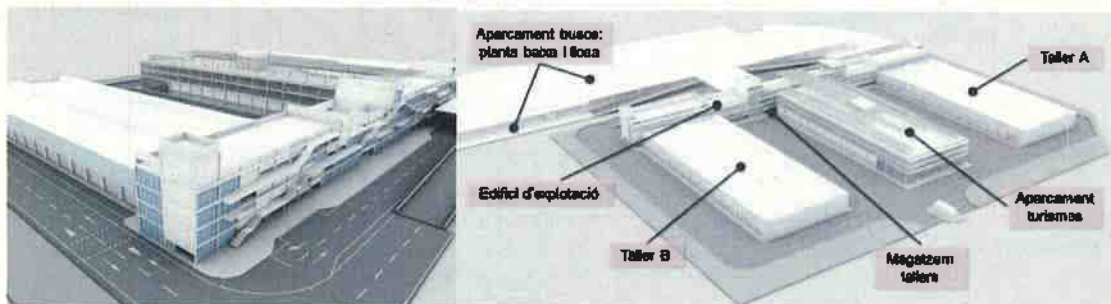
Asimismo, se realizaron las respectivas campañas de comunicación para explicar los detalles del despliegue de las dos últimas fases de la NRB. Destacó sobre todo la presencia de informadores en la calle para explicar los detalles de los despliegues de las nuevas líneas y los cambios asociados con ellos. En la campaña realizada en noviembre con motivo de la implantación de las últimas 5 líneas de la NRB, destacó como novedad un simulador de rutas accesible vía ordenador, tableta y móvil con la herramienta "Quiero ir", disponible para que la ciudadanía pudiera conocer los futuros recorridos antes de su puesta en servicio.

• APLICACIÓN DE LA SEGUNDA FASE DEL PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD Y DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN

Para dar respuesta al incremento de demanda de pasaje de los últimos años y a las necesidades surgidas en los procesos de debate e información, en el mes de noviembre se incorporaron 44 autobuses que, sumados a los 22 de octubre de 2017, han supuesto un incremento de 66 autobuses financiados por la ATM y el Ayuntamiento de Barcelona. En el primer semestre del 2019 se creará la línea de bus de barrio 135.

• INICIO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA COCHERA DE ZONA FRANCA PUERTO

La nueva cochera de Zona Franca tendrá una capacidad para 550 autobuses y sustituirá dos de los cuatro centros operativos actuales **y dispondrá de la tecnología más avanzada para flota de gas natural, híbrida y eléctrica.**



Contará con una ocupación de 90.000 m² de suelo en el polígono industrial de la Zona Franca y, con un presupuesto de 52 millones de euros, se ejecutará por fases, con el objetivo de que esté finalizada y en funcionamiento en el año 2022.

Este proyecto se ha diseñado básicamente en dos niveles para superar la barrera de la línea férrea del puerto. Una losa de 25.000 m² permitirá ganar capacidad de estacionamiento y llegar a un máximo de 550 autobuses, unos 60 más que la suma de las cocheras actuales de Zona Franca y Ponent. Las instalaciones estarán preparadas para gestionar flota híbrida, eléctrica, Gas Natural y Diésel.

Nuevo taller de material móvil:

La división del proyecto en lotes, ha permitido avanzar la ejecución de una parte de uno de los dos talleres de material móvil, que se entregó al CON en junio de 2018. Esta nave consta de cuatro líneas de trabajo dobles y permitirá intervenir en ocho autobuses al mismo tiempo.

Ha supuesto una inversión de 1,5 millones de euros y será la primera de TMB que contará con climatización en el taller de material móvil.

• **PUESTA EN SERVICIO DE LA NUEVA LÍNEA 10 SUR DE METRO**

En el año 2017 se llevaron a cabo todas las tareas de preparación para la inauguración y puesta en servicio de la nueva L10 Sur, que se ha llevado a cabo durante este 2018. El trabajo realizado durante este último ejercicio se ha centrado en los siguientes ámbitos:

- Selección y formación de los nuevos Técnicos de Operación de Líneas Automáticas para poder garantizar el tiempo de respuesta y los estándares de calidad de la línea. Durante el primer semestre del año se ha llevado a cabo el proceso de formación de este colectivo.
- Nuevas estaciones: Adecuación de las estaciones de enlace con la nueva línea (Collblanc, Torrassa y Can Tries/Gornal) y de las dos de nueva creación (Foc y Fonoria).
- "Marcha en blanco": A partir del 1 de agosto se realizó la "marcha en blanco" del nuevo tramo, consistente en la operación nominal de la línea sin la presencia de pasajeros.
- Se finalizaron las tareas de integración del nuevo tramo; en particular, se incorporaron al mantenimiento de estaciones todos los elementos no concesionados.
- En el ámbito del mantenimiento y mejora de la infraestructura, se ha ejecutado la construcción de la base provisional de operación en la estación de Gornal. También se han iniciado las obras de las nuevas dependencias para seguridad en Aeropuerto Terminal 1 y en Bon Pastor, así como los trabajos de mejora de la seguridad en el fondo de maniobras de Gorg.

Finalmente, el día 8 de septiembre, a partir de las 15h de la tarde, se inauguró el nuevo tramo de línea que ha permitido conectar con metro el paseo de la Zona Franca, en el barrio de la Marina, con el resto de Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, el Prat de Llobregat y el Aeropuerto. Para la ocasión se distribuyó un billete inaugural gratuito en los accesos de las estaciones de Fonoria y Foc (válido para 2 viajes en un mismo día).

Se hizo un acto inaugural en la estación de Foc donde quedó instalada una exposición que muestra gráficamente el trazado actual y el previsto de la L10 Sur, los sistemas constructivos utilizados, las características de los trenes, etc.

Posteriormente, a finales de octubre se inició una campaña de promoción de la línea 10 Sur, diseñada por TMB, para aumentar el conocimiento y el uso de esta ampliación. La campaña tuvo como mensaje central "**La Marina es de 10**" y contó con soportes propios de TMB como: el exterior e interior de algunos autobuses de TMB, los opis digitales de la red de metro, un

spot en MouTV, cuñas en la megafonía del metro, el *banner* en la web de TMB y en las redes sociales corporativas.

Para 2019 está prevista la inauguración de tres nuevas estaciones en la L10 Sur: Provençana, Ciutat de la Justícia y Zona Franca.

- **APROBACIÓN DE LA ADQUISICIÓN DE 12 NUEVOS TRENES PARA LAS LÍNEAS 1, 3, 4 Y 5.**

La comisión delegada de contratación del Consejo de Administración de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) aprobó, en marzo, la compra de 12 trenes para la red de metro, que incrementarán el material móvil de las líneas 1, 3, 4 y 5 en el próximo año, un aumento necesario para que tengan más capacidad y continúen captando nuevos usuarios.

Se han adquirido a CAF cuatro trenes de la serie 6000 para la línea 1, dos trenes de la serie 5000 para la línea 3 y cuatro más del mismo modelo para la línea 5. Por su parte, Alstom proporcionará dos trenes de la serie 9000 para la línea 4. El objetivo es disponer de los 2 trenes de Alstom y 1 tren de CAF a finales de 2019. Los convoyes se han financiado mediante una operación de arrendamiento financiero o *leasing*.

El aumento del material móvil de las líneas convencionales es un elemento indispensable para la mejora de la oferta de metro que TMB ha planificado con el horizonte del año 2020, y que supondrá un incremento de capacidad del 20% en las horas punta de los días laborables. La red continuará así posibilitando el aumento de utilización del transporte público que se está produciendo en el área de Barcelona (con récords del metro y del conjunto del sistema en 2017 y 2018) y que se espera que continúe a medio plazo, fruto de las políticas públicas de movilidad y medio ambiente.

- **GESTIÓN DEL AMIANTO EN METRO**

La presencia de materiales con contenido de amianto es un hecho en un gran número de edificaciones e infraestructuras en España, ya que fueron ampliamente aplicados en el sector de la construcción y en equipamientos durante bastantes años de la segunda mitad del siglo XX, de acuerdo con la normativa de la época. TMB es consciente desde hace más de 30 años, concretamente desde 1987 en que se integra en el Registro de Empresas con Riesgo de Amianto (RERA), y actúa en consecuencia, de acuerdo con dos principios básicos:

- Poner siempre como prioridad por encima de todo la seguridad y la salud de las personas, tanto de los usuarios como de los trabajadores de Metro y de las empresas contratadas.
- Detectar el material de amianto existente en la red de metro y eliminar (si es posible) o encapsular inmediatamente cualquier material que pueda representar un riesgo para las personas, y retirar de manera planificada el que no presenta riesgo.

En este contexto, se han desarrollado diferentes líneas de trabajo según el tipo de material y los lugares donde se encuentra, con el objetivo de suprimir en lo posible la presencia del amianto y sus derivados en todo el ámbito del metro. Este objetivo cuenta con el apoyo de una empresa externa especializada que está realizando el inventario exhaustivo de estos materiales, tanto en la red de transporte como en las dependencias y los vehículos de todo tipo.

En el capítulo 7.4.3. de este Informe de Gestión se describen ampliamente las actuaciones realizadas para gestionar esta problemática.

- **INTEGRACIÓN DEL METRO DE BARCELONA EN EL COMITÉ INTERNACIONAL DE CALIDAD FERROVIARIA**

El 30 de noviembre TMB, a través de la empresa de Metro, pasó a formar parte del Comité Internacional de Calidad Ferroviaria (IRQB en la sigla inglesa), el consorcio integrado por una veintena de empresas de infraestructuras, operadores y fabricantes de material móvil para desarrollar sistemas de certificación voluntaria y gestión de calidad basados en la aplicación de la norma sectorial de gestión de la calidad en el sector ferroviario, denominada IRIS.

Entre las funciones del Comité hay evaluar y proponer evoluciones de la metodología de evaluación que se aplicará para la certificación; hacer el seguimiento; promover la implementación de la certificación IRIS en el sector (industria, operadores, administradores de infraestructuras); realizar tareas de difusión a través de una página web, conferencias, seminarios y publicaciones; elaborar documentos para aclarar, precisar o dar ejemplos para la correcta implementación de los elementos de la certificación IRIS, y gestionar la incorporación de nuevos asociados al grupo.

El consorcio del IRQB está formado por grandes empresas fabricantes, tales como Alstom, Siemens, Ansaldo STS, Bombardier, CAF, Faiveley/Wabtec, Voith y Harting; grandes operadores como la alemana DB, la francesa SNCF, la belga SNCB, la suiza SBB, la rusa RZD o Metro de Madrid, y la asociación de la industria ferroviaria europea UNIFE.

- **HOLA BARCELONA: NUEVA PLATAFORMA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD PARA TURISTAS Y VISITANTES**

TMB presentó a finales de julio el proyecto de plataforma de servicios de transporte para público no residente. La estrategia, que se desarrollará en diferentes fases, gira alrededor de una única marca paraguas, **Hola Barcelona**, que abarca títulos de transporte, tienda electrónica, webs, redes sociales, una aplicación móvil y una amplia gama de acciones de marketing. Detrás del planteamiento está la decisión de posicionarse como operador global de movilidad, orientado tanto al público residente como al no residente, para cada uno de ellos se deben definir estrategias, catálogos de servicios y canales de relación apropiados y diferenciados.

El nuevo modelo integra los diferentes servicios de movilidad en una única plataforma, un único soporte y una misma marca, Hola Barcelona, una expresión que denota acogida, amabilidad, disposición al diálogo y proximidad (el 54% de los visitantes vienen a la ciudad por segunda vez), todo asociado a la potente marca Barcelona. Hola Barcelona se presenta, así, como el símbolo de la solución para "todo lo que necesita el visitante para moverse por la ciudad".

Mediante esta plataforma y soporte únicos, TMB busca optimizar la experiencia de usuario, incrementar el ticket medio gracias a la posibilidad de realizar ventas cruzadas y generar paquetes de diversos productos, posibilitar la alianza con otros operadores de servicios turísticos para dar una oferta más global, realizar promociones y campañas de descuentos y obtener datos de calidad sobre las preferencias del público, para seguir mejorando la oferta. Como primer paso, el verano pasado TMB remodeló la gama de abonos de 2, 3, 4 y 5 días, que pasaron a llamarse **Hola Barcelona Travel Card**, e implantó la marca paraguas Hola Barcelona en la tienda electrónica (antes *Barcelona Smart Moving*), y en sus perfiles en redes sociales, así como en las webs del Barcelona Bus Turístic y del Teleférico de Montjuïc.

En fases sucesivas, desde finales de 2018 y durante los años 2019 y 2020, se desarrollarán las versiones en soporte óptico y sin contacto de los abonos y los billetes de los transportes de

ocio de TMB, se creará la aplicación para visitantes y se irán integrando nuevos productos y servicios a la plataforma.

- **NUEVA LEY DE CONTRATACIÓN 9/2017 DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO**

El 9 de marzo de 2018 entró en vigor la ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), por la que se transpuso al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23 / UE y 2014/24 / UE, de 26 de febrero de 2014.

Por este motivo, y de acuerdo con la disposición transitoria primera y la Disposición final decimosexta de dicha LCSP, **los procedimientos de contratación** de los contratos excluidos de la aplicación de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios sociales ("Ley 31/2007"), **que TMB publicó a partir del 9 de marzo de 2018, quedaban sujetos a lo establecido en la LCSP**. Las contrataciones sujetas a la Ley 31/2007 han continuado rigiéndose por lo dispuesto en esta Ley, en espera de la transposición de la Directiva 2014/25 / UE.

Por tanto, a partir del 9 de marzo de 2018, el régimen aplicable a las nuevas contrataciones que no están sujetas a la Ley 31/2007 ha sido el que determina la LCSP.

A partir de esta fecha la actividad contractual de TMB se empezó a difundir a través de la Plataforma de Servicios de Contratación de la Generalitat de Catalunya (Plataforma), continuando las anteriores contrataciones y los contratos menores en el Perfil del Contratante accesible desde la página web institucional: www.tmb.cat.

Esta nueva ley ha supuesto un cambio importante en los procesos y procedimientos que hasta ese momento había en TMB, lo que ha supuesto un esfuerzo importante del Servicio de Aprovisionamientos, Logística y Contratación, que junto con la asesoría jurídica y el asesoramiento legal especializado de un gabinete de abogados de reconocido prestigio, han adaptado los procesos de contratación, los pliegos de condiciones y los procedimientos que estaban diseñados para cumplir con la legislación vigente hasta ese momento, que también seguían los principios de transparencia, concurrencia y publicidad.

El procedimiento aprobado por el Consejo Ejecutivo de TMB se adaptó a las leyes vigentes. El alcance del procedimiento es cualquier contratación de TMB (gasto, inversión o ingreso) por los importes que se establecen en el procedimiento de tablas de valores para la autorización de las compras y contratación de TMB, definiendo los órganos de contratación.

Con el nuevo marco normativo, las sociedades que integran TMB forman parte del sector público, dada su naturaleza jurídica, y sin tener el carácter de Administraciones Públicas, tienen la consideración de poderes adjudicadores, es decir, Poderes Adjudicadores No Administración Pública (PANAP).

Las comunicaciones y el intercambio de información que se lleve a cabo en el marco de los procedimientos de contratación en TMB se podrán realizar por cualquier medio, siempre que esté disponible de forma general, permita dejar constancia y garantice la confidencialidad, la integridad y la protección de la información, la documentación y los datos que resulten.

Una de las actuaciones principales ha sido adaptar/crear **los órganos técnicos y de contratación de TMB**, que intervienen en las licitaciones, y cada uno según el grado de participación que tiene asignado en la gestión y toma de decisión de la actividad contractual, en las diversas fases de preparación de las licitaciones y contratos, y su ejecución.

Estos órganos se configuran, según el nivel de intervención, de acuerdo con las funciones y competencias que respectivamente tienen asignadas y sin perjuicio de la intervención puntual

de otros órganos cuando TMB lo considere oportuno, en órganos técnicos y órganos de contratación:

a) Órganos técnicos:

- Órgano de Preparación.
- Mesa de Contratación (con las funciones que le otorga la ley 9/2017).

b) Órganos de contratación:

- Comité de Aprovisionamientos.
- Comité de Contratación.
- Comisión Delegada.

Las respectivas competencias y la composición de estos órganos, todos pluripersonales y con representación de varios departamentos y áreas de TMB se definen en los procedimientos de TMB.

Para contratos menores de 15.000 euros (servicios y suministros) y 40.000 euros (obras) existen órganos de contratación unipersonales.

Los principales cambios que ha introducido la aplicación de la Ley en las compras y contrataciones de TMB han sido:

- Una mayor transparencia, difusión y homogeneización de procesos. En la Plataforma se publica toda la documentación relativa al expediente: justificación de la necesidad, actos de los órganos técnicos y de contratación, contrato adjudicado, entre otros.
- El objetivo es conseguir una mejor relación calidad/precio, la introducción de cláusulas sociales, medioambientales, innovación, el fomento de PYMES, favoreciendo la participación de empresas pequeñas y medianas mediante la división por lotes, siempre que sea posible.
- La nueva ley insta a que las empresas hagan una mejor planificación de la contratación.
- La administrativización de TMB como PANAP: no se admiten instrucciones internas de contratación y no se admite el Perfil del Contratante propio (excepto para las licitaciones anteriores a la LCSP y contratos menores), con la obligación de publicar las licitaciones en la Plataforma Pública de la Generalitat de Catalunya.
- Se harán licitaciones con los correspondientes pliegos de condiciones técnicos y particulares a partir de 15.000 euros para los suministros y servicios y de 40.000 euros para las obras. Ello ha supuesto bajar el umbral a partir del cual se realiza la licitación con pliego de condiciones.
- El trabajo relacionado con esta función ha aumentado considerablemente, tanto para los Servicios de Aprovisionamientos, Jurídico, Financiero, Control de Gestión, como para los Servicios peticionarios de la contratación, con plazos superiores entre el inicio de la contratación y la contratación formal del suministro, obra y/o servicio.
- Apertura pública de las ofertas recibidas en cada licitación.
- Creación de la figura de *Intervención Previa* en las contrataciones, garantizando la existencia y suficiencia de presupuesto en todas las licitaciones.

Para ver el impacto que la nueva ley ha tenido en todos los ámbitos de TMB, cabe destacar que se ha pasado de realizar unas 120-150 licitaciones con pliegos de condiciones al año a 1.000-1.200 licitaciones.

Para difundir los nuevos procedimientos y los cambios que ha introducido la LCSP, el Servicio de Aprovisionamientos, Logística y Contratación llevó a cabo unas jornadas de formación, impartidas con personal del propio Servicio, dirigidas a personal del propio Servicio y a personal de otros ámbitos de las compañías:



- Contenido: Nueva LCSP:
 - Personal Aprovisionamientos: 78,5 horas.
 - Personal resto de ámbitos: 85,0 horas.
- Contenido: Tareas de los puestos de trabajo relacionados con los procesos:
 - Personal Aprovisionamientos: 58,0 horas.
 - Competencias RRHH: 85,0 horas.

Se han impartido 241,5 horas de formación, con una asistencia de más de 300 personas.

También se ha hecho difusión externa del funcionamiento de las licitaciones de TMB, en febrero de 2019, con una jornada dirigida a empresarios de la Asociación Empresarial y Unión Patronal Metalúrgica de L'Hospitalet y Baix Llobregat.

• CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN DEL ÁREA DE BUEN GOBIERNO DE TMB

Con el objetivo de ajustarse a los nuevos tiempos, para dar respuesta al complejo entorno jurídico y al esfuerzo de TMB para ejecutar las regulaciones vigentes (internas y externas) y promover la elaboración de recomendaciones y directrices de desarrollo de buenas prácticas, se creó en febrero de 2018 la Dirección del área de Buen Gobierno, con la misión principal de promover un conjunto de principios, valores, normas y buenas prácticas que deben guiar la actuación de los cargos directivos y demás trabajadores. Como responsabilidades a asumir por esta dirección, se incorpora el liderazgo y dirección de las tareas y funciones vinculadas con: **la Protección de datos, Transparencia, Cumplimiento Normativo (Compliance) e Igualdad.**

En los 10 meses desde la creación del área, se han realizado diferentes actuaciones, que se desarrollan en el *capítulo 7. Estado de Información no financiera* de este Informe de Gestión.

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 2018, 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	Velocidad comercial (km/h)
1	20,2	30	31	3'14"	26,6
2	12,8	18	20	3'15"	26,8
3	17,8	26	26	3'23"	26,5
4	16,5	22	20	3'51"	28,4
5	18,6	26	33	2'44"	26,7
L9/L10 Norte	10,4	12	6 i 4	3'02"	30,6 / 32,7
L9/10 Sur	22,1	17	9 i 3	2'04" i 5'16" (asimètric)	37,7 / 32,0
11	2,3	5	2	7'30"	24
Funicular	0,7	2	2	10'00"	18
Total red	121,4	158	156		

La Línea 11 tiene 3 trenes de 2 coches y el resto de líneas tienen trenes quintuples
 Funicular: 2 trenes de 3 coches
 L9/10 Norte: El intervalo de 3'02" (simétrico) corresponde al tramo común de L9 Norte y L10, en los tramos individuales es de 6'04"
 L9/10 Sur: El intervalo en el tramo común es 2'04" i 5'16" (asimétrico) y de 7'21" en los tramos individuales

De las 158 estaciones de la red, incluido el Funicular de Montjuïc, hay 110 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 2018, 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 cuadro siguiente:

	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 2018	
	TOTAL
Número de líneas (a)	101
Longitud de la red (a)	829,68
Número de paradas (a):	2.590
con marquesina:	1.417
con poste de parada:	1.173
Kilómetros de carril bus	211,72

DATOS DE LA FLOTA A 31 DE DICIEMBRE DE 2018	
	Nº vehículos
Autobuses Estándares:	624
Propulsados con gasóleo:	204
Propulsados con GNC:	251
Híbridos con motor diésel y eléctrico:	154
Híbridos con motor de GNC y eléctrico:	13
Propulsados únicamente con motor eléctrico	2
Autobuses Articulados:	364
Propulsados con gasóleo:	94
Propulsados con GNC:	132
Híbridos con motor diésel y eléctrico:	131
Propulsados únicamente con motor eléctrico	7
Autobuses de 2 pisos :	77
Propulsados con gasóleo:	69
Híbridos con motor diesel y eléctrico:	8
Minibuses (propulsados con gasóleo):	52
Midibuses (propulsados con gasóleo):	20
Autobuses Biarticulados (híbridos con motor diésel y eléctrico)	3
TOTAL FLOTA	1.140

RESUMEN FLOTA POR TIPO DE COMBUSTIBLE:	
Autobuses propulsados con gasóleo:	439
Autobuses propulsados con GNC:	383
Autobuses híbridos:	309
Híbridos con motor diésel y eléctrico:	296
Híbridos con motor de GNC y eléctrico:	13
Autobuses propulsados con motor eléctrico	9
TOTAL FLOTA	1.140

Número de autobuses adaptados a PMR	1.140
Número de autobuses equipados con aire acondicionado	1.140
Flota necesaria para el servicio (laborable en hora punta oferta de invierno)	903

NOTAS:

(a) No incluye las líneas especiales de Bus Turístico 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 Turístico) obedece al parque operativo en reserva y a la flota en revisión, ITV, etc

3.2. Cuenta de Pérdidas y Ganancias del Grupo Consolidado de TMB

En el ejercicio de 2018 ha habido un incremento del servicio en las redes de metro y bus. Se ha puesto en marcha el nuevo tramo de la línea 10 Sur de Metro y ha continuado el Plan de Mejora de la oferta Metro iniciado en 2017. En bus ha finalizado la implantación de la Nueva Red y se han incorporado en noviembre 44 autobuses más al servicio procedentes de la segunda fase del Plan de Mejora del servicio, iniciado en octubre de 2017, y del Plan de Participación.

En cuanto a la demanda, las redes de TMB (sin incluir el Teleférico de Montjuïc) han tenido un incremento conjunto de 22,5 millones de viajeros respecto al año anterior, alcanzando un nuevo récord histórico con 615 millones de viajeros transportados.

Estos acontecimientos 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 19,7 millones de euros (un 4,5%) respecto al año anterior. Esto se ha debido a un incremento de los ingresos por ventas de 19,1 millones de euros (un 4,8%), gracias sobre todo al crecimiento de pasaje que se ha producido en el conjunto de los medios de TMB y a la actualización de tarifas de 2018. También han aumentado los ingresos accesorios en 1 millón de euros (un 3,6%) y las subvenciones especiales han bajado en 0,34 millones de euros (un -3,5%). 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, los ingresos por intervención/inspección contra el fraude en las redes y la facturación de los servicios prestados en el ámbito de asesoría a proyectos del exterior.

Por otra parte, las Subvenciones al servicio han crecido en 29,2 millones de euros (un 7,8%) principalmente por los aumentos de oferta derivados de los Planes de Mejora del servicio de Metro y Bus y el nuevo tramo de la línea 10 Sur.

- **Gastos de explotación:**

El aumento de la oferta en las dos redes también explica el incremento de los gastos de explotación antes de amortizaciones, que han crecido un 6,3% respecto al año anterior.

Las partidas que más han incrementado han sido: la de Aprovisionamientos, que crece en 2,6 millones de euros (12,4%) básicamente por los materiales de consumo y reposición, los gastos de Personal operativo, que aumentan en 19,1 millones de euros (4,9%), los gastos de Combustible y Energía, que crecen 5,7 millones de euros (12,8%) y los Servicios Exteriores, que incrementan en 15,1 millones de euros (5,3%). Dentro de estos últimos, además de los cánones de la L9/10, las partidas que más han aumentado han sido las siguientes: los seguros, la seguridad y vigilancia, los gastos de limpieza de estaciones, edificios y vehículos, los gastos en trabajos de informática, los de asistencia técnica y estudios y los de promoción y comunicación entre otros.

El incremento de la plantilla de operación de metro y de conductores de bus y la aplicación de los respectivos Convenios colectivos con la limitación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, explica el aumento del gasto del personal operativo en un 4,9%.



Los gastos de Carburante y Energía han aumentado sobre todo por los gastos del gasóleo en el caso de TB, y de la energía eléctrica en Metro. En cuanto a los primeros, han incrementado principalmente por el crecimiento del precio medio del gasóleo y por el mayor número de litros consumidos. En el caso de los gastos de la electricidad a Metro, también han aumentado sobre todo por el crecimiento del precio del kWh este año 2018 y, en menor medida, por el aumento de consumo debido al mayor número de coches-km recorridos.

Las variaciones de las provisiones han crecido 1,7 millones de euros y los Otros Resultados han disminuido en -1,5 millones de euros. Estos últimos corresponden a devoluciones de la Agencia Tributaria por el retorno del céntimo sanitario en el impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos (IVMDH) de ejercicios anteriores.

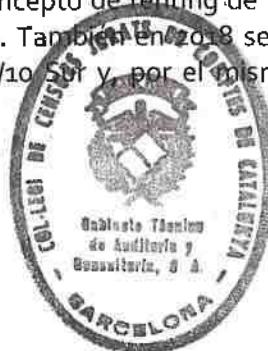
- **Otros gastos:**

La amortización neta (después de subvenciones en capital traspasadas en el ejercicio) ha crecido en 268 miles de euros respecto al año anterior (0,5%) y los gastos financieros han incrementado en 4,8 millones de euros, principalmente por el crecimiento de los derivados del saneamiento de la deuda, los cuales siguen lo previsto en el Contrato de Refinanciación y saneamiento financiero del Sistema de Transporte firmado en el año 2014.

Finalmente, el Resultado del Grupo Consolidado de TMB, después del impuesto sobre sociedades, ha sido de 4,9 millones de euros, lo que representa un descenso de 1,6 millones de euros respecto al año anterior.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA (en milers d'euros)				
	Año 2018	Año 2017	Diferencia	% Dif.
A) OPERACIONES CONTINUADAS:				
INGRESOS				
Ventas	419.532	400.459	19.073	4,8
Accesorios a la explotación	28.929	27.922	1.007	3,6
Subvenciones especiales	9.532	9.875	-343	-3,5
Subvenciones al Servicio	405.056	375.821	29.235	7,8
TOTAL INGRESOS	863.049	814.077	48.971	6,0
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Aprovisionamientos	23.545	20.956	2.589	12,4
Electricidad / Carburantes	49.872	44.195	5.677	12,8
Personal operativo	406.577	387.452	19.126	4,9
Aportación al Sistema complementario de Pensiones:	865	855	10	1,2
<i>Sistema Complementario de Pensiones Contingencia Jubilación</i>	0	0	0	
<i>Sistema Complementario de Pensiones Contingencia Riesgo</i>	865	855	10	1,2
Personal en proceso de regulación	583	314	270	85,9
Servicios Exteriores	298.903	283.754	15.149	5,3
Tributos	779	953	-174	-18,2
Variaciones de las provisiones	588	-1.113	1.700	-152,8
Deterioro y resultados por ventas de inmovilizado	-200	-415	215	-51,8
Otros resultats	-9	-1.519	1.510	-99,4
TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES	781.503	735.431	46.072	6,3
Amortizaciones	67.016	65.290	1.726	2,6
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	-15.025	-13.567	-1.458	10,7
AMORTIZACIÓN NETA	51.991	51.723	268	0,5
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	833.494	787.154	46.340	5,9
GASTOS FINANCIEROS				
Gastos financieros por Saneamiento CP	25.391	21.038	4.353	20,7
Resultado financiero estructural	103	-376	479	-127,5
TOTAL RESULTADO FINANCIERO	25.495	20.662	4.832	23,4
Participación en Beneficio sociedades puestas en equivalencia	1.000	522	478	91,5
RESULTADO TOTAL ANTES DE IMPUESTOS	5.060	6.783	-1.723	-25,4
Impuesto sobre sociedades	-127	-241	114	-47,3
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Después de impuesto s/ Beneficios)	4.933	6.542	-1.609	-24,6
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS				
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (Después de impuesto s/ Beneficios)	0	0	0	
RESULTADO DEL EJERCICIO	4.933	6.542	-1.609	-24,6

Nota: Dentro de los servicios exteriores se incluyen en concepto de renting de trenes 72.149 miles de € del año 2018 y 73.811 miles de € del año 2017. También en 2018 se han incluido 103.449 miles de € de cánones de la L9/L10 Norte y L9/L10 Sur y, por el mismo concepto, 99.580 miles de € en el año 2017.



3.3. Balance de situación a 31 de diciembre

BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO DEL GRUPO TMB			
(En miles de euros)	Año 2018	Año 2017	Diferencia
ACTIVO			
ACTIVO NO CORRIENTE	1.185.936	1.082.080	103.856
Inmovilizado intangible	16.547	17.004	-457
Inmovilizado material	610.993	546.962	64.031
Inversiones inmobiliarias	0	0	0
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	2.963	3.963	-1.000
Inversiones financieras a largo plazo	555.433	514.150	41.283
ACTIVO CORRIENTE	215.226	222.427	-7.201
Existencias	11.592	10.186	1.406
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	120.538	130.205	-9.667
Inversiones financieras a corto plazo	3.185	3.363	-179
Periodificaciones a corto plazo	1.506	2.080	-574
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	78.405	76.593	1.812
TOTAL ACTIVO	1.401.161	1.304.507	96.655
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
PATRIMONIO NETO Y PASIVO	477.097	404.811	72.286
Fondos propios:	306.228	301.295	4.933
Capital escrutado	18.642	18.642	0
Reservas	282.654	276.112	6.542
Resultados del ejercicio	4.933	6.542	-1.609
Ajustes por cambio de valor	-37.070	-36.834	-237
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	207.939	140.349	67.590
PASIVO NO CORRIENTE	678.272	654.840	23.431
Deudas a largo plazo	678.272	654.840	23.431
PASIVO CORRIENTE	245.793	244.856	937
Provisiones a corto plazo	11.996	11.173	823
Deudas a corto plazo	88.850	106.980	-18.130
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	127.513	114.843	12.670
Periodificaciones a corto plazo	17.435	11.859	5.575
TOTAL PASIVO	1.401.161	1.304.507	96.655

- **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 46 días en el año 2018, en Transports de Barcelona, S.A. ha sido de 35 días, en Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. ha sido de 43 días y en la sociedad TMB, S.L. de 31 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

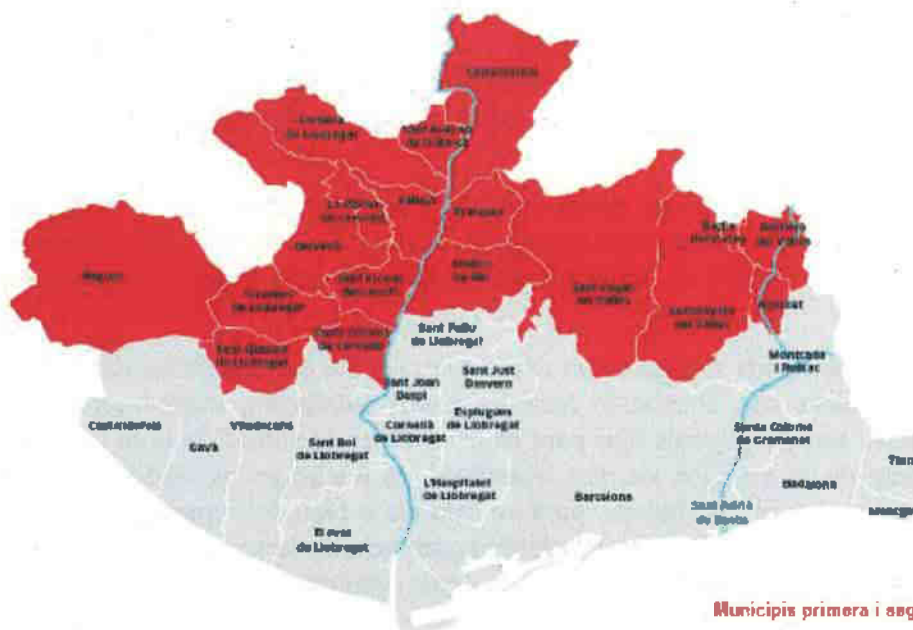
Tras el cierre del ejercicio no se ha producido ningún hecho remarcable que no estuviera contemplado dentro de los planes económicos y operacionales previstos para el año 2019.

En el último Consejo de Administración de la ATM, el pasado 13 de diciembre, se acordó que para el año 2019 se mantienen los mismos precios de los títulos de transporte integrados vigentes durante el 2018 y también los de los billetes sencillos y los de otros operadores del sistema integrado.

Però una novetat important és la entrada en vigor, a partir del 1 de enero de 2019, de la nueva tarifa metropolitana. El 24 de octubre de 2018 el Consejo de Administración de la ATM aprobó la aplicación de una tarifa plana para los desplazamientos entre los diferentes municipios del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), independientemente de la zona tarifaria a la que pertenezcan (zonas 1, 2A, 2B y 2C).

Esta medida se aplica únicamente a los trayectos que tengan origen y destino dentro del ámbito de los 36 municipios que integran la AMB y no supone ningún cambio de zona tarifaria. La creación de esta zona metropolitana de tarifa plana se enmarca en el futuro modelo tarifario kilométrico que se aplicará a partir del año 2021 en el ámbito de la ATM de Barcelona y, posteriormente, en toda Cataluña.

La tarifa plana se aplica a todos los títulos integrados de la gama ATM (excepto a la tarjeta T-16) y los billetes sencillos, y representará un aumento de 4,6 millones de viajes anuales. Al resto de títulos sociales (Tarjeta rosa metropolitana, T-4, Pase pensionista y tarjeta de pensionista de FGC) y los otros títulos propios de los operadores, inicialmente no les aplica esta medida.



Municipis primera i segona corona tarifària

- Municipis metropolitanos de la primera corona tarifaria de l'ATM.

La Comisión Delegada de Contratación del Consejo de Administración de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha aprobado el 8 de febrero de 2019 **iniciar el proceso para adquirir 42 trenes de cinco coches cada uno** para la red de metro, **para sustituir la totalidad de las series 3000 y 4000, que constituyen la mayoría del material rodante de las líneas 1 y 3**. Con la retirada de estos trenes, los más antiguos del parque móvil de Metro, se acelera un proceso de renovación que aumentará la fiabilidad del servicio y eliminará una parte de la presencia de amianto en la red.

El próximo paso ha sido la publicación del anuncio de la licitación, para que los fabricantes preparen y presenten sus ofertas. La licitación se ha dividido en dos lotes, uno de **24 trenes de ancho ibérico, para la línea 1, y otro 18 trenes de ancho internacional, para la línea 3**. Los licitadores podrán presentar propuestas para cualquier lote o bien una oferta integradora de ambos lotes.

En paralelo TMB gestionará las operaciones de financiación necesarias, a través de las instituciones públicas de crédito y de la banca privada. La previsión es que la entrega de los trenes se desarrolle entre los 30 meses y los 48 meses a contar desde la firma del contrato, prevista para el próximo otoño.

Previamente, en diciembre pasado, el Consejo de Administración de la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) autorizó a TMB a abordar la renovación de los 42 trenes, una operación que, contando la financiación, **supondrá un coste estimado de 555 millones de euros**. El importe de la inversión será asumido por la ATM a través de las aportaciones de las administraciones consorciadas en los próximos 20 años.

Por otra parte, hay que recordar que **en marzo de 2018 TMB formalizó la compra de 12 trenes** para la red de metro, **que incrementarán el material móvil de las líneas 1, 3, 4 y 5**. Los trenes los están fabricando CAF y Alstom, con la previsión de que empiecen a entregarlos a finales de este año, y servirán para mejorar la prestación del servicio en estas líneas, las de mayor demanda.

Asimismo, el 21 de enero de 2019 (y hasta el año 2020), se ha iniciado **una prueba piloto** de un nuevo tipo de transporte en Torre Baró, en el distrito de Nou Barris: **el Bus a la Demanda**. Esta solución, que ya se aplica en otras ciudades alrededor del mundo, es pionera en Barcelona.

Mediante el nuevo servicio, **que se denomina "El meu Bus"**, cualquier persona podrá desplazarse de un punto a otro del barrio y acceder al resto de la red de transporte público con los abonos y tarjetas habituales de tarifa integrada. Sólo deberán registrarse y seguir las indicaciones.

El recorrido del bus a demanda se basa en un sistema inteligente que encaja las solicitudes de desplazamiento recibidas con antelación (cuanto mayor antelación, mayor garantía que pueda ser atendida). Hay 28 puestos fijos para elegir el lugar de subida, la hora (dentro del horario establecido, de 7h a 20.30h los días laborables, de 8 a 20.30 los sábados y de 9h a 20.30h los festivos) y el punto de bajada, para un solo día o bien de manera periódica. Las peticiones se podrán realizar a través de un teléfono gratuito o de la aplicación **elMeuBus** que se puede descargar gratis en las tiendas virtuales de **Apple y Android**.

Por otra parte, el día 2 de marzo de 2019 se ha inaugurado la nueva estación de Provençana de la Línea 10 Sur.

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 de la 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 esto 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 Metro se prevé poner en funcionamiento una estación de la línea 5 (Ernest Lluch) y tres nuevas estaciones de la línea 10 Sur (Provençana, Ciutat de la Justícia y Zona Franca). En Bus se continuará con el plan de electrificación de la flota de autobuses con la ampliación de las estaciones de carga de oportunidad.

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.

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. Contrato-Programa 2018-2021: Estado de la situación

Las bases para la redacción de los Contratos-Programa de la ATM con los diferentes operadores, aprobadas el 6 de marzo de 2014, prevén entre otros que el Contrato-Programa desde 2018 hasta 2021 se debe firmar antes del 1 de enero de 2018. En este sentido, el Comité Ejecutivo de la ATM de fecha 21 de marzo de 2017 presentó un documento de Actualización del Plan Marco 2014 hasta 2031 y Contratos-Programa 2018-2021, en el que se proponía un calendario a Operadores y Administraciones para tener formalizados y firmados los Contratos-Programa y el Convenio de Financiación antes del 31 de diciembre de 2017.

Con fecha 31 de julio de 2017, TMB entregó a la ATM la previsión de necesidades a subvencionar para el período 2018-2021. En este documento, TMB, a partir de las cifras del presupuesto 2017 y de la estimación de cierre de ese ejercicio, elaboró un Escenario Base 2018-2021, que es un escenario continuista respecto la oferta del año 2017. En este Escenario Base se utilizaron las hipótesis de crecimiento de demanda, de IPC, y de la Tarifa Media Ponderada que la ATM había trasladado previamente a TMB.

Adicionalmente en el Escenario Base se incorporó un capítulo con todas aquellas nuevas actuaciones adicionales a la oferta del año 2017, que los órganos de gobierno de la ATM ya habían aprobado hasta el 31 de julio de 2017. Estas nuevas actuaciones de mejora y ampliación de la oferta se plantearon como consecuencia del aumento de la demanda que ha habido desde el año 2014. A modo de resumen estas actuaciones fueron las siguientes:

- El Plan de Mejora de Bus (aprobado por el Comité Ejecutivo de la ATM de 23 de mayo de 2017).
- El Plan de Mejora de Bus en verano (aprobado por el Comité Ejecutivo de la ATM de 23 de mayo de 2017).
- La puesta en servicio de la L-10 Sur (aprobado por el Comité Ejecutivo de la ATM de 26 de julio de 2017).
- El Plan de Mejora de la oferta de Metro 2018-2021 (aprobado por el Comité Ejecutivo de la ATM de 26 de julio de 2017).
- El Nuevo Plan de Mantenimiento de Trenes (aprobado por el Comité Ejecutivo de la ATM de 26 de julio de 2017).
- Las inversiones de TMB, relacionadas con el proyecto de la T-Movilidad, y que se evaluaron en 6.404 miles de euros en el período 2018 hasta 2021.

El resto de actuaciones que impactan en el período 2018-2021, que aún no estaban aprobadas por la ATM a 31 de julio de 2017, eran las siguientes:

- Plan de Participación de Bus.
- Puesta en servicio de la estación de Ernest Lluch (L5).
- Plan de renovación y remodelación de trenes 2017-2028.
- Ampliación de la Cochera de Zona Franca.
- Remodelación del Tramvia Blau.
- Inversión en la electrificación de la flota de Bus.

Finalmente, el Consejo de Administración de la ATM de fecha 28 de diciembre de 2017 aprobó las actuaciones mencionadas anteriormente, que estaban pendientes de ser aprobadas, a excepción del Plan de Renovación de trenes, y con la inclusión, como novedad, del Plan de Bus a la demanda. Adicionalmente, este mismo Consejo aprobó el Contrato-Programa entre la ATM y TMB para el año 2018, que formará parte del Contrato-Programa ATM-TMB cuatrienal (2018 hasta 2021). Las necesidades a subvencionar previstas

para el año 2018 que se incluyeron en el Contrato-Programa aprobado por la ATM ascendían a 529,45 millones de euros.

TMB envió a la ATM, con fecha 9 de julio de 2018, la revisión de la cifra de necesidades a subvencionar del periodo 2019 a 2021, en base a las nuevas actuaciones del periodo, ya aprobadas por parte de la ATM, y de las hipótesis facilitados por la ATM de variación de la demanda, el IPC y la Tarifa Media Ponderada de este periodo.

En sesión de fecha 13 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración de la ATM aprobó la renovación de 42 trenes de la serie 3000 y 4000 y el plan de renovación de la flota de autobús para el periodo 2019-2021 y la incorporación de las necesidades derivadas al Contrato-Programa a suscribir entre la ATM y TMB.

En el momento de elaborar este Informe de Gestión TMB está recibiendo las aportaciones mensuales previstas por la ATM en el ejercicio 2018 y queda pendiente la aprobación formal de las necesidades de TMB para el periodo 2019-2021.

5.3. Previsión para el año 2019

El objetivo de TMB para el ejercicio 2019 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 que han servido de base para la elaboración del Plan de Empresa 2018-2021 y del correspondiente Contrato-Programa para este periodo.

A modo de resumen, estas actuaciones son las siguientes:

- **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 noviembre de 2018 se incrementó la oferta de días laborables con 21 autobuses más que se sumaron 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 pusieron en funcionamiento dos nuevas estaciones, Fonera y Foc, en el Paseo de la Zona Franca. En el año 2019 está prevista la puesta en servicio de las tres estaciones de L'Hospitalet de Llobregat: Provençana, Ciutat de la Justícia y 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.
- **El Plan de Participación de Bus** que supone un aumento de oferta de 23 nuevos autobuses más en días laborables en la red actual, iniciado en noviembre de 2018.
- **Un Plan para la inversión en la electrificación de la flota de Bus actual**. Este Plan propone la sustitución gradual de la flota actual con autobuses eléctricos en el periodo 2018-2021 y la inversión necesaria en infraestructura en las cocheras y terminales de línea.
- **La renovación de las instalaciones, infraestructura y material móvil del Tramvia Blau**.
- **La continuación 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 al 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. Desarrollo del Plan de inversiones del departamento de *Territori i Sostenibilitat* para mejorar la red de Metro

En octubre de 2017 el departamento de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya anunció un Plan para los **próximos seis años consistente en diversas actuaciones de mejora de la red metropolitana de metro, con una inversión de 248 millones de euros**. El plan incluye 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** incluyó la adecuación de varias estaciones, la situación de las mismas se encuentra de la siguiente manera:

- Jaume I: Obra en ejecución (ascensor y nuevo acceso dirección Trinitat Nova), ejecutado ascensor y línea de peaje andén dirección La Pau, previsión de finalización en verano de 2019.
- Vallcarca L3: Obra en ejecución, sólo se ejecutan los ascensores de vestíbulo a andenes, previsión de finalización en verano de 2019. El ascensor calle-vestíbulo forma parte de otro proyecto (en redacción) que se realiza en convenio con el Ayuntamiento de Barcelona.
- Ciutadella, Clot, Verdguer, Urquinaona y Plaça de Sants: Proyectos en revisión.
- Espanya y Maragall: Proyectos cerrados pendientes de inicio de licitación de las obras.
- Ernest Lluch: Obra en licitación.

En cuanto al **programa extraordinario de mantenimiento**, el departamento de *Territori i Sostenibilitat* programó una serie de actuaciones de modernización y mejora destinadas a mantener la fiabilidad del sistema y atender el crecimiento de la demanda. El estado de las actuaciones contempladas es el siguiente:

- Enclaves de Triangle: Proyecto en redacción, pendiente de revisión por la Direcció General de Infraestructures i Mobilitat (DGIM).
- Enclaves de Paral·lel, Sagrada Família y Passeig de Gràcia: Proyecto en redacción, pendiente de revisión por la DGIM.
- Enclaves de Sant Genís: Proyecto en redacción, pendiente de cierre.
- Mejora de la superestructura de la L2: Obra adjudicada, ejecución prevista en verano de 2019 (con corte de servicio de L2 de 5 semanas).
- Rehabilitación de la cochera-taller de Sant Genís: Proyecto en redacción, pendiente de cierre.
- Nueva cochera de la L1: Pendiente de realizar un proyecto básico.
- Ampliación de la cochera de la L3: Pendiente de efectuar un proyecto básico.
- Automatización de la maniobra de L5: Pendiente de inicio del estudio.
- Ventilación de estaciones Espanya y Catalunya: La actuación de la estación Espanya se quiere ejecutar después de las obras de los ascensores y la de la estación Catalunya se quiere efectuar con la obra de rehabilitación de estaciones (prevista para 2020).
- Remodelación del enlace de L4-L11 en Trinitat Nova: Proyecto en redacción, pendiente de cierre.

- Nuevo sistema de regulación y telemando: El sistema de regulación finalmente lo efectúa TMB. Telemando: proyecto en redacción, pendiente de cierre.
- Incremento de la potencia de energía tracción: Pendiente de inicio del estudio.
- Renovación de la señalización ATP L4: Pendiente de inicio del estudio.



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 dicha 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 2.624.400,00 euros, cifra que representa el 2,50% de su capital social.
- Participación con 513.000,00 euros en la sociedad "Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.", que representa el 2,5% de su capital social.
- Participa con 300.506,05 euros en la sociedad "Transports Ciutat Comtal, S.A.", cantidad que representa el 33,3% de su capital social.
- Participación en la Societat Catalana per a la Mobilitat, S.A. con 117.981,56 euros, que representa el 2% de dicha 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 2018, 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 cual Projectes i Serveis de Mobilitat S.A. tiene el 100% de las acciones, y su capital social es de 500 euros. Su domicilio social es en la ciudad de Perpiñán, calle Santos Dumont, 420 Z.A. Toremilla, y su objeto social lo constituye la gestión, la operación y organización de los modos de prestación de servicio público y otras formas de movilidad de personas, equipajes y sus concesiones.

Con fecha 22 de diciembre de 2011 se formalizó un préstamo dinerario entre Projectes i Serveis de 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 en un 20% en la empresa operadora del área metropolitana de Perpiñán (Corporation Française de Transports Perpignan Méditerranée).

A 31 de diciembre de 2017 incluía los intereses pendientes de pago, totalizando un importe de 91.876,00 euros. A 31 de diciembre de 2018 el importe pendiente de pago con intereses es de 90.050,00 euros. Según acuerdo de 21 diciembre de 2016, el vencimiento del préstamo será el 22 de diciembre de 2021, con un tipo de interés Euribor (3m)+2,00%.

Dada la poca relevancia de TMB France dentro de las cuentas del Grupo, para este año 2018 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 ascensión 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, S.A. participa hasta llegar al 12,50%.

A 31 de diciembre de 2018 el valor contable de la participación en esta sociedad es de 200.000,51 euros (el mismo a 31 de diciembre de 2017).



7. Estado de Información no financiera

En cumplimiento de la **nueva Ley 11/2018 de 28 de diciembre**, se incorpora en este Informe de Gestión el Estado de información no financiera de la sociedad (EINF) de acuerdo con los contenidos exigidos por la citada Ley, que se desarrolla a continuación.

Tal como indica esta Ley 11/2018, el EINF se ha elaborado describiendo las principales actuaciones realizadas durante el ejercicio de 2018 en los ámbitos Medioambientales, Sociales y relativos al Personal de la empresa, los Derechos Humanos, la Lucha contra la corrupción y el soborno y, finalmente, sobre la relación de la empresa con la Sociedad (proveedores, clientes). Estas actuaciones vienen acompañadas de indicadores clave de resultados no financieros representativos de la actividad de la sociedad en dichos ámbitos, basados siempre que ha sido posible por disponer de la información detallada, en estándares de información internacionales de *Global Reporting Initiative*. En otros casos se han utilizado indicadores similares o aquellos más específicos comúnmente utilizados en el mundo del transporte público para complementar la información. La descripción del Modelo de Negocio se detalla en el primer capítulo de este informe de Gestión.

AÑO 2018		METRO	TB	Grupo TMB
CLIENTES:				
Nota media de Satisfacción del Servicio (de 0 a 10 puntos):		7,73	7,88	-
PROFESIONALES (1):				
Plantilla Activa Absoluta a 31/12/2018:		3.700	4.506	8.232
Plantilla Media Homogénea		3.356,70	4.167,65	7.548,73
% Plantilla Activa Absoluta femenina		35,0%	8,4%	20,6%
% de Contratos Indefinidos		87,1%	84,9%	85,9%
Formación: Total Horas asistente:		138.448	82.577	-
PROVEEDORES (1):				
% Volumen monetario de compras a Proveedores Locales:		86,9%	71,9%	83,4%
Provincia de Barcelona		85,7%	70,8%	82,2%
Resto de Catalunya		1,2%	1,2%	1,2%
SOCIEDAD:				
TMB Educa:				
Visitas escolares:				344
Alumnos:				10.787
% estaciones adaptadas a PMR:		91%		
% d'autobuses adaptados a PMR:			100%	
Teleférico de Montjuïc (2):				Certificación de Accesibilidad Universal

MEDIO AMBIENTE:

Emissiones de CO₂ (Toneladas) (3):	2.657	68.975
% de autobuses con motor de GNC, híbridos y eléctricos		61,5%

Notas:

- (1) El Grupo TMB incluye también las sociedades PSM, S.A. y TMB, S.L. y la Fundación TMB
- (2) Certificado con la UNE 170.001
- (3) Desde 2016 toda la energía de Baja tensión que compra TMB es verde y desde 2018 la energía de alta tensión es verde



7.1. Análisis de riesgos y contingencias

En el año 2017 se elaboró el Plan de Empresa 2018-2021. Este documento estratégico es la base sobre la que TMB negocia con la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) el conjunto de actuaciones futuras en los próximos años, así como el cálculo de las necesidades a subvencionar que se prevén para realizarlas y que se recogen en el futuro Contrato-Programa 2018-2021. Una novedad de este último Plan de Empresa fue, de acuerdo con la estrategia de la Empresa, y también con lo que determina la nueva redacción de las Normas ISO 2015, la realización de un análisis de los posibles riesgos a los que TMB se enfrenta en el período 2018-2021 y las contingencias que estos pueden originar. A modo de resumen, el conjunto de riesgos/contingencias fue el siguiente:

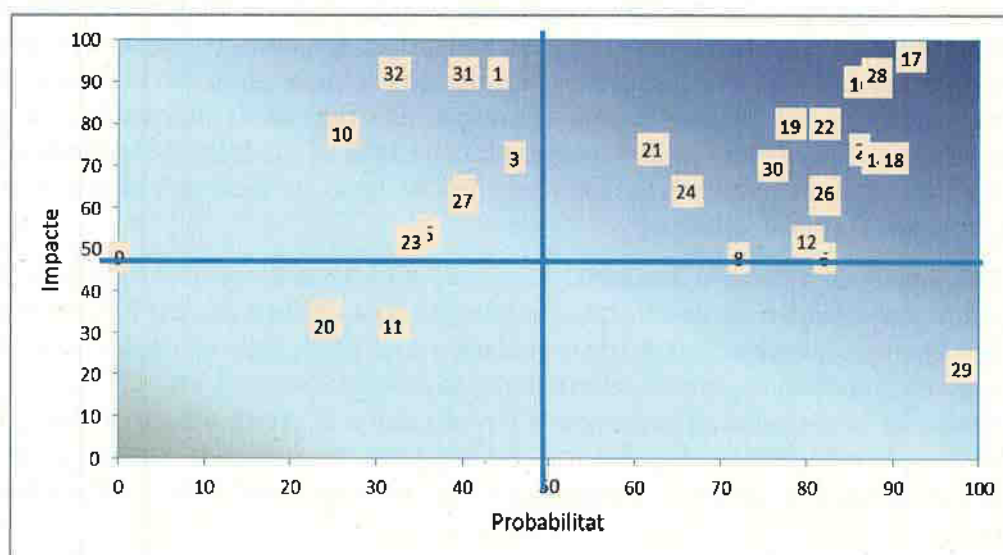
- Riesgo de reducción de la demanda: incluía una serie de contingencias como la posible reducción del volumen de turistas; pérdida de cuota de mercado del BBT; aumento del desempleo, envejecimiento de la población en la AMB; incremento de carriles bici; nuevos competidores, construcción del tranvía en la av. Diagonal, etc.
- Riesgo de Incremento de la demanda (en relación a la oferta actual): incluía como posibles contingencias: incrementos tendenciales de demanda superiores a los actuales, reducción del tráfico privado por aplicación de medidas anticontaminación, etc.
- Riesgo de imposibilidad de prestar servicio por diversas contingencias: En el Tramvia Blau avería en la terminal y cierre del taller, deterioro de los *bogies* de trenes de las series 2000, 3000 y 4000, y el deterioro irreversible por desgaste de vía en la L1 (tramo Marina - Fondo).
- Riesgo de dificultades para prestar servicio por diversas contingencias: expropiación del terreno de la cochera de Ponent por el Plan Director Urbanístico (PDU) Gran Vía - Llobregat en L'Hospitalet de Llobregat; detección de problemas en los *bogies* de los trenes nuevos (series 5000, 6000 o 9000); posible prohibición o limitación severa del tráfico de autobuses con motor diésel, incertidumbres técnicas y sobrecoste en el desarrollo del bus eléctrico, envejecimiento de la plantilla, creación de nuevas supermanzanas (afectación al bus), etc.
- Riesgo de conflictividad social: contingencias como: posibilidad de conflicto laboral en Metro o Bus durante la vigencia del convenio, posibilidad de conflicto laboral cuando finalicen los convenios actuales, sentencia de la demanda de integración del personal DiT de TB a convenio.

- Riesgo de dificultades de financiación: incluía posibles contingencias como el incremento de los tipos de interés, la disminución de subvenciones (por crisis financiera de las Administraciones de tutela) y la pérdida de subvenciones europeas y restricción de acceso al crédito del BCE –BEI.

También se analizó tanto la probabilidad de ocurrencia de cada contingencia como su impacto. Se utilizó una escala que va desde 0 hasta 100:

	Valor 0	Valor 100
Probabilidad	La contingencia no se producirá durante el período 2018 - 21	La contingencia se producirá, con total seguridad, durante el 2018 -21
Impacto	La contingencia no producirá efectos significativos en las posibilidades de TMB de conseguir sus objetivos	La contingencia impedirá absolutamente que TMB cumpla sus objetivos

Tabulando de forma gráfica los resultados, se obtuvo un cuadrante que determinaba las **contingencias prioritarias**: aquellas donde coinciden una probabilidad de ocurrencia y un impacto superiores a la media del grupo.



También a cada una de las contingencias prioritarias, se le asoció la posible acción correctora y/o oportunidad de mejora. En la medida de lo posible, las acciones correctoras se han detallado en la tabla siguiente, con excepciones:

- La finalización de la adaptación de la Red de Metro a movilidad reducida, que es responsabilidad de la Administración Autonómica, y está siendo realizada por el Departamento de Sostenibilitat i Territori.
- No existe ninguna acción paliativa de la reducción poblacional en el ámbito metropolitano que esté al alcance de TMB.
- El Plan de futuro desarrollo de supermanzanas. La actuación de TMB debe ser reactiva al Plan.

- La posible negociación de conflictos colectivos a raíz de la finalización de la vigencia de los convenios actuales, que es forzosamente reactiva a las situaciones de negociación (demandas sociales).
- El incremento de los Tipos de interés que también es necesariamente reactiva a la política monetaria del Banco Central Europeo.

Las contingencias de acción prioritaria que se obtuvieron finalmente fueron las que se detallan en el cuadro siguiente:

Contingencia	Acción	Detallada en Plan de Empresa
2. Pérdida continuada de cuota de mercado del BBT, en la línea de los años anteriores	Plan de Choque BBT	X
4. Envejecimiento poblacional en el Área Metropolitana/pérdida de población	Finalización adaptación Red Metro a Movilidad reducida	Resp. Dep. Territori
12. Incremento tendencial de la demanda, al nivel actual de crecimiento	Planes de oferta (Metro y Bus)	X
14. Reducción del tráfico privado, por medidas anticontaminación	Planes de oferta (Metro y Bus)	X
15. Avería terminal del Tramvia Blau	Plan de renovación Tr. Blau	X
16. Cierre (por inspección de bomberos, por ejemplo) del taller del Tramvia Blau	Plan de renovación Tr. Blau	X
17. Deterioro de los bogies de trenes (S 2000, 3000 y 4000)	Plan de mantenimiento bogies	X
18. Deterioro irreversible de vía en L1 (tramo Marina-Fondo), que está muy desgastada	Incluido en Plan de inversiones Metro	X
19. Expropiación del terreno de Ponent por actuaciones urbanísticas en l'Hospitalet	Nueva cochera Zona Franca Puerto	X
21. Prohibición/limitación severa del tráfico de autobuses con Diesel	Electrificación flota bus	X
22. Obsolescencia del sistema actual de validación y retraso en la implantación de la T-Movilidad	Plan T-Movilidad	X
24. Creación de nuevas Supermanzanas	Reactiva: se desconoce el Plan de implantación	
26. Carencias de plantilla (jubilaciones, ratios Ley de Presupuestos)	Las necesidades de plantilla se han detallado en cada actuación del Plan 2018-21	X
28. Conflicto laboral en TB y/o Metro, cuando finalice el Convenio actual	Negociación / Plan de RRHH	
30. Incremento de los tipos de interés	Reactiva a la política monetaria del BCE	



El conjunto de estas acciones son las que se han comenzado a implementar en este último ejercicio y/o se implementarán en los próximos años. Si bien todas redundan en la mejora del transporte público, y por tanto, tienen repercusión positiva en la sostenibilidad, destacan específicamente las acciones de los Planes de oferta de Metro y Bus, el Plan de electrificación de la flota de autobuses o la finalización de la adaptación de la red de Metro a la movilidad reducida. En el ámbito social destacará la próxima negociación de los convenios colectivos y el Plan de Recursos Humanos.

En el momento de elaborar este informe de gestión, el principal riesgo para llevar a cabo los Proyectos, actuaciones e inversiones previstos en el Plan de Empresa, es la falta de formalización de las necesidades del periodo 2019-2021 con la ATM, lo cual plantea inconvenientes en las negociaciones con las entidades financieras que han de financiar

proyectos de inversión ya aprobados por la ATM. Esta formalización deberá sustituirse por *comfort-letters* que apoyen la actuación de TMB.

Aunque no se ha producido la formalización de las necesidades 2019-2021, TMB recibe las aportaciones en base a la prórroga del ejercicio 2018. Si la demanda sigue teniendo un buen comportamiento, la previsión es continuar en 2019 llevando a cabo los proyectos de acuerdo con la previsión realizada, y si fuera necesario hacer algún ajuste, se pospondrían los proyectos no prioritarios.

7.2. Análisis de Materialidad

Considerando los principales grupos de interés de TMB, la Misión, Visión y los Valores del Grupo, y las líneas estratégicas que se derivan, los temas más relevantes del año 2018 en materia de sostenibilidad serían los siguientes:

1. **La satisfacción de los clientes:** ver apartado 7.7.3 Consumidores.
2. **La movilidad sostenible y protección del medio ambiente:** ver capítulo 7.3 Cuestiones Medioambientales y apartado 7.7.2 Subcontratación y Proveedores.
3. **La seguridad y salud de los empleados:** ver apartado 7.4.3 Salud y Seguridad.
4. **Relaciones laborales basadas en el diálogo y la competitividad:** ver apartado 7.4.4 Relaciones Sociales.
5. **Formación de la plantilla:** ver apartado 7.4.5 Formación.
6. **La accesibilidad universal en los servicios e infraestructuras de TMB:** ver apartado 7.4.6 Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.
7. **El buen gobierno y la transparencia de la gestión:** capítulo 7.6 Lucha contra la corrupción y el soborno y apartado 7.4.7 Igualdad.
8. **Fomento de los valores cívicos:** apartado 7.7.1 Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible.

Por otra parte, se consideran menos significativos otros aspectos, como el de derechos humanos, dado que la Empresa opera en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, donde no existen riesgos significativos de vulneración de derechos humanos fundamentales; la protección de la biodiversidad, puesto que la compañía desarrolla su actividad en un entorno urbano o zona industrial, y la información sobre la fiscalidad, ya que forma parte de la información desarrollada en las Cuentas Anuales del ejercicio.

7.3. Cuestiones Medioambientales

7.3.1. Prevención de riesgos ambientales

En 2014-2015 se realizó en **Transports de Barcelona, S.A.** un estudio (similar al realizado en Ferrocarril Metropolità de Barcelona en 2017 y finalizado en 2018), **para estimar los riesgos medioambientales y su posible cobertura.**

Al margen de las recomendaciones concretas hechas para cada centro de trabajo, las conclusiones ya habían sido similares. Es decir, que el riesgo de contaminación es bajo, que no hay obligación de constituir garantías financieras y que, aún así, se recomendaba incluir coberturas específicas por reclamaciones de terceros (afectación a la red de saneamiento) y por reparación de daños ambientales (suelos y aguas subterráneas) por un valor de 1.200.000 euros. Esta cobertura ya estaba incluida en la póliza de Transports de Barcelona, SA.

En FMB, dentro de la revisión del programa de seguros que se realiza periódicamente cada 4 años, se incluyó en 2017 un apartado específico para realizar un análisis preliminar de riesgos medioambientales y su posible cobertura. La tarea finalizó en enero de 2018 con la entrega de un documento de análisis y conclusiones.

Ha sido un trabajo similar al que ya se hizo en Transports de Barcelona en 2014-2015, y su objetivo es ofrecer a **Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.** una herramienta de gestión del riesgo medioambiental que le permita conocer las obligaciones legales a las que está sujeto en materia de responsabilidad medioambiental y su nivel de riesgo, para tomar las decisiones adecuadas y su posible cobertura.

En este caso, y atendiendo a las características y actividades específicas de FMB, se ha hecho **un Análisis Simplificado de Riesgos Medioambientales (ARM)** para todas las cocheras y talleres de FMB (Bellvitge, Can Zam, Roquetes, Sagrera, Sant Genís, Santa Eulàlia, Triangle, Vilapicina y ZAL). También se han analizado otros centros de trabajo por su relevancia como son el Almacén central de Can Boixeres, debido al almacenamiento de productos potencialmente peligrosos, y el Funicular y Teleférico de Montjuïc, por ser instalaciones singulares.

Al margen de algunas recomendaciones concretas para evitar riesgos en la manipulación de sustancias que pudieran causar daños al medio ambiente, se considera que el riesgo es bajo y que en atención a la Ley de Responsabilidad Medioambiental 26/2007, FMB no tiene obligación de constituir garantía financiera. A pesar de ello, se recomienda incluir coberturas específicas para reclamaciones de terceros (afectación a la red de saneamiento) y por reparación de daños ambientales (suelos y aguas subterráneas), por un valor de 1.200.000 euros. Esta cobertura ya estaba incluida en la póliza de FMB.

7.3.2. Contaminación

La sostenibilidad ambiental a TMB se basa en los siguientes criterios:

- Velar para que la protección del medio ambiente se lleve a cabo mediante hitos y directrices concretos de comportamiento en todas las áreas de la actividad de la empresa.
- Reducir sus impactos ambientales generados como consecuencia de las emisiones atmosféricas, la captación y el vertido de aguas y la generación de residuos.
- Revisar periódicamente el grado de protección ambiental, con el objetivo de detectar puntos débiles y poder disponer de las actuaciones de mejora necesarias.
- La mejora continua y la prevención de la contaminación para conseguir un desarrollo más sostenible, mediante el uso moderado de la energía y el agua, y mediante una gestión ambientalmente correcta de los productos utilizados.
- Informar y formar ampliamente todos los trabajadores sobre los aspectos medioambientales derivados de su actividad, así como motivarlos para que su comportamiento en el trabajo refleje la concienciación medioambiental de toda la organización.
- Exigir a los proveedores y a las empresas subcontratadas una concienciación ambiental de acuerdo con la de TMB. Poner a disposición del público que esté interesado la información sobre los esfuerzos y las actuaciones ambientales realizadas para mejorar la protección medioambiental.



▪ **Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales**

• **En Bus:**

Se trata de todos los trámites administrativos y técnicos que la legislación ambiental establece que hay que presentar a las diversas administraciones (AMB, Ayuntamiento, Generalitat, etc.).

El Departamento de Medio Ambiente centraliza la tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones en todos los centros de trabajo de TB. El mantenimiento de los expedientes de TB supone la tramitación inicial y su renovación periódica según el siguiente esquema:

Comunicación	Materia	A quién va dirigida	Período renovación
Estudio de minimización de residuos	Residuos	Agencia de Residuos de Catalunya	4 años
Informe de Situación de Suelos	Suelos	Agencia de Residuos de Catalunya	10 años
Permiso de vertido o declaración responsable	Aguas	Actividades Regladas Ayuntamiento	5 o 8 años
Libros registro de emisiones	Emisiones	Dirección de Calidad Ambiental	Cuando haya modificaciones

En cuanto a los permisos de vertido, en 2018 se ha presentado la solicitud inicial de autorización de vertido de aguas sanitarias de la campa de Zona Franca Puerto, que ha sido resuelta favorablemente por parte de la AMB. Asimismo, se ha recibido la autorización de vertido favorable por parte de la AMB del CON de Horta, presentada en 2017.

Respecto a los Informes de Suelos, en 2018 se ha trabajado en la recopilación de toda la información necesaria para la elaboración del Informe de Situación de suelos de Triangle. Está previsto entrarlo a registro de la Agencia de Residuos de Catalunya a principios del 2019.

En cuanto a los focos de emisiones a la atmósfera, en 2018 se han identificado los de Ponent y Triangle y se han clasificado según el CAPCA (Catálogo de Actividades Potencialmente Contaminantes de la Atmósfera). En 2019 se terminará de dar de alta los libros de registro de Triangle y se solicitarán las exenciones de medidas pertinentes.

• **En Metro:**

El Departamento de Medio Ambiente centraliza la tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones en todos los centros de trabajo de Metro. El mantenimiento de los expedientes de Metro supone la tramitación inicial y su renovación periódica según el siguiente esquema:

Comunicación	Materia	A quién va dirigida	Período renovación
Actividades – Licencia o comunicación ambiental	Actividades	Actividades Regladas Ayuntamiento	6 años
Estudio de minimización de residuos	Residuos	Agencia de Residuos de Catalunya	4 años
Informe de Situación de Suelos	Suelos	Agencia de Residuos de Catalunya	10 años
Permiso de vertido o declaración responsable	Aguas	Actividades Regladas Ayuntamiento	5 o 8 años
Libros registro de emisiones	Emisiones	Dirección de Calidad Ambiental	Cuando haya modificaciones

En cuanto a la tramitación de las licencias de actividades de los talleres de Metro: Can Boixeres, Santa Eulàlia, Sant Genís, Sagrera, Vilapicina, Roquetes y Triangle iniciaron el proceso de tramitación de licencia con la actividad ya iniciada (en 2006). Para estos centros ha sido necesario acordar un Programa de medidas correctoras con el cuerpo de bomberos, que lleva asociado un Programa de inversiones y un calendario. Una vez hechas las adecuaciones del centro, se contrata una Entidad Ambiental de Control (EAC) para que realice el control inicial y emita el informe. El informe favorable de la EAC supone la obtención de la licencia definitiva. **Se inició el proceso en 2006 y ha finalizado en: Vilapicina, Roquetes, Sagrera y Sant Genís.**

Después se abordarán los centros de Can Boixeres, Santa Eulàlia y Triangle, estableciendo el programa de inversiones para el proyecto ejecutivo y la realización de la obra.

En paralelo, cada 6 años, desde la fecha de obtención de la licencia inicial, hay que realizar un control periódico. Está previsto hacerlo de la parte ambiental de Sant Genís, Roquetes, Vilapicina y Sagrera a lo largo de 2019.

Para el ZAL se inició el proceso con *Infraestructures de la Generalitat* para que nos entregaran el taller con la licencia. La parte de incendios está cerrada (con informe favorable) y falta el control inicial de la parte ambiental, el cual se realizará también en 2019.

En cuanto a los permisos de vertido de Metro, actualmente hay vigentes los expedientes de Can Boixeres, Roquetes, Sagrera, Triangle de Metro, Vilapicina, Zal, Sant Genís, Santa Eulàlia, Hospital de Bellvitge y Red de Metro. Durante el 2017 se presentó la solicitud inicial de autorización de vertido del ZAL, y se solicitó la renovación de la autorización de vertido de Sant Genís. Asimismo, se realizaron las gestiones pertinentes para dar curso al expediente de renovación del permiso de vertido de Santa Eulàlia. A principios de 2018 TMB ha recibido las correspondientes autorizaciones de vertido por parte de la AMB de los tres centros.

En 2018 se ha presentado la solicitud inicial de autorización de vertido de Hospital de Bellvitge y de Can Zam y se han recibido las correspondientes autorizaciones de vertido por parte de la AMB.

En cuanto a los estudios de minimización de residuos, actualmente están vigentes los de los centros de Can Boixeres, Can Zam, Roquetes, Sagrera, Sant Genís, Santa Eulàlia, Vilapicina y Zal. En 2019 se elaborará y se presentará el estudio de minimización de Triangle de Metro.



Respecto a los informes de situación de suelos, actualmente están vigentes los de los centros de Roquetes, Sant Genís y Vilapicina. En 2019 se presentarán los de Zal, Can Boixeres, Santa Eulàlia, Triangle de Metro, Can Zam, Hospital de Bellvitge y Sagrera.

En cuanto a los libros de registro de emisiones, en 2018 se han identificado los focos de emisión a la atmósfera de Sant Genís, Vilapicina, Can Zam, Sagrera, Can Boixeres y Zal y se han clasificado según el CAPCA (Catálogo de Actividades Potencialmente Contaminantes de la Atmósfera). En 2019 se abrirán los libros registros y se solicitarán las exenciones de medidas pertinentes.

A continuación habrá que identificar los focos de emisión a la atmósfera de: Triangle de Metro, Santa Eulàlia, Hospital de Bellvitge, Can Boixeres Guadalupe, Mercat Nou, Tramvia Blau, Teleférico de Montjuïc, Funicular de Montjuïc y el centro de Zona Franca 2.

▪ **Sistema de gestión ambiental y energético (SGAyE) según ISO 14001/50001**

Durante el 2018 se ha seguido trabajando en el proceso de implantación del Sistema de Gestión Ambiental y Energético en TB. Tal y como se aprobó en el Consejo Ejecutivo, este año se ha adecuado la certificación ISO 14001: 2004 implantada en TB a los nuevos requerimientos de la nueva versión de la Norma ISO 14001: 2015. Para tal fin, en el primer trimestre de 2018 se realizó un diagnóstico GAP para detectar las desviaciones y se definió un plan de acción para adecuar el Sistema de Gestión a los nuevos requerimientos.

En el mes mayo se ha llevado a cabo la auditoría interna del CON de Horta y de Zona Franca, y en el mes de junio la auditoría externa. Ambas se han superado con éxito, logrando de esta manera la adecuación a la nueva norma ISO 14001: 2015.

A mediados de año se comenzó a trabajar en la implantación del Sistema de Gestión Ambiental y Energético en Ponent y Triangle. Está previsto obtener la certificación ISO 14001 e ISO 50001 del centro de Triangle en junio de 2020. El centro de Ponent no se podrá certificar ya que no es posible obtener la licencia ambiental, aún así, se implantará el Sistema de Gestión Ambiental y Energético igual que en el resto de centros.

El servicio de Medio Ambiente ha diseñado el Sistema de Gestión Documental para el conjunto de TMB para dar cumplimiento a los requisitos legales y a los requisitos ISO 14.001 y 50.001. Para Metro se trataría de aprovechar el Diseño del Sistema de Gestión y replicar el modelo ya aplicado en TB, adaptándolo a sus características y modos de funcionar específicos.

En 2017 se aprobó en el Consejo Ejecutivo el siguiente calendario de implantación del SGAiE para Metro:

- Año 2017:
 - Definición equipo de trabajo SGAYE y Metro.
 - Formación del equipo en ISO14.001 + ISO50.001.
 - Carga de datos de consumo energético y de agua.
- Año 2018:
 - Diagnóstico ISO14.0001 + ISO50.001 (+ valoración de necesidad de la ISO 50.001).
 - Definición del alcance de la prueba piloto.
- Año 2019: Revisión, adaptación e implantación de procedimientos de SGAYE.
- Año 2020: Certificación de la prueba piloto.
- Año 2021: Preparación (Integración) SGAYE en el ámbito de la Dirección de la Red de Metro.
- Año 2022: Certificación de la Dirección de la Red de Metro.

En base a este calendario, en 2018 se ha definido el alcance de la prueba piloto (en la línea 3) y se ha trabajado en la recopilación de toda la documentación y la información necesaria para poder elaborar el diagnóstico para la implantación del SGAYE en la L3. Está previsto finalizarlo en el primer trimestre del 2019.

▪ **Mapa de emisiones en la red de Bus**

En el año 2014 se consensuó con la Dirección General de Calidad Ambiental la metodología de cálculo de emisiones de la flota de Bus y se publicó la guía para el cálculo de emisiones de PM y NOx de la flota.

También ese año se finalizaron los mapas de emisiones para el proyecto europeo 3iBS (*The inteligente, innovative, integrated Bus Systems project*): Mapas de consumos y emisiones para los escenarios 2012, 2014 y 2017 por cuantificar la reducción de emisiones atmosféricas obtenida con la incorporación de nueva flota y con la configuración de la nueva red. Los mapas de emisiones de la red permiten presentar de forma visual cuál es la contribución de la nueva flota y de la Nueva Red de Bus en la mejora de la calidad del aire del Área Metropolitana presente y futura:

- 2011-2014: reducción de 857 Kg de NOx diarios.
- 2011-2017: reducción de 1.091 Kg de NOx diarios

En la actualidad continúa el programa de ambientalización de la flota de Bus que debe permitir reducir las emisiones atmosféricas de la red de superficie.

Se ha trabajado en el establecimiento del Programa de objetivos del Sistema de Gestión Energético según la ISO50.001 de Horta, Zona Franca 1, Ponent y Triangle para la reducción del consumo de energía y emisiones atmosféricas en TB.

▪ **Mapa de emisiones en la red de Metro**

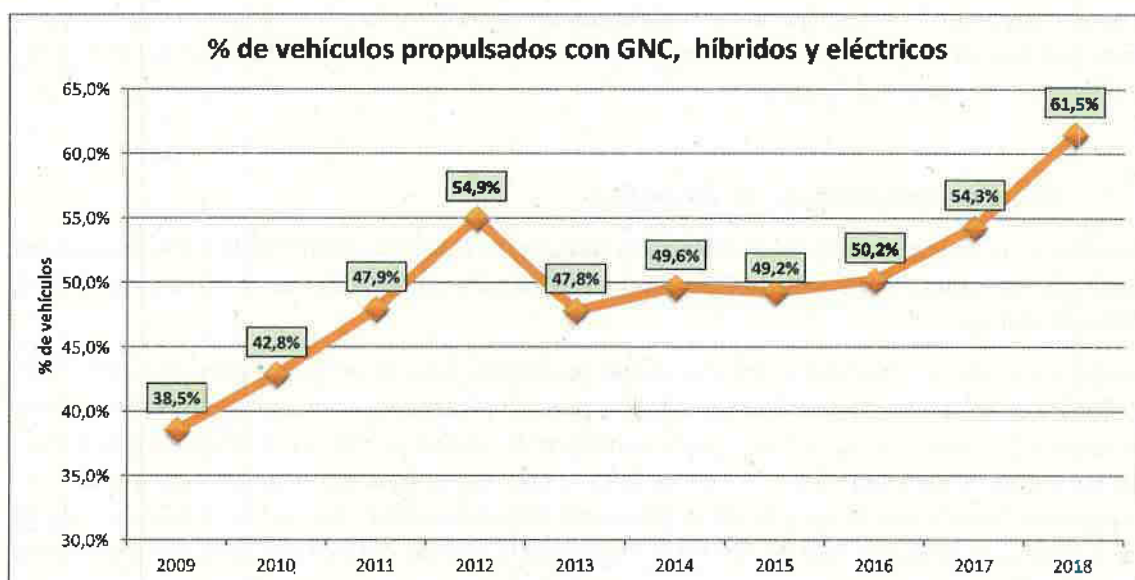
En 2018 ha finalizado el proyecto de calidad del aire en Metro LIFE-13ENV/ES/000263 "*Implementing Methodologies and Practices to Reduce air pollution Of the subway environment*" (convocatòria dels LIFE+2013) que ha tenido una duración de 3 años y medio.

En 2017 finalizaron las campañas de medición ligadas al proyecto. En 2018 se han llevado a cabo las acciones de difusión y comunicación de los resultados.

▪ **Medidas contra la contaminación**

Desde hace años TMB realiza su actividad teniendo cuidado del medio ambiente, situando Barcelona como una ciudad líder en la investigación y la innovación en el transporte urbano de emisión cero. Desde el 2012 los autobuses de Barcelona se han situado en la vanguardia de Europa por los bajos niveles de emisiones de gases y partículas nocivas para la salud de las personas (gracias al uso del gas natural comprimido y la instalación masiva de filtros anticontaminantes) y se pretende además limitar las emisiones de gases que contribuyen al calentamiento global mediante la compra de vehículos híbridos y la electrificación progresiva de la flota. En este sentido, los 1.140 autobuses que formaban la flota operativa a 31 de diciembre de 2018, había 383 propulsados con gas natural comprimido (GNC), 309 tenían motor híbrido y 9 eran propulsados con motor eléctrico puro, **los cuales representaban el 61,5% de la flota.**





Nota Hasta finales de 2012 incluye vehículos propulsados con biodiesel. En 2013 se dejó de utilizar el biodiesel.

En el año 2018 se ha realizado una inversión importante en la renovación de vehículos con el fin de seguir ampliando la flota ambientalmente limpia de autobuses de TMB. En este sentido, se han adquirido 127 nuevos autobuses en 7 lotes a lo largo del año 2018, de los que 71 son propulsados con GNC, 42 van con motor híbrido y 14 corresponden a minibuses con motor diésel clasificados como Euro VI-C.

TMB está realizando la sustitución de autobuses diésel y de gas natural comprimido de primera generación por autobuses híbridos, eléctricos y de gas natural más avanzados, con el objetivo de reducir drásticamente las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), causantes del calentamiento global. En cuatro años, de 2017 a 2020, esta segunda reconversión ambiental de la flota de bus producirá un ahorro de 27.880 toneladas de CO₂, que ascenderá a más de 50.500 toneladas en el cómputo ampliado hasta 2023.

Reducción prevista de emisiones de CO₂

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Toneladas de CO₂	593	6.011	8.634	12.642	12.049	6.631	4.008	50.568

El compromiso de TMB para la reducción de emisiones ha sido recogido por el Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente del Gobierno español dentro de su programa FES-CO₂ de incentivos a las actividades bajas en carbono, que lo ha incorporado como uno de los Proyectos Clima, con una aportación económica máxima de 500.000 euros también hasta el 2023. Cabe destacar que TMB es la única empresa de transporte público urbano de toda España que ha recibido esta aportación, que se instrumenta técnicamente como una compra del ahorro de emisiones generado por los nuevos autobuses de TMB.

▪ **Ratio de intensidad de las emisiones de CO₂**

En base a los datos de emisiones de CO₂ del año 2018 se ha calculado el ratio de intensidad de las emisiones por cada coche-km total recorrido (oferta) y por cada viajero transportado (demanda) obteniendo los siguientes resultados:

	Ferrocarri Metropolità de Barcelona		
	2018	2017	% dif.
Toneladas de CO ₂	2.657	99.614	-97,3%
Coches-km totales (miles)	96.394	92.030	4,7%
kg CO₂/coche-km total	0,03	1,08	-97,5%
Viajeros transportados (millones)	407,51	390,40	4,4%
kg CO₂/viajero	0,01	0,26	-97,4%

	Transports de Barcelona		
	2018	2017	% dif.
Toneladas de CO ₂	68.975	85.487	-19,3%
Coches-km totales (miles)	46.204	45.478	1,6%
kg CO₂/coche-km total	1,49	1,88	-20,6%
Viajeros transportados (millones)	207,47	202,05	2,7%
kg CO₂/viajero	0,33	0,42	-21,4%



▪ **Participación de TB en diversos proyectos**

Con el objetivo de buscar la eficiencia y la mejora medioambiental para luchar contra el cambio climático, TMB participa o ha participado en varios proyectos:

- **ASSURED: nuevo proyecto europeo de innovación en la carga rápida de vehículos eléctricos**

El proyecto de innovación ASSURED (acrónimo de la denominación inglesa *fast and smart charging solutions for full size urban heavy duty applications*) se inició en octubre de 2017 y finalizará en septiembre de 2021. Dispone de un presupuesto de 23,64 millones de euros, de los que 18,65 millones corren a cargo de la Unión Europea.

Los objetivos de ASSURED se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Desarrollo de soluciones modulares de carga de alta potencia de nueva generación (hasta 600 kW).
- Soluciones interoperables y escalables de carga de alta potencia.
- Desarrollo y prueba de soluciones eficientes de carga inalámbrica de hasta 100 kW.
- Evaluación del coste, la eficiencia energética y el impacto en la red eléctrica.
- Prueba de las soluciones derivadas de ASSURED en 6 autobuses de transporte público, según la definición TRL 7, en ciudades de la Unión Europea.
- Apoyo a organismos de estandarización (por ejemplo, CEN-CENELEC, ISO, IEC).
- Protocolo de pruebas estándar de conformidad e interoperabilidad.

En la actualidad se está siguiendo el calendario previsto de manera que en este momento se están validando los procesos de verificación de sistemas que se llevarán a cabo en los correspondientes laboratorios de análisis europeos.

Los siguientes pasos consistirán en hacer que los equipos de carga (cuatro fabricantes) y los vehículos implicados (6 fabricantes de autobuses) superen estos protocolos de validación y comiencen a entregarse a las ciudades que participan, para verificar su funcionamiento en operaciones reales. Esta entrega está prevista en el primer semestre de 2020 y Transports de Barcelona recibirá dos cargadores y seis autobuses que darán servicio a su red mientras dura este periodo de validación.

Se han llevado a cabo dos reuniones generales de coordinación de todos los *partners*, y semanalmente tienen lugar varias reuniones vía *call conference* para tratar diferentes aspectos de cada paquete de trabajo.

– Propuesta de Proyecto de minibús eléctrico

En el ámbito de la convocatoria de subvenciones RIS3CAT, coordinada por Acció10, el pasado mes de noviembre se presentó el prototipo del minibús eléctrico que dará servicio a las líneas de bus de barrio de Transports de Barcelona. En el proyecto participan como socios: Idiada, Eurecat, Indcar y Millor battery.

Si bien este proyecto ha sufrido retrasos por motivos técnicos, los resultados actuales son los esperados y el vehículo funciona y es operativo. Actualmente se encuentra en Idiada en fase de homologación para circular como prototipo, y se prevé que se entregue a Transports de Barcelona a finales de marzo de 2019 para iniciar la fase de pruebas de validación en la calle con tráfico real y condiciones de operación simuladas.

Las principales características del nuevo minibús eléctrico son:

- Dimensiones: 7,21 metros de longitud y 2,43 metros de ancho.
- Capacidad máxima: 22 pasajeros.
- Asientos: 8 más 2 de plegables.
- Accesibilidad: plataforma baja central, rampa, 1 plaza para silla de ruedas.
- Baterías: EBUST de 135 kWh, inteligentes y modulares, con más de 4.000 ciclos de vida, equivalentes a 10 años de operación.
- Motor eléctrico de 140 kW de potencia.
- Chasis: Strada de Iveco.

En caso de que la valoración del prototipo sea la esperada, este modelo podría formar parte de los vehículos que participarán en la próxima licitación de compra de autobuses eléctricos.

– JIVE. Nuevo proyecto europeo para dinamizar la utilización de vehículos propulsados con pila de combustible de hidrógeno (H2)

El proyecto de demostración e innovación JIVE (*Joint Initiative for Hydrogen Vehicles across Europe*), liderado por la UITP, pretende agrupar la compra de vehículos propulsados con pila de combustible de H₂, poniendo en contacto operadores interesados y proveedores, agrupando la compra de vehículos como grandes lotes, y subvencionando parcialmente el coste.

Si bien Transports de Barcelona comenzó como observador, en este momento se está valorando la posibilidad de hacer una compra de una cantidad limitada de vehículos estándar de esta tecnología para operar en la ciudad de Barcelona, utilizando posibles fuentes de suministro de H₂ provenientes de otros ámbitos de la AMB. Por ello ambas entidades participan en este proyecto de manera conjunta.

Se han llevado a cabo diferentes reuniones de coordinación en el ámbito de la UITP, y se están realizando mesas de trabajo para evaluar la conveniencia y posibilidades de esta tecnología para la ciudad.

– Proyecto de autobús de doble piso eléctrico

Consiste en una colaboración de Transports de Barcelona con Carrocerías Ayats para la prueba de desarrollo de su vehículo de doble piso, 100% eléctrico, en condiciones de línea real. Estas pruebas se han llevado a cabo en el segundo semestre del año 2018. Las características principales de este vehículo son:

- Fabricante: Ayats (Arbúcies).
- Longitud de 13,20 m.
- Altura de 4 m.
- Ancho de 2,55 m.
- 76 asientos y 1 para PMR.
- Baterías Li-ion con 300kWh.
- Carga nocturna.



Por otra parte, en el mes de junio los **representantes de 27 regiones metropolitanas europeas**, entre los que se encontraba la ATM de Barcelona, se comprometieron a acelerar el despliegue de autobuses eléctricos y de cero emisiones en sus redes de transporte colectivo, en una declaración conjunta suscrita en el marco del 20º Aniversario de la **Asociación de Autoridades Metropolitanas del Transporte (EMTA)**.

En la declaración, los miembros de la EMTA se comprometieron a priorizar la introducción de vehículos limpios en las flotas de autobuses y solicitaron a la Unión Europea (UE) apoyo económico para la innovación tecnológica, la digitalización y la compra de vehículos eléctricos, así como en el desarrollo de las infraestructuras necesarias para la carga y el mantenimiento de estos vehículos ambientalmente avanzados.

En cuanto a Metro, la principal contaminación generada por la explotación de Metro es de tipo vibro-acústica. Durante este año se han realizado una serie de acciones destinadas a prevenir o reducir el impacto de esta contaminación, que se enumeran a continuación:

- Instalación de fijaciones antivibratorias en 400 metros de vía entre las estaciones de Liceu y Catalunya.
- Instalación de fijaciones antivibratorias en 400 metros de vía entre las estaciones de Hospital de Sant Pau y Camp de l'Arpa.
- Instalación de fijaciones antivibratorias con renovación de balasto en 400 metros de vía en el tramo Can Vidalet - Pubilla Casas.
- Instalación de fijaciones antivibratorias con renovación de balasto en 400 metros de vía entre Hospital Clínic y Diagonal.
- Instalación de dispositivos *Dynamic Vibration Absorbers* para la reducción de vibraciones en el entorno de la estación Onze de Setembre.
- Primera fase de la integración del control de rodadura en la plataforma "Digital Train".
- Realización de 30 grabaciones vibratorias en domicilios cercanos a la red.
- 10 instrumentaciones en túnel, destinadas a caracterización de sistemas de vía, estudios de impacto vibratorio y evaluación de transmisibilidad del terreno.
- Asistencia a "Infraestructures.cat" para la instalación de fijaciones antivibratorias *Vanguard* en Collblanc (Línea 9 Sur).

- Se encuentran en licitación otras mejoras como la instalación de fijaciones antivibratorias en Santa Coloma y también una nueva actuación entre Hospital Clínic y Diagonal.

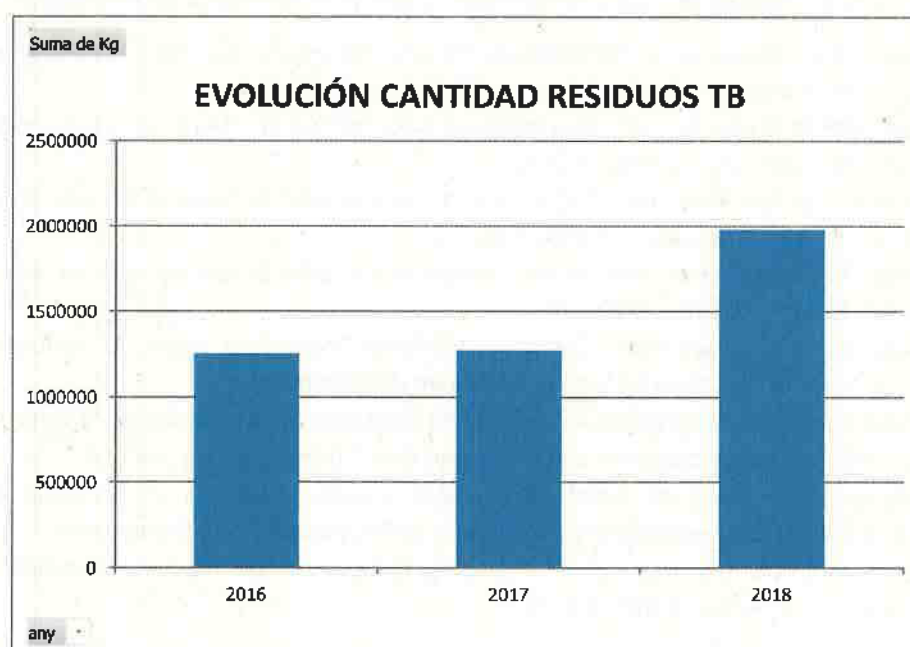
7.3.3. Economía circular y prevención y gestión de residuos

■ Cuantificación de los Residuos en TB

CANTIDAD AÑO 2018 SEGÚN TIPOLOGÍA		CANTIDAD AÑO 2018 SEGÚN TIPOLOGÍA	
RESIDUO	KG	RESIDUO	KG
VEHÍCULO FUERA DE USO	849.184	ALUMINIO	4.040
AGUAS CON HIDROCARBUROS	345.787	ESCOMBROS	3.120
BANALES	252.299	ENVASES LIGEROS	2.641
METALES	119.100	ENVASES MET. VALORIZABLES	1.693
LÍQUIDO REFRIGERANTE	107.360	GAS ENVASE A PRESION: AEROSOL	1.056
ACEITES	60.627	PLÁSTICO	936
TRAPOS Y ABSORBENTES O FILTROS DE AIRE	40.867	PINTURA O BARNIZ	883
PAPEL Y CARTÓN	38.418	LÁMPARAS Y FLUORESCENTES_31	844
AGUAS CON HIDROCARBUROS CONTAMINADAS	37.780	TÓNER	497
BATERÍAS PLOMO	33.960	TAPONES SOLIDARIOS	409
MADERA	28.390	ENVASES MET. PARA DESTRUIR	405
VIDRIO GG	17.420	PILAS	313
FILTROS DE ACEITE/GASOIL	8.973	DISOLVENTE NO HAL	163
ELÉCTRICO/ELECTRÓNICO	6.679	Soluciones inorgánicas alcalinas sin m	146
FUEL OIL	4.881	GRASA DE MAQUINARIA	95
EXTINTORES	4.535	BATERÍAS NIQUEL/GD	30
ENVASES PL. VALORIZABLES	4.497	DISOLVENTE HAL	20
		SANITARIOS GRUPO III	14

Los residuos que se generan en mayor cantidad (> 200 Tm/año) en TB son los Vehículos fuera de uso, los residuos acuosos gestionados con camión cisterna que se generan en el proceso de lavado de buses y de los separadores de hidrocarburos, y los banales. En un segundo orden de importancia (100Tm/año) se encuentran los metales y el líquido refrigerante. A continuación se sitúan (> 40Tm/año) los aceites y los trapos y absorbentes.

En la gráfica siguiente se puede ver la evolución de la cantidad de residuos generados en TB durante el período 2016- 2018.



Todos los residuos que se generan en TB son tratados a través de transportista y gestor autorizado.

En cuanto a la prevención de residuos, los centros que tienen presentado y vigente un estudio de minimización de residuos especiales son: Horta, Triangle y Zona Franca 1. En estos estudios se proponen medidas encaminadas a la reducción de los residuos peligrosos.

En cuanto a la mejora del tratamiento de los residuos y con el objetivo de intentar incrementar el porcentaje de residuos que se valorizan, en 2018 se ha implantado la recogida selectiva en la zona de repostaje del CON de Zona Franca 1 y del CON de Horta. Las fracciones que se segregan actualmente son: envases ligeros, papel/cartón y deshechos. Está previsto implantar esta medida en el resto de CONs a lo largo del 2019.

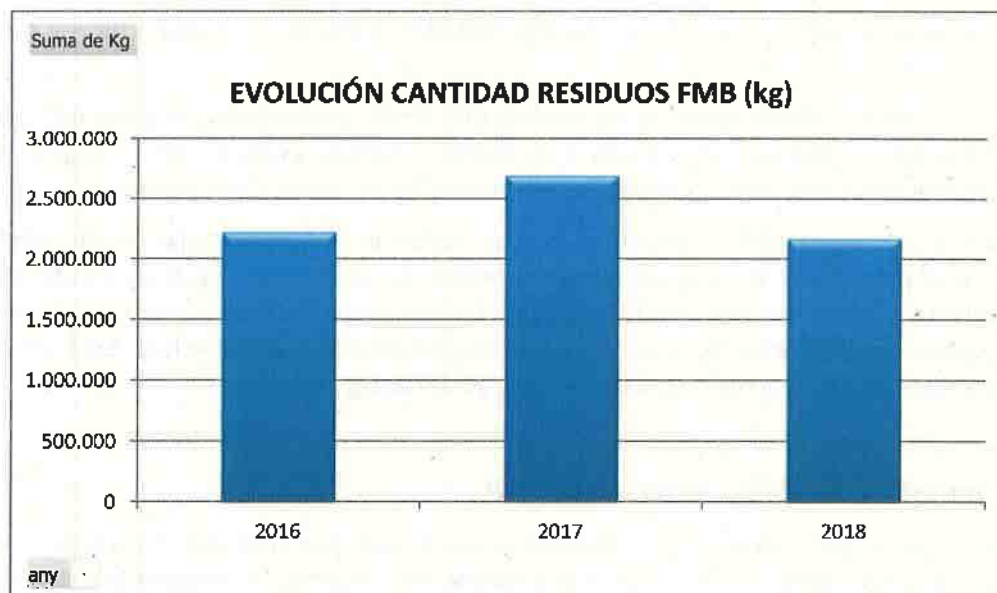
■ **Cuantificación de los Residuos en FMB**

Los residuos que se generan en mayor cantidad (> 100 Tm/año) en FMB son: el carril de metro, los residuos acuosos gestionados con camión cisterna que se generan en el proceso de lavado de trenes y de los separadores de hidrocarburos, los metales, los banales, la madera y los escombros. En un segundo orden de importancia (> 50Tm/año) están las ruedas de Metro, lodos y los residuos de las fosas sépticas.

CANTIDAD AÑO 2018 SEGÚN TIPOLOGÍA		CANTIDAD AÑO 2018 SEGÚN TIPOLOGÍA	
RESIDUO	KG		
CARRIL METRO	616.340	TÓNERS	1.224
AGUAS LAVADO GRAFITIS CONTAMINADAS	358.360	TRAFOS CON PCB	1.209
METALES	278.974	ENVASES PLX DESTRUIR	968
BANALES	235.514	CRISTAL PQ	627
MADERA	151.103	ÁCIDO CLORHÍDRICO	624
ESCOMBROS	103.020	ENVASES LIGEROS	670
RUEDAS METRO	99.210	FILTROS DE ACEITE/GASOIL	550
FANGOS EDAR	74.861	EQUIPOS ELÉCTRICOS CON HCFC, HFC	515
FOSAS SÉPTICAS-XM	57.000	PINTURA O BARNIZ	500
AGUAS CON HIDROCARBUROS	41.140	PLÁSTICO	410
PAPEL Y CARTÓN	33.781	PILAS	404
EXTINTORES	15.983	HIDRÓXIDO SÓDICO	371
VEHÍCULO FUERA DE USO	15.480	GRASA DE MAQUINARIA	256
TRAPOS Y ABSORBENTES O FILTROS DE AIRE	14.874	ENVASES MET.X DESTRUIR	219
ACEITES	13.338	TAPONES SOLIDARIOS	216
BATERIAS NIQUEL/CD	12.265	TRANSFORMADORES SECOS	174
ELÉCTRICO/ELECTRÓNICO	10.037	CABLES ELÉCTRICOS SUCIOS CORRE	149
ENVASES PL.VALORIZABLES	8.009	MEDICAMENTOS CADUCADOS	68
CRISTAL GQ	5.520	REACTIVOS DE LABORATORIO	62
AGUAS CON HIDROCARBUROS CONTAMINADAS	3.140	SANITARIOS GRUPO III	42
LÁMPARAS Y FLUORESCENTES_31	2.890	SÓLIDOS INORGÁNICOS TÓXICOS Y/O CANCERÍGENOS	29
ENVASES MET. VALORIZABLES	1.950	DISOLVENTE NO HAL	16
BATERIAS PLOMO	1.937	RESIDUOS PULIMENTO PINTURA	16
GAS ENVAS. A PRESIÓN: AEROSOL	1.910	CLOROFLUOROCARBURROS, HCFC, HFC	15

En el gráfico siguiente se puede ver la evolución de la cantidad de residuos generados en FMB durante el período 2016- septiembre 2018:





Todos los residuos que se generan en TMB son tratados a través de transportista y gestor autorizado.

En cuanto a la prevención de residuos, los centros que tienen presentado y vigente un estudio de minimización de residuos especiales son: Can Boixeres, Can Zam, Roquetes, Sagrera, Sant Genís, Santa Eulàlia, Vilapicina y ZAL. En estos estudios se proponen medidas encaminadas a la reducción de los residuos peligrosos.

En cuanto a la mejora del tratamiento de los residuos, y con el objetivo de intentar incrementar el porcentaje de residuos que se valorizan, el departamento de Medio Ambiente ha elaborado una guía para la implantación de la recogida selectiva de residuos asimilables a domésticos en las oficinas. Esta guía sirve de base para que las diferentes dependencias, de manera autónoma, puedan implantar progresivamente la recogida selectiva en las oficinas.

■ **Fomento de la economía circular y gestión de residuos en la Operativa del Metro**

El Área de Operaciones de Metro está trabajando con el Servicio de Medioambiente de TMB para la implantación de la recogida selectiva en algunos de sus centros de trabajo.

También se está estudiando la posibilidad de realizar la recogida selectiva extensiva en los andenes de las estaciones. En 2010 ya se efectuó una prueba piloto en algunas estaciones de las líneas L1 y L3 y se detectaron algunas oportunidades de mejora. Gracias a ello, la posibilidad que está en estudio es la de realizar una segunda prueba en algunas estaciones de la L3, entre 5 y 10 previsiblemente, que se podría llevar a cabo durante el año 2019, y aprovechar de la experiencia anterior para mejorar el sistema. Esta prueba iría acompañada de campañas de comunicación para concienciar a los usuarios.

■ **Recogida selectiva y Puntos Verdes**

En 2018 se licitó la Gestión Integral de residuos de TMB. El nuevo contrato ha entrado en funcionamiento en el mes de mayo. Desde el 1 de octubre toda la documentación reglamentaria asociada a las retiradas de residuos ha pasado a tramitarse telemáticamente a

través de la plataforma SDR, adaptándose a los nuevos requerimientos de la Agencia de Residuos de Cataluña. Para que esto fuera posible, se han dado de alta en la plataforma todos los productores de residuos de TMB o departamentos que pueden generar residuos con su actividad.

Como parte de la política de ambientalización de TMB y de minimización de residuos, se aprobó contratar un servicio de alquiler y reutilización de paños para el conjunto de centros de TMB, para minimizar la generación del residuo: material absorbente contaminado, con código CER 150202. A principios de año se puso en funcionamiento el servicio de alquiler de paños para los talleres de Material Móvil, es decir: Can Zam, Roquetes, Sagrera, Sant Genís, Santa Eulàlia, Triangle de Metro, Vilapicina y Zal. En 2019 está previsto el despliegue del servicio en la totalidad de la empresa (limpieza, vías, mantenimiento, estaciones, etc).

■ Otras actuaciones:

En cuanto al desperdicio de alimentos, a pesar de no ser una cuestión relevante para TMB dada la naturaleza del servicio que presta la compañía, este año 2018 no se ha entregado ningún lote de Navidad a Organizaciones Solidarias, a diferencia de otros ejercicios en que se entregaron los lotes no recogidos o donados por los empleados.

7.3.4. Uso sostenible de los recursos

La política energética de TMB se basa en los siguientes criterios:

1. TMB es consciente de la magnitud del volumen de energía consumida y de los impactos que supone.
2. TMB es consciente de la necesidad de mejorar el ahorro y la eficiencia energética, ya que:
 - Aportan mejora en la productividad y la competitividad,
 - Contribuyen a la reducción de las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero.
3. TMB es consciente de que implantar un sistema de gestión energético depende del compromiso de todos los niveles y funciones de la organización en la consecución de los objetivos energéticos que se determinen.
4. TMB tiene definida una política de compra verde y apoya la adquisición de productos y servicios energéticamente eficientes.

Con el propósito de concretar estos criterios, TMB se compromete a:

1. Establecer un sistema de gestión energético del consumo eléctrico y las energías fósiles aplicadas al desarrollo de su servicio, basado en la norma ISO 50.001: 2011.
2. Asumir el compromiso de mejora continua en nuestro ejercicio energético.
3. Planificar e impartir la formación adecuada que permita el cumplimiento de los requisitos del sistema de gestión.
4. Asegurar la disponibilidad de información y los recursos necesarios para alcanzar los objetivos energéticos.
5. Documentar y comunicar a todos los niveles de la organización la consecución de los objetivos energéticos.
6. Cumplir con la legislación vigente en materia energética y con los compromisos suscritos en este ámbito.
7. Contribuir a cumplir la estrategia europea 20-20-20, recogida en la comunicación de la Comisión Europea del 3/3/2010 y en el pacto de la ciudad de México del Consejo

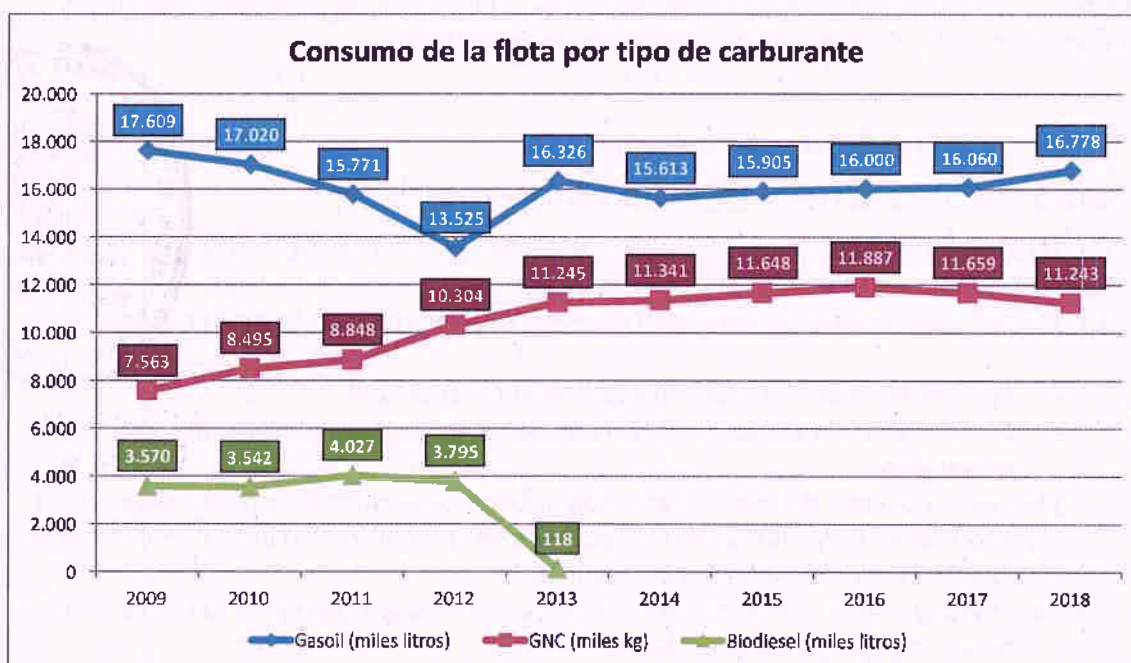


Mundial de Alcaldes sobre el Cambio Climático, una iniciativa lanzada por la Comisión Europea en el año 2007-2008 para luchar contra el cambio climático con la que la Unión Europea se compromete formalmente y unilateralmente a alcanzar, en 2020, el objetivo de reducir las emisiones en un 20%, aumentar en un 20% la contribución de las energías renovables y mejorar la eficiencia energética en un 20%.

La Dirección de TMB define, en este sentido, niveles de exigencia y asigna las personas y los recursos técnicos y económicos disponibles para alcanzarlos.

■ Consumo de carburante en TB

La flota de autobuses de TMB durante el año 2018 ha consumido 16,8 millones de litros de gasóleo y 11,2 millones de kg de gas natural comprimido. El incremento de consumo de este carburante (un 4,5%) se ha debido al mayor número de kilómetros recorridos junto con el notable aumento de la flota de autobuses híbridos con motor diésel y eléctrico que ha habido en este último ejercicio, ya que ha pasado de 194 autobuses en 2017 a 296 vehículos en 2018.



El consumo unitario de gasóleo de la flota de bus se ha situado en 57,43 litros por cada 100 km recorridos, lo que ha supuesto un descenso del 0,9% respecto al año anterior. Ello se ha debido a un mayor número de kilómetros recorridos por la flota de vehículos propulsada con motor híbrido-diésel (son más ecológicos porque consumen menos carburante que los propulsados únicamente con motor diésel) respecto al año 2017. Concretamente, los autobuses con motor híbrido-diésel han recorrido un 47,5% más de kilómetros que en 2017.

Litros por cada 100 km recorridos

	2018	2017	% dif
Vehículos con motor diésel	60,34	59,88	0,8%
Vehículos híbridos diésel y eléctrico	52,44	52,55	-0,2%
Total consumo unitario de gasóleo	57,43	57,95	-0,9%

En cuanto a la flota propulsada con gas natural comprimido (GNC), el año 2018 ha tenido un consumo unitario medio de 66,55 kg por 100 km recorridos, lo que ha supuesto un incremento del 0,9% respecto al año anterior.

El resto de consumos energéticos de TB se recogen en el siguiente cuadro:

Consumos energético de TB:		
	unidad	Cantidad
Consumo de energía eléctrica	miles kWh	9.149,3
Gasóleo flota de autobuses:	miles litros	16.788,2
Gas natural edificios e instalaciones:	miles kWh	8.661,8
Gas natural flota de autobuses	Miles kg	11.242,8

Finalmente, el consumo de agua en las instalaciones de TB ha sido de 25.785 m³ en el año 2018.

■ **Medidas para el uso sostenible de los recursos en Metro**

Durante el año 2018 se han implantado diversas acciones destinadas a mejorar la eficiencia en el uso de la energía y reducir la huella de carbono de la explotación en Metro. Estas acciones se citan a continuación:

- Se ha continuado con el proyecto de marchas eficientes en las líneas L1 y L3, consistente en reconfigurar las curvas de tracción del modo de conducción automático (*Automatic Train Operation*) para optimizar el consumo de energía.
- Se han instalado 2 recuperadores de energía de tracción en frenada, para recuperar una parte de la energía eléctrica que de otra manera hay que disipar, reduciendo así las pérdidas energéticas.
- Se ha mejorado el suministro eléctrico con la renovación de la aparamenta de cinco centros transformadores de la L2 (los más antiguos de la red) y los de la subcentral de Paral·lel.
- Se ha sustituido el alumbrado de los talleres de Roquetes y Sant Genís por tecnología LED de bajo consumo.
- Se están sustituyendo los fluorescentes de las estaciones por luminarias LED, tanto en las rehabilitaciones de estaciones como en el mantenimiento sistemático.
- Se está trabajando en el desarrollando de un *software* de gestión energética que debe ayudar a mejorar el uso que se hace de la energía. Se está trabajando con el Servicio de Medioambiente de TMB.



■ **Consumo de energía eléctrica, gas natural y agua en Metro**

En el año 2018 el consumo de energía eléctrica en la red convencional más L11 de metro, ha sido de 257,13 millones de kWh. A pesar del aumento de los coches-km recorridos en un 4,0% el consumo total de energía sólo ha crecido un 0,6% más que en 2017. La electricidad consumida se desglosa en:

- Energía tracción: 176,77 millones de kWh.
- Resto de energía: 80,36 millones de kWh.

En cuanto a la energía tracción para mover los trenes, el consumo unitario ha sido de 231,0 kWh/100 coches-km recorridos, lo que ha supuesto un descenso del -1,9% respecto al año anterior.

Por otra parte, el consumo de gas natural de edificios e instalaciones: 6.340,6 miles de kWh.

Finalmente, el consumo de agua en las instalaciones de Metro ha sido de 78.810 m³ en 2018.

■ **Aprovechamiento del agua de los pozos de agotamiento de la red de Metro**

El aprovechamiento de las aguas filtradas en el metro comenzó en los años 90 y se ha ido extendiendo a partir de acuerdos con los ayuntamientos de Barcelona y L'Hospitalet, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), la Agència Catalana de l'Aigua y el Institut Català de la Salut.

A continuación se muestran los 25 pozos que reciben más caudal de todos los de la red. De los 25 se aprovecha el caudal de los siguientes: Artigues/Sant Adrià, Besòs Mar, Paral·lel, Can Serra, Torrassa y Plaça de Sants.

Estación	Pozo	Q(l/s)
SANT ROC	2-24-2	34,92
ARTIGUES/S.ADRIÀ (2 bombas)	2-23-2	22,03
VERNEDA.Nou	2-22-1	21,01
ARC DE TRIOMF	1-28-1	18,20
BESÒS MAR (Jar)	4-15-3	18,04
H. DE BELLVITGE	1-11-2	14,35
PARAL·LEL	2-10-1	13,81
MARESME(Prim)	4-16-2	13,31
TORRE BARO	11-38-1	10,15
MARINA	1-29-1	9,97
PARAL·LEL	3-23-1	8,70
MARINA GLÒRIES	1-29-2	7,57
BARCELONETA	4-22-1	7,15
CAN SERRA	1-15-1	6,38
SANT MARTÍ	2-20-1	6,09
936 - EM Pozo agotam. 9-36-2 >> La Salut	9-36-2	5,77
GORG	2-25-1	5,74
TORRASSA	1-17-1	5,67
BELLVITGE	1-12-1	5,45

POBLE NOU (mix)	4-18-1	4,84
PLAÇA DE SANTS	5-17-3	4,61
SANT MARTÍ	2-20-2	4,58
POBLE SEC	3-22-1	4,43
ESpanya	3-21-1	4,14
URQUINAONA	4-24-1	4,10

Actualmente se está aprovechando agua para:

- Retorno de caudal al río Besòs (convenio con la Agència Catalana de l'Aigua).
- Riego de parques, jardines y huertos urbanos (convenios con el Ayuntamiento de Barcelona y L'Hospitalet de Llobregat).

El porcentaje de aprovechamiento del agua de la red es aproximadamente el 22,39% del total de la red. En la tabla siguiente se muestra el caudal aprovechado de cada uno de los pozos a lo largo de 2018:

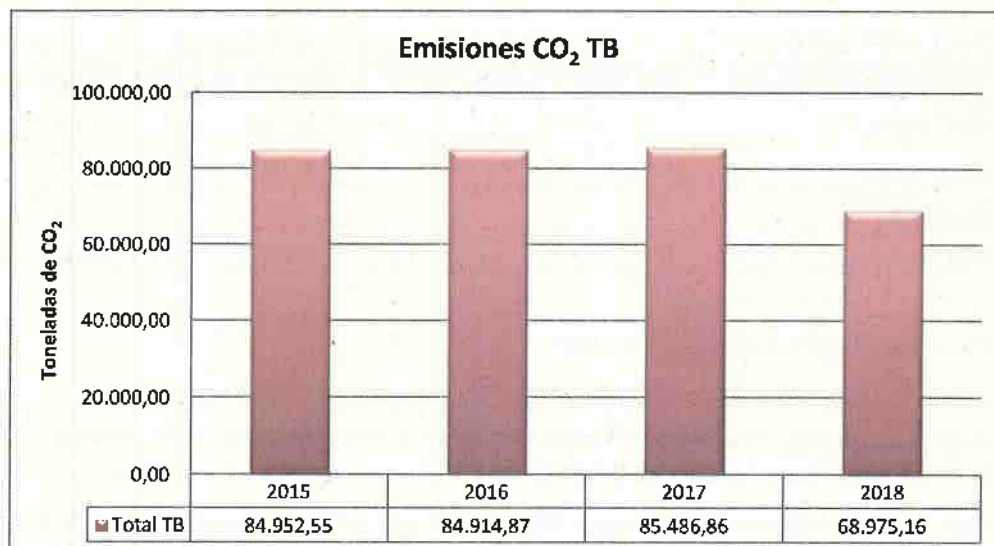
UBICACIÓN	Nº PE	CAUDAL (l/s)	VOLUMEN ANUAL (Hm³)	ENTIDAD DESTINATARIA	USO
RAMBLA JUST OLIVERES	1-14-1	2,61	0,082	AYUNT. DE L'HOSPITALET	REG JARDINES
CAN SERRA	1-15-1	6,38	0,201	AYUNT. DE L'HOSPITALET	REG JARDINES
TORRASSA	1-16-1	5,67	0,179	AYUNT. DE L'HOSPITALET	REG JARDINES
BESÓS MAR	4-15-3	18,04	0,569	AYUNT. DE BARCELONA	REG JARDINES (ZONA LITORAL)
ARTIGUES- SANT ADRIÀ	2-23-2	22,03	0,695	A.C.A	RETORNO CAUDAL RÍO BESÓS
LESSEPS	3-30-1	2,93	0,092	AYUNT. DE BARCELONA	REG JARDINES
PARAL·LEL	3-23-1	8,70	0,274	AYUNT. DE BARCELONA	REG JARDINES
PARAL·LEL	3-23-2	0,95	0,030	AYUNT. DE BARCELONA	REG JARDINES
PLAÇA DE SANTS	5-17-3	4,61	0,145	AYUNT. DE BARCELONA	REG JARDINES
TOTAL		71,92	2,268		
TOTAL RED		321,19	10,129		
APROVECHAMIENTO ACTUAL % DEL CAUDAL TOTAL		22,39%			

Como diferencia respecto al año anterior hay que destacar que el pozo de Baró de Viver que durante el año 2017 recogió 0,192 Hm³ destinados a retorno de caudal del río Besòs, en el año 2018 no ha recogido agua. Dado que no se ha realizado ninguna actuación de impermeabilización de la infraestructura de túnel y/o estación que pueda justificar el descenso del caudal de agua durante el 2018, hay que buscar el motivo de este descenso en otra causa. Una de ellas podría ser un descenso generalizado de los niveles del acuífero del Besòs. Históricamente estos niveles se han situado por encima de los niveles de los andenes de la estación de Baró de Viver y, por ello, provocaban importantes caudales de filtraciones de agua que finalmente llegaban al pozo 1-38-1 de esta estación.



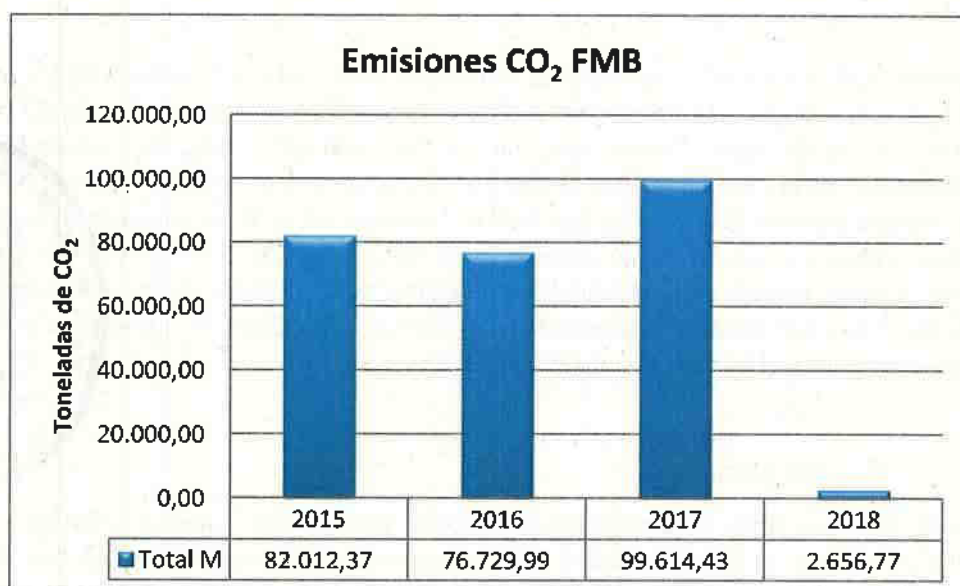
7.3-5. Cambio climático

Desde enero de 2018 toda la electricidad en Alta Tensión que compra TMB es verde (procedente de fuentes no contaminantes y respetuosas con el medio ambiente). Asimismo, desde enero de 2016 toda la electricidad en baja tensión que compra TMB también es verde. Esto se traduce en una drástica reducción de las emisiones de CO₂. Las emisiones derivadas de los gases refrigerantes se han estimado tomando como premisa que se mantienen los mismos consumos de estos gases que el año anterior.



TB dispone de un Sistema de Gestión Ambiental y Energético basado en las normas ISO 14001 e ISO 50001 implantado para los centros de Horta y Zona Franca 1. Estos Sistemas de Gestión ayudan a conseguir la mejora del desempeño ambiental y energético, el cumplimiento de los requisitos legales y otros requisitos, así como el logro de los objetivos ambientales y energéticos definidos. En los próximos años se implantará el Sistema de Gestión en el resto de centros de TB.

En cuanto a FMB, el consumo de energía verde ha provocado una drástica reducción de las emisiones. Como en el caso anterior, las emisiones derivadas de los gases refrigerantes se han estimado tomando como premisa que se mantienen los mismos consumos de estos gases que el año anterior.



En los próximos años está previsto implantar el Sistema de Gestión Ambiental y Energético en FMB. Se comenzará trabajando en su implantación en una prueba piloto en la L3. En 2018 se ha definido el alcance de la prueba piloto y se ha trabajado en la recopilación de toda la

documentación/información necesaria para poder elaborar el diagnóstico para la implantación del SGAYE en la L3. Está previsto finalizarlo en el primer trimestre del 2019.

En el año 2016 se trabajó en la construcción e implantación del Cuadro de Mando ambiental de TMB. Este tiene por objetivo poner a disposición de la empresa una herramienta que permita a los diferentes niveles de gestión y dirección de TMB realizar:

- El seguimiento del Sistema de Gestión Ambiental y Energético.
- El seguimiento de los objetivos y planes de acción.

A través del Cuadro de Mando se puede realizar el seguimiento de la evolución de los consumos energéticos y de las emisiones de CO₂ generadas, entre muchos otros indicadores disponibles.

■ **Medidas en Metro para luchar contra el cambio climático**

Durante el año 2018 se han realizado diversas acciones encaminadas a reducir las causas del cambio climático y avanzar hacia la transición energética:

- Se ha continuado el plan de renovación de equipos de aire acondicionado, con el objetivo de retirar por completo el gas R-22 (causante de efecto invernadero).
- Se ha instalado un total de 22 cargadores eléctricos en centros de trabajo de Metro, destinados a suministrar energía a las furgonetas 100% eléctricas de la flota auxiliar, que han sustituido las antiguas de motor diésel. También se ha redactado el proyecto para instalarlos próximamente en los talleres de Can Zam y Zona Franca, así como en el Funicular y el Teleférico.
- Se está colaborando con Transports de Barcelona, S.A. para la definición de una red eléctrica compartida para todo TMB, alimentada desde subestaciones receptoras de 220 kV y que se situarán una en cada Centro Operativo de Negocio de Bus.
- Se ha colaborado con Transports de Barcelona, S.A. en los proyectos de instalación de la estación de recarga nocturna en el Triangle Ferroviari y de la estación de carga de oportunidad para alimentar autobuses 100% eléctricos de la línea H16.

7.3.6. Protección de la biodiversidad

La actividad de TMB no afecta a ningún espacio natural protegido sino que se desarrolla en un entorno urbano o zona industrial. Por tanto, la incidencia de TMB en la biodiversidad no es relevante.

7.4. Cuestiones Sociales y relativas al personal

7.4.1. Ocupación

■ **Contratación**

En materia de contratación **en el ámbito de la Dirección de Personas de Bus**, y con motivo de poder atender las diferentes necesidades, tanto de oferta como la continuidad en la aplicación del Convenio Colectivo 2015-2019 en el ámbito de la Jubilación Parcial, se han formalizado 438 contratos durante todo el año, entre los que se encuentran:



- Jubilados parciales: Dados los cambios normativos producidos, que han retrasado el acceso a la jubilación parcial este año 2018 a los 61 años y 6 meses, se han realizado 55 jubilaciones parciales.
- Relevistas: Se han transformado en indefinidos 55 contratos de trabajo de empleados temporales (eventuales, o de obra y servicio).
- Incapacidades: Contratos realizados para reingresar al personal de la Empresa al que le ha sido reconocida una incapacidad permanente total para la profesión habitual. La asignación a los nuevos puestos de trabajo se realiza en función de la disponibilidad de vacantes, así como de la compatibilidad de las tareas con la incapacidad reconocida. Este año se han hecho 13 contrataciones.
- Temporales: Se ha prorrogado la vigencia de los contratos de los empleados/as, tanto de tiempo completo como de fin de semana, hasta que se puedan transformar en contratos de relevo para acceso a la jubilación parcial de otros de empleados/as que cumplan los requisitos legalmente establecidos para 2018.
- Temporales de nueva contratación: Durante este año se han realizado 210 nuevas contrataciones, tanto a tiempo parcial como de tiempo completo, de los cuales 28 han sido de operarios de material móvil y 182 de conductores.

En el ámbito de la gestión y la administración de personal en el ámbito del área de negocio de Metro, se ha llevado a cabo toda una serie de actuaciones que se resumen a continuación:

Se han elaborado y tramitado 1.408 contratos y novaciones contractuales. El incremento respecto de los 796 del año anterior se justifica, entre otras causas, por:

- Obligaciones derivadas del XXVI Convenio colectivo (mantenimiento de plantilla, ampliaciones contractuales, puestos alternativos, etc).
- Plan de intervenciones masivas: contrataciones temporales de corta duración de unas 70 personas, las cuales se realizaron en abril, octubre y diciembre.
- Formalización, mediante novaciones, de coberturas por concurso oposición o reestructuraciones.

Cabe destacar la importante limitación a la contratación indefinida que ha supuesto la Ley de Presupuestos Generales del Estado que ha obligado a la compañía a tener que optar por la realización de contrataciones temporales. Durante el 2018 se han elaborado 44 contratos de obra y servicio y 61 contratos de interinidad, para cubrir maternidades o bajas médicas prolongadas.

Los empleados a tiempo parcial suponen el 23% de la plantilla, teniendo en cuenta que se consideran de tiempo parcial todos los jubilados parciales y todos los relevistas (a pesar de tener la garantía de ser indefinidos). Excluyendo estos colectivos, los contratados a tiempo parcial suponen el 14,5% de la plantilla y corresponden, básicamente, a los Agentes de Atención al Cliente del turno 8, y a una parte de los Técnicos de Operación de Líneas Automáticas.

En relación a la jubilación parcial, se han gestionado los periodos de recuperación del porcentaje de trabajo anual de 124 jubilados parciales adscritos al área de negocio de Metro. En la modalidad de recuperación del 25% de trabajo anual de manera "continuada", en lugar de por años, se han adherido 20 personas, lo que supone el 16% de los jubilados parciales.

En cuanto a gestiones realizadas en base a peticiones de los empleados y actuaciones derivadas de sus acciones, se han gestionado 31 bajas por maternidad, 67 permisos por paternidad y 37 permisos por lactancia (acumulada y diaria). Como novedad del ejercicio, se

ha tramitado la prestación asociada a la suspensión por motivo de riesgo en el embarazo de 19 empleadas.

Se han concedido y adaptado las reducciones de jornada solicitadas por los empleados/as, por lo que, a 31 de diciembre de 2018, gozaban de reducción de jornada un total de 312 personas dependientes de la Dirección de la Red de Metro. Los cambios generados por el nuevo convenio colectivo, en cuanto a nuevas modalidades de reducción de jornada, han supuesto muchos cambios de peticiones y la instauración de este mecanismo de conciliación para poder cambiar de turno de trabajo en aquellas áreas de la empresa donde organizativamente es asumible.

Se ha supervisado también la aplicación correcta de los 6.900 permisos, aproximadamente, que por diferentes causas se han concedido a 2.100 empleados de Metro que lo han solicitado.

Se han tramitado todas las solicitudes procedentes de activación o renovación de ayudas para empleados, por las diferentes causas (ayuda guardería, ayuda escolar, discapacidad, extrarradio, etc.), de manera que al finalizar el año, un 51,18% de la plantilla percibe algún tipo de ayuda social.

Se ha gestionado la entrega anual de vestuario de invierno de todos los colectivos del Área de Operaciones. En el Área de Mantenimiento se ha entregado la nueva dotación de ropa de alta visibilidad, con el fin de mejorar la seguridad de los operarios y especialistas.

▪ **Selección y Promoción**

Durante el año 2018 se han realizado un total de 13 procesos del ámbito del negocio de Bus y 26 de áreas Corporativas.

Se ha realizado una selección externa para operarios de mantenimiento de material móvil de autobús en la que se presentaron 127 candidatos y se seleccionaron 22 para realizar un refuerzo temporal en verano en las diferentes cocheras.

Como promoción interna destaca el proceso de Asistencia integral en ruta con 4 personas promocionadas y el de agentes de centro con 5.

Con estos procesos de selección y promoción se han reforzado los diferentes servicios operativos ofrecidos, en tiempo y forma, y se han cubierto las posiciones en los talleres surgidas como consecuencia inmediata del incremento de oferta que ha habido.

Otros procesos realizados en el negocio de Bus durante el 2018, fruto de cobertura de jubilaciones y/ o nuevas necesidades, han sido los siguientes:

	Plazas ofertadas
agentes de centro	5
asistencia integral en ruta (interno)	1
asistencia integral en ruta (externo)	3
eléctrico automoción (externo)	2
electrónico automoción (externo)	1
inspector capacitador Centro de Diagnóstico de Inspección Predictiva (CDIP)	3



almacenista de Material Móvil	7
operarios mantenimiento Material Móvil bus	22
chapista	1
responsable de oficina centro de CON para el área operativa de bus	1
responsable de oficina de servicios de red y proyectos del centro de soporte a la red de bus	1
técnico/a oficina técnica proyectos mantenimiento	1
técnico/a polivalente	2
técnico/a responsable relaciones laborales y asesoría jurídica laboral bus	1

Durante el año 2018 se han realizado un total de **47 procesos del ámbito del negocio de Metro y 26 de áreas Corporativas**.

Dentro del ámbito de Mantenimiento de material móvil destacan los procesos de promoción interna para la cobertura de 19 plazas de Puerta cocheras de líneas convencionales, 5 de líneas automáticas y 1 coordinador de puerta cochera de Líneas Automáticas.

En la Operación, destacar los procesos de Mandos Técnicos Operativos (CTO) tanto externos como internos, y las posiciones de Técnicos Operativos de Líneas Automáticas (TOLA) que se han cubierto vía concurso oposición en primera instancia y vía anuncio externo posteriormente.

Para dar **cobertura a las necesidades del verano de los Agentes de Atención al Cliente (AAC)** en Metro, se realizó la selección de 136 personas para trabajar de manera temporal como AAC de verano, por las que se recibieron 3.963 candidaturas.

Destacar el proceso de Auxiliares de Control e Información (ACI) para cubrir las semanas especiales realizando intervenciones masivas tanto en octubre como en diciembre, lo que ha representado 119 personas de la bolsa de Agentes de atención al cliente (AAC).

El resto de procesos realizados, tanto internos como de selección externa, han ido dirigidos a cubrir vacantes generadas por jubilaciones, promociones, movilidades funcionales o nuevas necesidades, consecuencia de diferentes situaciones relevantes de 2018, como la firma del convenio colectivo o la reestructuración organizativa planteada en Metro. Asimismo, se han cubierto las siguientes vacantes:

	Plazas ofertadas
Agente atención al cliente (AAC) VERANO 2018	136
Auxiliar de Control e Información (ACI)	11
Adm/va Unidad Adm. y Gestión de Personas de METRO	1
Jefe de líneas automáticas	5
Mando de Grupo Instalaciones Eléctricas de Baja Tensión	1

Mando de Grupo Caja	1
Mando de Grupo Revisión	2
Mando de Grupo Trucks	4
Coordinadores de Puerta de Cochera de Líneas Automáticas	1
Mando Técnico Operativo (CTO) (INTERNO)	3
Mando Técnico Operativo (CTO) (EXTERNO)	7
Electromecánico - Operario-Mantenimiento Infraestructuras (OMI)	1
Electromecánico -Especialista	1
Electromecánicos	5
Ingeniero de Manten. Señalización Telecontrol y Comunic. (STC)	1
Ingeniero Señalización y Comunicación de CCM	1
Ingeniero/a Mantenimiento STC (red convencional)	1
Ingenieros de Mantenimiento Instal. Baja Tensión y Electromar.	2
Especialista Superior Energía Polivalente	1
Especialista Superior Energía Polivalente	1
Especialistas Validación y Venta	2
Guardavías	3
ACIs para intervenciones masivas	119
Mecánico Taller Maquinaria Vías	2
OMI de Sistema de Señalización Telecontrol y Comunicación (SCTC)	2
OMI Sistemas Digitales de Voz y Datos (SDVD)	1
Operario Mantenimiento Mat. Móvil (OMMM)	1
Operador Información, Comunicación y Atención al Cliente en el CCM	2
Operador/a Grupo Maquinaria Pesada	1
Operador/a Grupo Maquinaria Pesada de vías	2
Albañil (EXTERNO)	3
Programador Actividades Diarias	2
Responsable Estudios y Proyectos Área de Metro	2
Responsable Mantenimiento STC red convencional	1
Responsable Trucks, Maquinaria y Caja	1
Responsable Unidad Proyectos BT/EM	1
Supervisor CCM	3
Soporte Técnico Relaciones Laborales de Metro	1



Técnico/a -Resp. Construcción, Edificación y Mantenimiento	2
Técnico/a de Limpieza e Imagen	2
Técnico/a Puerta de Cochera de Líneas Automáticas	5
Técnica/a Puerta de Cochera de Líneas Convencionales	19
Técnico/a Resp. De Proyectos Protección Civil	1
Técnico Proyectos Estratégicos	2
Técnico Operación Líneas Automáticas (TOLA) (INTERNO)	2
Técnico Operación Líneas Automáticas (TOLA) (EXTERNO)	41
Tractorista	2

En cuanto a las **Áreas Corporativas**, se han realizado procesos en todas ellas. Dentro de la **Dirección Ejecutiva Económico Financiera**, se han cubierto vacantes tanto en los Servicios Financieros, Logística, Almacén, Compras, etc, sobre todo se han ofrecido posiciones de ámbito técnico administrativo y también algunas de responsables, como resultado de prejubilaciones de los titulares de los puestos. Algunas de estas posiciones administrativas han sido de carácter temporal y se han ofrecido en la bolsa de AAC (cobertura de bajas de maternidades, vacaciones, bajas por Incapacidades Temporales, etc).

En el **Área corporativa de RRHH** también se han realizado algunas incorporaciones; en la unidad de prevención de riesgos laborales se han cubierto 5 vacantes como Técnico/a Superior en PRL en un proceso externo al que se presentaron 162 candidatos.

Dentro de la **Dirección Ejecutiva de Marketing** también se han realizado procesos para las diferentes unidades, tanto de Clientes como de Comercial, y tanto para vacantes en oficinas como directamente en la atención al ciudadano; este servicio se ha reforzado con incorporaciones temporales y estructurales, para dar un mejor servicio al ciudadano a raíz de los nuevos títulos que se han comercializado.

Destacar también la cobertura de la posición del Responsable de comercialización de negocio no tarifario, por un lado y, por otro, el de Responsable de Puntos TMB, ambas posiciones de mando y gestión de equipos.

En el **Área de Dirección Ejecutiva de innovación, Tecnología y Negocio Internacional** se ha realizado un proceso de 3 técnicos/a de proyectos de tecnología (ámbitos diferentes: *ticketing*, tecnología de operación metro y tecnología de operación bus) de forma externa y temporal, al que se presentaron 55 candidatos, 1 técnico/a responsable de sistemas tecnológicos de operación bus y 1 de Operador del CST y un Supervisor de CST.

El Área de Asesoría Jurídica se ha reforzado con un técnico/a asesor jurídico-abogado/a.

Relación de plazas ofertas en Áreas Corporativas:

	Plazas ofertadas
Administrativo de Contabilidad Financiera y Terceros	1
Administrativo de Seguimiento de Costes	1

Administrativo/a Quejas, Reclamaciones y Sugerencias	3
Administrativo/a Superior Contabilidad Proveedores	1
Administrativo/a Superior Logística de Ventas y Recaudación	3
Agente Centro de atención al ciudadano	1
Agente de Información y Atención Digital	5
Comprador/a	2
Coordinador de Proyectos de Accesibilidad y Corporativos	1
Coordinador/a nuevos proyectos Inform y Atención al Cliente (IAC)	1
Especialista Sistemas Digitales Voces y Datos	2
Gestor/a-Administrador/a WEB	1
Enfermero/a del Trabajo (EXTERNO)	2
Almacenero	1
Operador del CST	1
Operador de Información y Atención Digital	1
Project Manager Marketing Digital	2
Rbles. Exclusivas Publicitarias y Canales de Venta	1
Redactor/a Periodista Digital	1
Responsable Comercialización del Negocio No tarifario	1
Responsable Contabilidad a Terceros	1
Responsable de Información y Atención al Cliente	1
Responsable de Información y Atención Digital	1
Responsable Medio Ambiente	1
Responsable Oficina Técnica Direcc. Ejecutiva Marketing	1
Responsable Proyectos Transversales (EXTERNO)	1
Responsable Calidad	1
Responsable Unidad de Aprovisionam. de Recambios y Mat. de Consumo	1
Supervisor/a CST	1
Soporte Administrativo para la Unidad de Contabilidad	4
Soporte Técnico de Formación	1
Técnico Especialista Gestión Ambiental (INTERNA)	1
Técnico Especialista Gestión Ambiental (EXTERNA)	2
Técnico Especialista Gestión Calidad	1
Técnico Logístico Almacén y Calidad	2



Técnico Responsable Product Manager Transportes de Ocio (TEMPORAL)	1
Técnico Sup. Desarrollos SAP Módulo PPS (EXTERNO)	2
Técnico/a - Responsable Módulo RRHH de SAP - Sistemas de Inform.	3
Técnico/a Asesor Jurídico-Abogado/a	1
Técnico/a Centro de Servicios de Gestión Dirección de Personas (CSGDP)	1
Técnico/a de Proyectos	2
Técnico/a Proyectos de Tecnología (Ámbitos diferentes: Ticketing, Tecnología Oper. Metro y Tecn. Oper. BUS) EXTERNO	3
Técnico/a Especialista Nóminas (inicialmente Gestor/a Nóminas)	3
Técnico/a Responsable Sistemas Tecnológicos Operación BUS	1
Técnico/a Superior en Infraestr. de Redes (EXTERNO)	1
Técnico/a Superior en PRL (EXTERNO)	5
Técnico/a Soporte Cuadro de Servicios y Atención Digital	1
Técnico/ Soporte Quejas y Reclamaciones	1
Técnico/ Telecomunicaciones	2
Técnico/a-Responsable Módulos de Internet (INTERNO)	1
Técnico/a-Responsable Módulos Comercio Electrónico (EXTERNO)	1
Técnico/a-Responsables Sistemas Operación de Metro (INTERNO)	1

A lo largo de 2018 se han realizado los seguimientos y acompañamientos de las personas seleccionadas antes de cumplirse los periodos de prueba, los cuales son de gran relevancia, ya que sirven para:

- Valorar el grado de integración y satisfacción en el puesto de trabajo.
- Dar el apoyo necesario por parte de RRHH en caso de detección de dificultades.
- Cerrar el proceso de incorporación al nuevo puesto de manera global.

Se ha realizado también un grupo de acogida para las personas incorporadas en el año anterior y también se ha apoyado la selección de los estudiantes en prácticas para contribuir a un mejor ajuste dentro de los departamentos correspondientes.

En cuanto a las prestaciones para los empleados a tiempo completo y para los de tiempo parcial o temporales de TMB, hay que señalar:

- Seguro de vida: no se hace ningún tratamiento diferenciado entre los empleados a tiempo completo y los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal.
- Asistencia sanitaria: el programa de asistencia sanitaria no excluye a los empleados contratados a tiempo parcial o completo.
- Cobertura por incapacidad e invalidez: En cuanto a los complementos salariales que hace la empresa de manera complementaria a las prestaciones de la Seguridad Social

de incapacidad temporal, no hay diferencia entre empleados a tiempo completo y empleados a tiempo parcial o con contrato temporal. La cobertura por invalidez que se abona a los empleados que tienen reconocida por la Seguridad Social una invalidez permanente (total o absoluta), en TMB estas prestaciones las abonan los Planes de pensiones para aquellos empleados que sean partícipes y no se hace ninguna diferenciación entre los partícipes a tiempo completo respecto a los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal. Aquellos empleados de TB que no se encuentran adheridos al Plan de pensiones, disponen de coberturas por invalidez sin diferenciación del tipo de contrato.

- **Permiso parental:** En cuanto a días de permiso parental, no hay diferencia por tipo de contrato, pero la prestación por paternidad durante estos días, será mayor o menor en función del tipo de contrato.
- **Provisiones para Jubilación:** dado que la legislación estableció la obligatoriedad de externalizar los compromisos por pensiones, no hay provisiones para pensiones. En cuanto a las aportaciones de la empresa a los Planes de pensiones para la contingencia de jubilación, no se hace ningún tratamiento diferenciado entre los empleados a tiempo completo respecto a los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal.

▪ **Sistemas de Gestión Competencial, Proyectos e innovación**

A comienzos del año 2018 se ha cerrado el proceso de la Apreciación de la Actuación (AA) de **2017 con 288 personas evaluadas de la Red de Bus y 15 de las Áreas Funcionales** (más 798 a la red de Metro que dan un total de **1.101 para el conjunto de TMB**). Respecto a la AA de 2018, 307 personas de la Red de Bus y 14 de las Áreas Funcionales hasta ahora se han evaluado, no habiéndose cerrado el proceso a la fecha de elaboración de este Informe de Gestión.

Durante el ejercicio se han asignado 11 perfiles competenciales. Se han impartido 2 sesiones formativas para nuevos evaluadores, con 6 asistentes de TB, y 3 sesiones formativas para nuevos evaluados, con 5 asistentes. Se ha realizado externamente una formación sobre "Entrevistas con colaboradores" para los Jefes de Grupo de Operación de Líneas (CGOL) consistente en 3 sesiones con 23 asistentes.

En Metro se han impartido 3 sesiones formativas para nuevos evaluadores, con 4 asistentes de Metro y 7 sesiones formativas para nuevos evaluados, con 58 asistentes.



AÑO 2017	Femenino	Maculino	Total general
Agente de Atención al Cliente		1	1
Auxiliar Técnico		8	8
Coordinador Centro de Difusión e Información al usuario (CDIU)	1		1
Coordinador de Equipo		5	5
Coordinador Protección Seguridad	5	22	27
Esp. Sup. Energía Polivalente		12	12
Especialista mantenimiento		1	1
Especialista Sup. Puerta Cochera	1	138	139
Especialista Superior Energía		5	5
Especialista Superior SCTC	2	63	65
Grupo 1	1	2	3
Grupo 2		1	1
Grupo 3	3	5	8
Grupo A nivel 07		40	40
Grupo A nivel 08	1	85	86
Grupo A nivel 09	5	131	136
Grupo A nivel 10	1	29	30
Grupo A nivel 12		1	1
Jefe de líneas automáticas	1	7	8
Jefe de líneas convencionales	2	1	3
Mando Técnico Operativo	23	115	138
Oficial Superior Administrativo	1	1	2
Operador de emergencias	3	6	9
Operador de líneas automáticas		36	36
Responsable Operativo de Zona	6	17	23
Responsable Sección Mantenimiento	1	24	25
Responsable Turno de Gerencia		8	8
Responsable Turno Mantenimiento		46	46
Responsable Unidad Mantenimiento		20	20
Técnico Agregado B	3	1	4
Técnico Agregado D	1		1
Técnico Agregado F		1	1
Técnico Agregado G		4	4
Técnico Agregado H		6	6
Técnico Agregado I		2	2
Técnico Ayudante		2	2
Técnico Operación Líneas Automáticas	13	181	194
Total general	74	1.027	1.101

Se han implantado 5 mejoras durante el año:

1. Diseño y propuesta de cuarto "falso" objetivo para solicitar formación en los formularios de Mandos Intermedios y Técnicos (aprovechar la flexibilidad de los campos previstos por los objetivos de cada año para incluir nuevas funcionalidades del formulario sin incurrir en gastos de programación informática).
2. Neutralización de las Responsabilidades Básicas no ejercidas (polivalencia).
3. Formación para evaluadores expertos.
4. Sustitución de evaluadores a medio curso en evaluación continua.
5. *SharePoint* con lista de incidencias y solicitudes de las Apreciaciones de la Actuación.

Durante el año se ha asumido la función de enlace con el Área de Tecnología del Centro de Servicios de Gestión de Dirección de Personas, con la participación en 28 solicitudes en el registro FORJA de SAP HR, de las cuales se han generado 15. Igualmente se ha asumido la función de agente de innovación y se ha participado en las tareas correspondientes del Plan de innovación y en el proyecto de la Nueva Plataforma de innovación.

Finalmente, también se ha participado activamente en los siguientes proyectos, iniciativas y actividades:

- Análisis, diagnóstico y redefinición del Modelo objetivo de la Unidad de Formación de TMB.
- Herramienta integrada de seguimiento de las solicitudes de coberturas y los procesos de selección.
- Equipo de trabajo Liderazgo - Frontera REL dentro de la II fase del Proyecto Wex (*Employee Journey Map Metro*).
- Nuevo esquema de KPI (indicadores clave) del Servicio.
- Proceso de Acogida de nuevas incorporaciones.
- Prueba Piloto con Licencias de *Linked In* para reclutamiento y selección y *employer branding*.
- Prueba Piloto de la App de GenTMB.
- Revisión del Proceso de Formación de TMB.
- Revisión del Proceso de Selección de TMB.
- Participación en la Comisión de Metros de la ATUC presentando el sistema de Evaluación de la Actuación de Mandos Intermedios y objetivos de los Mandos Intermedios.
- Visita a TMB de RRHH de RATP de París.

■ **Plantilla por sexos**

La plantilla activa del Grupo Consolidado de TMB a 31 de diciembre estaba formada por 8.232 empleados/as de los cuales 6.540 eran de sexo masculino (79,4%) y 1.692 de sexo femenino (20,6%). Dentro de esta cifra se incluyen 374 personas en régimen de jubilación parcial vinculada a un contrato de relevo. En el año 2018 la plantilla ha aumentado en 269 personas, la mayor parte de ellas corresponden al colectivo de agentes de atención al cliente, conductores de bus y operarios por el aumento de oferta que ha habido en el servicio (puesta en servicio de la L10 Sur, Planes de Mejora de la Calidad de Metro y Bus, Plan de Participación de bus). El personal femenino ha aumentado un 5,8% y el masculino un 2,8%.

Plantilla Activa a 31 de diciembre por sexos:

	ANY 2018			ANY 2017		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Transports de Barcelona, S.A.	4.127	379	4.506	3.979	348	4.327
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	2.405	1.295	3.700	2.376	1.234	3.610
Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.	9	17	26	10	16	26
TMB, S.L.	1	1	2	1	1	2
TOTAL GRUPO TMB	6.540	1.692	8.232	6.364	1.599	7.963

Plantilla media homogénea por sexos:

	ANY 2018			ANY 2017		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Transports de Barcelona, S.A.	3.828,96	338,70	4.167,65	3.709,87	312,43	4.022,30
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	2.199,65	1.157,05	3.356,70	2.144,00	1.103,22	3.247,22
Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.	8,44	13,93	22,37	9,54	14,19	23,73
TMB, S.L.	1,00	1,00	2,00	1,00	0,80	1,80
TOTAL GRUP TMB	6.038,05	1.510,68	7.548,73	5.864,40	1.430,64	7.295,04

En cuanto a la plantilla media homogénea del Grupo Consolidado de TMB (en términos de horas por empleado y año), en el año 2018 se ha situado en 7.548,73 personas, es decir, ha crecido en 253,7 efectivos (+ 3,5%) respecto al año 2017.

■ Plantilla activa a 31 de diciembre por edades

La mayoría de la plantilla del Grupo de TMB se concentra en la franja de edad que va de 41 a 50 años con 3.518 empleados (42,7%) del total.

	FMB	TB	PSM	TMB, S.L.	Total
Menos de 31 años	222	119	14		355
de 31 a 40 años	941	703	8	1	1.653
de 41 a 50 años	1.606	1.908	4	1	3.518
Más 50 años	931	1.776			2.706
TOTAL GRUPO TMB	3.700	4.506	26	2	8.232

Miembros del Consejo de Administración de Transports de Barcelona, S.A. por sexos y estructura de edades a 31 de diciembre de 2018:

	Masculino	Femenino	total
de 30 a 50 años	6	1	7
Más 50 años	8	0	8
Total personas	14	1	15

Miembros del Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. por sexos y estructura de edades a 31 de diciembre de 2018:

	Masculino	Femenino	total
de 30 a 50 años	6	2	8
Más 50 años	6	0	6
Total personas	12	2	14

Miembros del Consejo Ejecutivo de TMB por sexos y estructura de edades:

	Masculino	Femenino	total
de 41 a 50 años	1	2	3
Más 50 años	3	1	4
Total personas	4	3	7

La totalidad de estos directivos fueron contratados dentro de la comunidad local, concretamente en el ámbito de la Región Metropolitana de Barcelona.

▪ *Plantilla activa a 31 de diciembre por nacionalidades*

La gran mayoría de la plantilla del Grupo de TMB, a 31 de diciembre de 2018, era de nacionalidad española, concretamente, el 99,3% del total. Tan sólo 58 empleados/as (el 0,07%) habían nacido fuera de España, de los cuales 25 eran de nacionalidad italiana y el resto se distribuían en varias procedencias.

Plantilla Activa a 31 de diciembre por nacionalidades:

	Año 2018	%
España	8.174	99,30%
Italia	25	0,30%
Francia	3	0,04%
Marruecos	2	0,02%
Portugal	4	0,05%
Rumanía	3	0,04%
Argentina	2	0,02%
Perú	2	0,02%
Uruguay	2	0,02%
Colombia	2	0,02%
otros	13	0,16%
TOTAL GRUPO TMB	8.232	100,00%



▪ *Plantilla por clasificación profesional*

En el siguiente cuadro se muestra la plantilla activa del Grupo TMB, a 31 de diciembre de 2018, agrupada según clasificación profesional, donde casi el 80% del total correspondía al colectivo de conductores/as, operarios/as y especialistas.

Plantilla Activa a 31 de diciembre por clasificación profesional:

	Año 2018	%
Personal de oficinas	696	8,5%
Mandos	705	8,6%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	6.576	79,9%
Directivos/as y responsables	255	3,1%
TOTAL GRUPO TMB	8.232	100,0%

En cuanto a la **Plantilla Media Homogénea del Grupo TMB** (en términos de horas por empleado y año), el incremento anual ha sido de 253,7 empleados, de los que 217,3 corresponden al grupo de "Conductores/as (Agentes atención al cliente/motoristas), operarios/as y especialistas" y 35,9 a "Personal de oficinas". Por el contrario, la plantilla de "Directivos/as y responsables, bajó en 15,6 empleados.

	Año 2018	Año 2017	Diferencia
	Total	Total	Total
Personal de oficinas	608,37	572,44	35,93
Mandos	662,97	646,96	16,01
Conductores/as, operarios/as y especialistas	6.052,42	5.835,13	217,28
Directivos/as y responsables	224,96	240,51	-15,55
TOTAL GRUPO TMB	7.548,73	7.295,04	253,68

■ **Plantilla Activa a 31 de diciembre por modalidad de contrato de trabajo**

Casi el 86% de la plantilla activa del Grupo TMB a 31 de diciembre de 2018 tenía contrato indefinido, y dentro de éstos, el 76,6% eran indefinidos a tiempo completo.

	Año 2018	%
Indef. Tiempo Completo	6.309	76,6%
Indef. Tiempo Parcial	763	9,3%
Temporales T. Completo	275	3,3%
Temporales T. Parcial	885	10,8%
TOTAL GRUPO TMB	8.232	100,0%

La Plantilla Activa a 31 de diciembre de 2018 desglosada por tipo de contrato y por sexo es la siguiente:

	Plantilla Activa a 31 diciembre 2018		
	Masculino	Femenino	Total
Indef. Tiempo Completo	5.071	1.238	6.309
Indef. Tiempo Parcial	528	235	763
Temporales T. Completo	225	50	275
Temporales T. Parcial	716	169	885
TOTAL GRUPO TMB	6.540	1.692	8.232

La Plantilla Activa a 31 de diciembre de 2018 desglosada por tipo de contrato y por grupos de edad es la siguiente:

Plantilla activa a 31 de diciembre 2018					
	Indefinidos Tiempo Completo	Indefinidos Tiempo Parcial	Temporales Tiempo Completo	Temporales Tiempo Parcial	total
Menos de 31 años	119	63	74	99	355
de 31 a 40 años	1.165	186	111	191	1653
de 41 a 50 años	2.951	306	73	188	3.518
Más 50 años	2.074	208	17	407	2706
TOTAL GRUPO TMB	6.309	763	275	885	8.232

Finalmente, la Plantilla activa a 31 de diciembre de 2018 desglosada por tipo de contrato y clasificación profesional es:

Plantilla activa a 31 de diciembre 2018					
	Personal de oficinas	Mandos	Conductores/as, operarios/as y especialistas	Directivo/as y responsables	Total TB
Indefinidos Tiempo Completo	577	630	4.877	225	6.309
Indefinidos Tiempo Parcial	7	8	748	0	763
Temporales Tiempo Completo	33	15	227	0	275
Temporales Tiempo Parcial	79	52	724	30	885
TOTAL GRUPO TMB	696	705	6.576	255	8.232

■ Empleados con discapacidad

A 31 de diciembre de 2018 había **226 empleados** con algún tipo de discapacidad en el Grupo de TMB, de los cuales 73 eran de FMB y 153 de TB.

■ Despidos

En el año 2018 ha habido 6 despidos (3 hombres y 3 mujeres).

	AÑO 2018			
	FMB	TB	PSM	Total
Hombres	2	1	0	3
Mujeres	2	1	0	3
TOTAL GRUPO TMB	4	2	0	6

	AÑO 2018			
	FMB	TB	PSM	Total
De 18 a 29 años	0	0	0	0
de 30 a 49 años	2	1	0	3
De 50 o más años	2	1	0	3
TOTAL GRUPO TMB	4	2	0	6

En TB el empleado masculino corresponde al grupo Bo6 (dentro de la agrupación Conductores/as, Operarios/as y Especialistas) y la empleada corresponde al grupo 3 (dentro de la agrupación de Directivos/as y Responsables).



En FMB los dos hombres corresponden a un empleado del Grupo 1 (Directivos/as y Responsables) y un Agente de atención al cliente (grupo Conductores/as, Operarios/as y Especialistas).

Las dos mujeres corresponden a una empleada del Grupo 1 y una del Grupo 3 (Directivos/as y Responsables).

■ Remuneraciones

— Por sexo:

En cuanto a la remuneración media de las sociedades del Grupo Consolidado de TMB correspondiente al año 2018, desglosada por sexo, es la siguiente:

Por sexo:	Masculino	Femenino
Remuneración media (euros):		
Transports de Barcelona, S.A.	41.027	42.748
Ferrocarril Metropolità, S.A.	42.363	38.232
Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y TMB, S.L.	36.347	32.782

El colectivo femenino de TB ha percibido, en promedio, una retribución anual 1.721 euros superior respecto al colectivo masculino. Ello se explica básicamente porque la proporción de Mujeres Directivas y responsables de TB es mayor que la de hombres, concretamente, un 8,7% en el colectivo femenino y un 2,2% en el masculino y en el colectivo de Conductores/as, Operarios/as y Especialistas es mayor la proporción de hombres que de mujeres.

El colectivo femenino de FMB ha percibido, en promedio, una retribución anual 4.141 euros inferior respecto al colectivo masculino. Ello se explica básicamente porque, por una parte, el peso del colectivo de Conductores/as, Operarios/as y Especialistas es mayor en el caso de las mujeres (cerca del 80% de la plantilla media homogénea femenina) mientras que en los hombres representa el 73% de la plantilla masculina. Por otra parte, la plantilla media homogénea de mujeres Directivas y Responsables representa un 1,5% de todo el colectivo femenino de la empresa mientras que en el caso de los hombres ha representado el 4,3% del colectivo masculino de la sociedad. Por otra parte, el colectivo masculino tiene una antigüedad media en la empresa superior al femenino. La plantilla de igual o más de 20 años de antigüedad en la empresa es superior en el caso de los hombres (16%) que en el de las mujeres (7%).

En cuanto a las sociedades más pequeñas del grupo, PSM, S.A. y TMB, S.L., la retribución media de los hombres es 3.565 euros superior al de las mujeres, básicamente por la diferencia de grupo profesional que existe entre los integrantes de TMB, SL.

— Por Edades:

En cuanto a la retribución media por edades, en TB el colectivo mayor de 50 años es el que ha percibido una mayor retribución media, seguido del colectivo que se encuentra en la franja de 41 a 50 años debido a que suelen ser los grupos con mayor antigüedad en la sociedad (se percibe un complemento por permanencia laboral efectiva en la empresa). Así, un 26% de la plantilla media homogénea tenía en 2018 una antigüedad en la empresa igual o mayor de 20 años y, dentro de ésta, el 70% tenían más de 50 años de edad.

En el caso de FMB, el colectivo mayor de 50 años es el que ha percibido una mayor retribución media, seguido del que se encuentra en la franja de 41 a 50 años debido a que suelen ser los

grupos con mayor antigüedad en la empresa (se percibe un complemento por permanencia laboral efectiva en la empresa). Concretamente, un 23% de la plantilla media homogénea tenía una antigüedad igual o mayor de 20 años y, dentro de ésta, el 43% tenían más de 50 años.

En el caso de PSM, S.A. y TMB, S.L. la mayor retribución media se da en el colectivo de 41 a 50 años.

Por Edades:	menos 31 años	de 31 a 40 años	de 41 a 50 años	más de 50 años
Remuneración media (euros):				
Transports de Barcelona, S.A.	22.486	31.478	38.214	50.281
Ferrocarril Metropolità, S.A.	25.508	33.938	41.378	53.838
Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y TMB, S.L.	30.032	37.532	46.720	0

— Por Clasificación profesional:

En cuanto a la retribución media por clasificación profesional en TB, la mayor retribución se encuentra en la agrupación de Directivos/as y Responsables, seguido del Personal de oficinas y Mandos. Dentro de la agrupación Personal de oficinas se incluye también un colectivo de técnicos cualificados que hace incrementar la media retributiva del grupo. En el colectivo de Directivos/as y Responsables destaca que el 60% de los integrantes tienen una antigüedad igual o mayor a 20 años de permanencia en la empresa.

En FMB la mayor retribución media se encuentra en la agrupación de Directivos/as y Responsables, seguido del Personal de oficinas y Mandos. Dentro de la agrupación Personal de oficinas se incluye también un colectivo de técnicos cualificados que hace incrementar la media retributiva del grupo. En el colectivo de Directivos/as y Responsables hay que resaltar que el 54% de ellos tienen 20 o más años de antigüedad en la empresa.

Finalmente, en PSM, S.A. y TMB, S.L. también la mayor retribución se da en el Directivos/as y Responsables seguido del Personal de oficinas.



Por Clasificación Profesional (euros):	Conductores/as, Operarios/as y especialistas	Personal de oficinas	Mandos	Directivos/as y Responsables
Remuneración media:				
Transports de Barcelona, S.A.	39.048	48.244	47.170	76.336
Ferrocarril Metropolità, S.A.	37.518	48.201	45.510	77.922
Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y TMB, S.L.	32.412	47.334	0	59.851

■ Brecha salarial

La Unión Europea lleva adoptando medidas desde hace más de 50 años para defender el principio de igual remuneración por igual trabajo o trabajo de igual valor. El artículo 141 del Tratado de Roma ha servido de base para la adopción de varias leyes importantes de Europa referente a ello.

Según el estudio del Instituto de la Mujer "Diferencia y Discriminación Salarial" la diferencia salarial, también llamada brecha salarial o desigualdad salarial, se refiere a la brecha existente

entre lo que cobran, de media, hombres y mujeres, es decir, la diferencia salarial se define como la distancia existente entre el salario masculino y el femenino.

A continuación se muestran los datos de Remuneraciones brutas medias anuales y la brecha salarial que existe entre hombres y mujeres. El cálculo de la brecha salarial es:

$\% \text{ Brecha Salarial} = (\text{Remuneración media hombres} - \text{Remuneración media mujeres}) \times 100 / (\text{Remuneración media hombres})$.

Este indicador puede verse afectado por la antigüedad de los empleados en la sociedad en los diferentes grupos de clasificación profesional y entre géneros.

Por otra parte, señalar que las tablas salariales del Convenio Colectivo no hacen distinción de género.

— *Brecha salarial por Clasificación profesional:*

TB	Masculino	Femenino	Brecha Salarial
Personal de oficinas	48.937	47.097	3,8%
Mandos	47.192	46.436	1,6%
Conductores/as, Operarios/as y especialistas	39.180	37.143	5,2%
Directivos/as y Responsables (1)	77.118	74.116	3,9%
total sociedad	41.027	42.748	-4,2%

(1) Incluye a los miembros del Consejo Directivo

Este indicador puede verse afectado por la antigüedad de los empleados en la sociedad en los diferentes grupos de clasificación profesional y entre géneros. Las tablas salariales de los acuerdos laborales no hacen distinción de género.

La mayor brecha salarial por grupos profesionales se da en el de Conductores/as, Operarios/as y Especialistas (5,2%) y la menor en los Mandos (1,6%).

A nivel total de TB, la brecha salarial es negativa (-4,2%). Ello se debe a varios motivos:

- Mayor peso de la plantilla media homogénea de hombres que mujeres en el total de la sociedad: 91,9% de los hombres versus un 8,1% las mujeres.
- Además, dentro del colectivo masculino, el 86% de la plantilla pertenece al grupo Conductores/as, Operarios/as y Especialistas (que tienen la retribución media más baja).
- Hay que tener presente que dentro del Colectivo de Mujeres, el personal Directivo y Responsables es el 8,7% de la plantilla femenina, mientras que en el de hombres representa el 2,2% de la plantilla masculina.

METRO	Masculino	Femenino	Brecha Salarial
Personal de oficinas	49.885	41.615	16,6%
Mandos	45.831	43.629	4,8%
Conductores/as, Operarios/as y especialistas	38.542	36.458	5,4%
Directivos/as y Responsables (1)	78.082	81.446	-4,3%
total sociedad	42.363	38.232	9,8%

(1) Incluye a los miembros del Consejo Directivo

Este indicador puede verse afectado por la antigüedad de los empleados en la sociedad en los diferentes grupos de clasificación profesional y entre géneros. Las tablas salariales de los acuerdos laborales no hacen distinción de género.

La mayor brecha salarial por grupos profesionales se da en el Personal de Oficinas (+16,6%) y la menor en los Directivos/as y Responsables, donde es negativa (-4,3%). Dentro del Personal de oficinas, el colectivo masculino igual o mayor a 20 años de antigüedad en la empresa es superior al de las mujeres, concretamente, en los hombres representa un 32% de todos los hombres del grupo mientras que en las mujeres un 25% de las mujeres del grupo, lo que explicaría parte de esta brecha salarial.

A nivel total de FMB, la brecha salarial es del 9,8% (explicada en el apartado Retribuciones por sexo).

PSM, SA + TMB,SL	Masculino	Femenino	Brecha Salarial
Personal de oficinas	0	47.334	
Mandos	0	0	
Conductores/as, Operarios/as y especialistas	33.562	31.738	5,4%
Directivos/as y Responsables	59.851	0	
total sociedades	36.347	32.782	9,8%

En cuanto a PSM, S.A. y TMB, S.L. conjuntamente, la brecha salarial es del 9,8% y se explica por la composición masculina del Personal Directivo y Responsables y por la brecha salarial del 5,4% en el colectivo de Conductores/as, Operarios/as y Especialistas. En estos últimos, la brecha se explicaría porque en los hombres, el 50% tienen una antigüedad en la empresa mayor de 7 años mientras que en las mujeres es del 29% las que llevaban más de 7 años en la empresa.

— Brecha salarial de Consejeros y Directivos:

En el **Consejo de Administración de la Sociedad**, no todos los consejeros perciben las dietas ya que algunos de ellos renuncian a las mismas.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN AÑO 2018		
Transports de Barcelona	Masculino	Femenino
DIETAS	1.353	0
OTROS CONCEPTOS		

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN AÑO 2018		
Ferrocarril Metropolità de Barcelona	Masculino	Femenino
DIETAS	1.255	0
OTROS CONCEPTOS		



En cuanto a los miembros del **Consejo Directivo de TMB**, la brecha salarial es negativa (-16,1%) debido a los diferentes niveles de responsabilidad. Si no se tiene en cuenta el importe de la indemnización, disminuye la brecha salarial negativa al -10,8%.

MIEMBROS DEL CONSEJO DIRECTIVO DE TMB AÑO 2018			
	Masculino	Femenino	Brecha Salarial
Retribución fija	102.750	114.535	
Retribución variable	6.243	7.145	
Indemnizaciones	0	6.000	
Pagos de sistemas de Previsión de ahorro a largo plazo	1.673	863	
Otras percepciones	1.730	1.960	
total retribución media	112.396	130.503	-16,1%

– *Ratio de compensación anual:*

El ratio establece la relación del cociente entre el empleado con la remuneración más alta de la sociedad respecto a la media de retribución de la empresa. En el caso de FMB para el año 2018 este ratio ha sido de 2,97 y en el caso de TB de 2,94.

– *Ratio de de remuneración inicial estándar por sexo respecto al salario mínimo local:*

El ratio establece la relación del cociente entre la remuneración inicial estándar por sexo respecto al salario mínimo local. En el caso de FMB se ha considerado la retribución de Agente de Atención al Cliente inicial respecto al salario mínimo interprofesional de 2018, obteniendo un ratio de 2,97 tanto para personal masculino como femenino. En el caso de TB se ha considerado la retribución de Conductor inicial respecto al salario mínimo interprofesional de 2018, obteniendo un ratio de 3,06 tanto para personal masculino como femenino.

▪ **Desconexión laboral**

En TMB la inmensa mayoría de colectivos trabaja por turnos, y su actividad está condicionada a la presencia física, por lo tanto, una vez finalizada la jornada están completamente "desconectados".

En ámbitos técnicos y administrativos predomina la jornada continuada, con flexibilidad en la entrada y la salida, por lo que la "desconexión" también está garantizada por esta vía.

Prácticamente nadie en estos colectivos dispone de móviles de empresa ni requiere conectarse al trabajo desde sus domicilios. Este "acceso" al PC, por otra parte, está muy limitado y precisa de la autorización expresa del Director del Área.

En ámbitos de mayores responsabilidades, y según el nivel de la misma, y a pesar de la posible flexibilidad horaria, sí se dispone de teléfono móvil para poder atender urgencias, aunque queda a criterio de cada profesional el dar más o menos cabida a la "desconexión". En ningún caso existen obligaciones establecidas más allá del horario y calendario laboral de cada uno.

Sólo están obligadas a "no desconectar" las personas que están de guardia (de fin de semana o de semana entera), según la actividad que desarrollan. Esta situación está expresamente regulada y se retribuye expresamente.

7.4.2. Organización del trabajo

• ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DEL NEGOCIO DE BUS

▪ Absentismo

Se ha continuado trabajando con los protocolos establecidos para hacer seguimiento de aquellos casos de posible abuso o fraude. Las principales acciones realizadas han sido, entre otras, el seguimiento individualizado para velar por el buen uso de la baja por incapacidad temporal, y el refuerzo del sistema de gestión de la incapacidad temporal en conjunción con la Unidad de Salud Laboral. Este sistema agiliza y optimiza la visita del médico al paciente a su domicilio para poder valorar la causa de la baja. En este proceso participan activamente las direcciones de los CON.

▪ Sistemas de información

Durante este año desde Personal se ha participado junto con las Oficinas de los CON, Coordinación de proyectos y el Área de Tecnología, en el proyecto de implantación de PPS (Planificación y prestaciones del Servicio), nueva herramienta para confeccionar el cuadro de servicios de Bus, participando en las diferentes fases del proyecto realizadas durante este año como han sido:

- Completar la distribución por Grupo Operativo de Líneas (GOL) de empleados en el organigrama.
- Adaptación de tandas de vacaciones en los períodos de disfrute.
- Talleres: revisión de criterios de aplicación en cuadros diarios.
- Fase test: confección de cuadros diarios.
- Test 1: planificación de la plantilla.
- Test 2: resto de funcionalidades de la herramienta.
- Validación: Envío de actividad y evaluación de tiempo.
- Trabajo en paralelo en el CON de Zona Franca en ambos sistemas Hastus y PPS.
- Implantación en Productivo de la herramienta PPS en el CON de Zona Franca.

▪ Otras actuaciones destacables

En la campaña de este año se han entregado 4.578 lotes de Navidad sin ninguna incidencia remarcable.

En cuanto a la gestión de Pases de transporte a los empleados, la acción más importante a destacar del Departamento de Pases durante este año ha sido la renovación de 7.378 pases tanto por renovación como por cambios por deterioro.

En el ámbito de vestuario, se ha hecho la entrega de la equipación a todos aquellos colectivos del ámbito de Material Móvil y conductores. Además de la gestión de todo el vestuario de las nuevas incorporaciones de nuevos conductores y operarios para las campañas de verano, planes de mejora o estructural:

– ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DEL NEGOCIO DE METRO

▪ Proyecto transformación de la cultura de empresa de Metro

Con este Objetivo de Mejora Fundamental M1.2, Proyecto transformación cultura, desde el ámbito de la Dirección de la Red de Metro se ha querido trabajar en la línea de conseguir los siguientes objetivos:

- Interiorización de un nuevo modelo cultural y estilo de liderazgo.



- Mejora del desarrollo de los profesionales de TMB y su rol.
- Desarrollo y fidelización de profesionales, incremento de su nivel de compromiso, vinculación emocional y orgullo de su función.

El proyecto se ha realizado desde dos vertientes complementarias:

1. La definición de la cultura actual y la definición de la cultura aspiracional:

Este subproyecto ha sido liderado por la consultoría externa PHAROS y, mediante *workshops* con los miembros de los Comités de Dirección de la Red de Metro, del Comité Táctico y del Comité Operativo (primeros y segundos niveles respectivamente), se han determinado las características definitorias así como los puntos débiles más destacados de la cultura actual.

El equipo de trabajo ha determinado tres rasgos principales que deberían definir la cultura aspiracional: 1) orientación al cliente, 2) proactividad y 3) colaboración. También se definieron los valores aspiracionales de los miembros del Comité de Dirección de la Red de Metro.

2. La definición de un mapa motivacional y de las acciones impulsoras de transformación cultural:

Este subproyecto ha sido liderado por la consultoría externa ACCESS y han participado un total de 52 mandos intermedios de la Red de Metro. Mediante *workshops* se han enumerado un total de 86 acciones que podrían contribuir a impulsar la transformación cultural en nuestra empresa, las cuales se han agrupado en las siguientes categorías:

- Reconocimiento.
- Organización y objetivos.
- Desarrollo profesional.
- Responsabilidad.
- Liderazgo.
- Relaciones interpersonales.
- Política de TMB.
- Automotivación.

La última fase del proyecto ha sido la elección de 34 de las 86 acciones identificadas, a fin de realizar un desarrollo operativo de cada una de ellas. Así pues, para cada acción elegida se ha dado respuesta a:

- Objetivos a alcanzar.
- Guía para su implantación, con recursos y herramientas necesarias.
- Determinación de indicadores y seguimiento.
- Definición de los criterios de éxito.
- Identificación de las barreras habituales.

Por último, se ha representado gráficamente como impactaría (porcentaje estimado) la implantación de cada acción en la mejora de los factores motivacionales y en la cultura aspiracional.

Por otra parte, la Unidad de Seguridad y Protección Civil (USPC) ha participado en este proyecto midiendo la satisfacción del personal externo de seguridad que presta sus servicios en el Metro. Se buscó analizar el nivel de satisfacción y, al mismo tiempo, detectar aspectos a mejorar para que su trabajo se pueda realizar en mejores condiciones (comunicación, vestuario, salas de descanso, etc.). Ya se está trabajando para mejorarlos.

Los resultados y conclusiones de las encuestas se han presentado a las empresas prestatarias del servicio, así como a los trabajadores, informándoles también de las acciones que se están realizando sobre los puntos de mejora detectados.

▪ **Employee Journey Map (Experiencia del empleado)**

En el ámbito del objetivo de Mejora Fundamental M1.3 *Employee Journey Map*, se marca como objetivo identificar los puntos de "fricción" en la relación entre el empleado y la compañía durante su ciclo de vida. Las empresas necesitan desarrollar la Experiencia del empleado para conseguir trabajadores más felices, comprometidos y alineados con la compañía, e impactar de forma positiva en los clientes.

Se ha trabajado con los colectivos de Agentes de Atención al Cliente y de Mandos Técnicos Operativos.

El propósito del proyecto es definir e implantar acciones que permitan mejorar la experiencia del empleado en su día a día en la organización. El proyecto se ha realizado en dos fases:

- *Fase 1: Elaboración del Employee Journey Map* (marzo a junio) como herramienta que permite visualizar y conocer cuál es la experiencia del empleado en cada una de sus etapas vitales en la organización (ingreso, asignación, día a día, jubilación ...). Esta fase ha consistido en definir las etapas del ciclo de vida del empleado, definir la muestra de empleados, preparar y realizar las encuestas, elaborar el mapa y definir un plan de acción.
- *Fase 2: Definición de planes de acción de quick wins*: ha consistido en definir las acciones de fácil implementación, implantarlas, medirlas para poder valorarlas y hacerlas virales.

Como resultado final de la fase 1, se han definido 2 mapas donde se ve cuál es la experiencia de cada colectivo en cada una de sus etapas vitales en la organización. Cada mapa ha permitido identificar cuáles son aquellos puntos que son muy importantes para el empleado y que actualmente suponen una experiencia negativa. En particular, para los Mandos Técnicos Operativos (CTO) hay que trabajar aspectos de retribución, conciliación y organización, además del reconocimiento y el empoderamiento, mientras que para los Agentes de Atención al Cliente (ACC) habría que trabajar aspectos relacionados con la comunicación con la dirección y también en la homogeneización de criterios en la toma de decisiones.

Como resultado de la segunda fase, se han definido 4 grupos de trabajo, con el objetivo de dar respuesta a los retos identificados:

1. Comunicación bidireccional: generar un ambiente de confianza y empatía entre los ACC/CTO y la Dirección para que la comunicación sea más rápida y efectiva.
2. Homogeneidad de criterios: homogeneizar criterios para la toma de decisiones relacionadas con la gestión de personas en todas las etapas del ciclo de vida del empleado.
3. Empoderamiento de los CTO: Empoderar los CTO redefiniendo su rol en la compañía, dotándolos de más liderazgo y autoridad como jefes y reconociendo su esfuerzo ante todos los *stakeholders* con los que interactúan.
4. Liderazgo frontera Responsable de Equipo de línea (REL): homogeneizar el rol del líder en Metro de Barcelona, potenciando su figura como líder referente y encargado de transmitir los valores de Metro de Barcelona.

— **ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE LOS RECURSOS HUMANOS CORPORATIVOS**

Desde el ámbito de la Unidad de Análisis Organizativa, Funcional y Retributiva se detallan las diversas actuaciones del año 2018:



■ **Comités de Clasificación de puestos de trabajo en el ámbito de convenio de TB**

El resultado de la actividad de este año vinculada a la revisión de puestos de trabajo del ámbito de dentro de convenio de TB, ha comportado no tener que acabar llevando al Comité de Valoración de puestos de trabajo de este ámbito (para su validación y aprobación final) ninguna de las diversas solicitudes recibidas.

Aún así, se han atendido un total de 6 peticiones de revisión individual y una colectiva con afectación a 39 personas. Se han realizado las actuaciones reglamentadas en el procedimiento establecido, y se ha acudido a realizar las entrevistas y peritajes in situ tanto con los solicitantes como con sus Jefaturas/Direcciones. En estas fases de recopilación de información directa y sobre el terreno, para realizar las comprobaciones pertinentes respecto a los argumentos inicialmente aportados, se ha invitado a participar de forma activa a todos los miembros de la representación de los trabajadores (RT) y de la dirección de la empresa (RD), que conforman e integran este comité de valoración. A estos mismos representantes se les ha invitado a participar conjuntamente con la Unidad e igualmente en las dos Inspecciones de trabajo que ha habido respecto a dos demandas interpuestas en concepto de clasificación profesional en el ámbito de la Dirección de la Red de Bus.

■ **Comités de Clasificación de puestos de trabajo en el ámbito Euro/Metro**

El resultado de la actividad de este año vinculada a la revisión de puestos de trabajo del ámbito Metro-Euro, ha comportado acabar llevando al Comité de Valoración de puestos de trabajo de este ámbito (para su validación y aprobación final) de entre todas las solicitudes recibidas, y tras el pertinente análisis funcional y organizativa previa realizada en cada una de ellas, **un total de 56 propuestas**, que han acabado suponiendo la asignación de mayores categorías al mismo número de puestos de trabajo, y **la afectación a un total de 76 personas** ocupantes de los mismos; siendo la distribución de estas la siguiente.

	Número de Personas
Dirección Red de Metro	31
Dirección Red de TB	4
Dir. Ejecutiva Económico financiera	18
Dir. Ejecutiva de Marketing	10
Dir. Ejecutiva Innovación, Tecnología y Negocio Internacional	13
TOTAL	76

■ **Descripciones de puestos de trabajo**

Este año, al margen del asesoramiento técnico que se viene dando regular y habitualmente en esta temática en todas las Jefaturas y Direcciones que lo soliciten, ya sea en el entorno de una petición de revisión de la misma Jefatura/dirección, de alguno de los ocupantes, demanda judicial, o cambio organizativo diverso, se ha establecido y logrado el objetivo de publicar en el portal de la Intranet una versión adaptada de todas y cada una de las más de 800 descripciones de puestos de trabajo activas y ocupadas que hay anualmente de media y que se van manteniendo en un entorno público y consultable para todos.

Del censo inicial de partida, se ha conseguido publicar un 98,67% de todas las descripciones de TMB antes mencionadas, distribuyéndose en un 98,83% de las descripciones de TB, y un 98,55% de las de Metro. Este hecho, permitirá la consulta fácil, rápida y directa de esta información, tanto a los actuales ocupantes y Jefaturas, como a los potenciales interesados/as que en un futuro accedan a alguno de estos puestos, mediante los procesos selectivos pertinentes establecidos.

▪ **Organigramas**

Tras la plena asunción de las funciones de mantenimiento y actualización de los organigramas que se publican en la Intranet a lo largo del último ejercicio, se ha continuado dando soporte, realizando su seguimiento y promoviendo tanto la actualización constante de los organigramas genéricos de cada Dirección Ejecutiva y de Red, como los organigramas de detalle de cada Unidad. Estos son una pieza clave y fundamental para ubicar cada puesto de trabajo en la estructura organizativa de TMB, y ayuda a entender la relevancia e impacto organizativo de cada uno de estos puestos en el seno de la compañía.

▪ **Asesoría y consultoría**

Se ha prestado apoyo y acompañamiento técnico, tanto a las Jefaturas/Direcciones como a los ocupantes, en todos aquellos cambios organizativos o ajustes funcionales que ha habido a lo largo del año y que han repercutido de alguna manera en los contenidos funcionales y/o organizativos de las descripciones de los puestos de trabajo o dependencias y asignaciones orgánicas (ya sea de personal Operario y Mando, como de Técnicos y Directivos).

Cambios organizativos, de mayor o menor alcance, ha habido en la práctica totalidad de las Direcciones de Red y Direcciones Ejecutivas; los más relevantes y de mayor alcance se han dado este año en el ámbito de la Dirección de Buen Gobierno, con la creación de esta dirección, así como en la Dirección de la Red de Metro con la segunda fase de los cambios organizativos del Área de Operaciones, que ha afectado a un volumen muy relevante de personas y a un número importante de puestos de trabajo clave.

▪ **Medidas de conciliación familiar**

La empresa tiene implantadas las medidas de conciliación familiar siguientes:

- Posibilidad de reducir la jornada por cuidado de hijos menores de 12 años, concretando el horario en un turno diferente al que se tiene asignado formalmente (para algunos colectivos).
- Posibilidad de reducir la jornada compactando la reducción en días enteros (para algunos colectivos).
- Posibilidad de modificar reducciones de jornada según necesidades escolares.
- Concesión de reducción de jornada a ambos progenitores, si lo solicitan, aunque estén trabajando en la misma empresa.
- Mejora significativa de muchos de los permisos recogidos en el Estatuto de los Trabajadores.
- Garantía de reserva del puesto de trabajo, antigüedad y condiciones contractuales durante toda la vigencia de la excedencia maternal/paternal.
- Posibilidad de disfrute de la paternidad de forma fraccionada (a tiempo parcial).
- Jornada continuada para el colectivo de oficinas, con flexibilidad horaria.
- Posibilidad de disfrute, por horas, del exceso anual de jornada, a efectos de necesidades personales (para algunos colectivos).
- Posibilidad de cambios de fiesta o descanso entre compañeros o bien respecto de uno mismo.
- Vacaciones garantizadas en periodo estival en la mayor parte de plantilla estructural.



▪ **Absentismo del Grupo TMB**

Las horas de absentismo por enfermedad y accidente del Grupo TMB del año 2018 han sido las siguientes:

	AÑO 2018		
	Enfermedad	Accidente	Suma
Transports de Barcelona, S.A.	793.065	70.713	863.778
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	675.944	30.772	706.716
Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y TMB S.L.	2.550	0	2.550
Total Grupo Consolidado TMB	1.471.559	101.485	1.573.044

El 93,5% de las horas se han debido a enfermedades y el 6,5% restante a accidentes.

7.4.3. **Salud y seguridad**

- **Gestión de la presencia de Amianto en FMB**
- *Antecedentes*

Los materiales con contenido de amianto, por sus características y buenas prestaciones, fueron ampliamente aplicados en España durante bastantes años de la segunda mitad del siglo XX en el sector de la construcción, la industria y también en las infraestructuras de transporte.

En el marco de la Unión Europea, en 1983 se publicó la primera directiva sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al amianto durante el trabajo, incorporada al ordenamiento jurídico español al año siguiente, **Orden de 31 de octubre de 1984 por la que se aprueba el Reglamento sobre Trabajos con Riesgo de Amianto.**

FMB forma parte del **Registro de Empresas con Riesgo de Amianto (RERA) desde 1987** y, por tanto, desde entonces se están siguiendo las directrices y las normativas sobre trabajos con Materiales de Contenido de Amianto (MCA's), aplicando las que corresponden según la información de que se ha dispuesto en cada momento y retirando los MCA's identificados. Sin embargo, en los centros y equipos de trabajo de FMB aún hoy se pueden encontrar materiales con contenido de amianto, en algunos casos en ubicaciones desconocidas hasta el momento.

En el año 2000 se prohibió en España la fabricación de material con contenido de amianto y a finales de 2001 se prohíbe su comercialización debido a sus efectos nocivos para la salud.

Entre los años 2001 y 2003 Metro de Barcelona sustituyó de los trenes de las series 2000, 3000 y 4000 los componentes del sistema eléctrico que se sabía que contenían amianto, con las condiciones adecuadas de prevención y seguridad laboral.

Recientemente, a partir de la experiencia de Metro de Madrid, se han realizado análisis en la pintura bituminosa anti ruido que reviste las cajas metálicas de los trenes de las series 3000, 4000 y 2000, y una parte de las muestras ha revelado la presencia de una baja proporción (5-10%) de crisotilo, una variante del amianto, en estado no friable (que no desprende fibras). Este material, si se encuentra bien conservado, no representa ningún peligro para las personas usuarias ni para los empleados de la operación.

En este contexto, se están desarrollando diferentes líneas de trabajo según el tipo de material y los lugares donde se encuentra, con el objetivo de suprimir en lo posible la presencia del amianto y sus derivados en todo el ámbito del metro.

El inventario completo será el punto de partida de un plan de desamiantación a desarrollar en los próximos años.

— *Registro de MCA's*

Cada elemento sospechoso, es incorporado al Registro de MCA's, asignándole un número que servirá para identificar y mantener la trazabilidad de todos los documentos que se generarán en relación a cada elemento a partir de este momento. Este Registro se puede consultar en la página web: <http://www.metrorespon-amiant.cat> y es el punto de partida para la gestión del amianto en FMB. En esta página web también se pueden encontrar otros documentos relacionados con la presencia de amianto.

La notificación de elementos sospechosos puede llegar por: Información de los fabricantes y distribuidores, Inventario realizado por FMB, Técnicos de Mantenimiento y Proyectos y Trabajadores de FMB y sus representantes. Para cada elemento sospechoso se realiza una revisión exhaustiva, mediante el análisis documental (pliegos de condiciones, fichas técnicas, planos, etc.) para identificar todos los elementos susceptibles de ser MCA presentes en las instalaciones y en el material móvil, como en los diferentes lugares de almacenamiento por lo que respecta a toda la tipología de recambios.

— *Elementos negativos (libres de amianto)*

Cuando tras analizar el material se descarta la presencia de amianto, se archiva toda la documentación que así lo acredita (planos, fichas técnicas o descriptivas, análisis de laboratorio, fotografías, etc.) y se actualiza el Registro de MCA's indicando explícitamente que se trata de un elemento NEGATIVO en presencia de amianto.

— *Elementos positivos (con presencia de amianto)*

Con los elementos que, una vez analizados, se confirma la presencia de amianto, en cumplimiento del actual Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, las primeras acciones a realizar son:

- Elaborar y publicar las notas de servicio. Este documento identifica el elemento con contenido de amianto, su ubicación e indica qué restricciones a aplicar para evitar el riesgo de exposición a fibras de amianto hasta que se realice el informe de diagnóstico del MCA.
- Identificar y señalar todos los equipos e instalaciones identificados como MCA, indicando la presencia de amianto y las normas de seguridad a seguir. En caso necesario la señalización también indicará las restricciones de acceso o de actividades, prohibiciones, etc.
- Actualizar el Registro de MCA's indicando explícitamente que se trata de un elemento POSITIVO por amianto.

Una vez determinada la presencia de amianto en el elemento analizado, se procederá a evaluar el riesgo de exposición con el objetivo de controlar el riesgo hasta que sea posible su eliminación con un Plan de Trabajo específico ejecutado por una empresa RERA especialista.

Para cada elemento se elabora un dossier de diagnóstico donde se determina:

- Las medidas preventivas y de control previas a las actividades sobre los MCA (encapsulado, saneamiento, retirada parcial, etc.) a realizar por parte de empresa RERA.



- Las restricciones de las acciones agresivas sobre los MCA's y, si es necesario, restricción del acceso de personas y la correspondiente señalización.
- Análisis y adaptación de los procesos de trabajo, determinando las operaciones que se pueden realizar por parte del personal de FMB garantizando la no afectación a MCA's (con las adaptaciones necesarias), y las operaciones reservadas a empresas RERA realizar según Planes de Trabajo.
- Los requisitos de control periódico.
- Las previsiones de retirada o sustitución definitiva.

– *Actuaciones de empresas RERA. Planes de Trabajo*

En cumplimiento de la actual Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, todos los trabajos sobre materiales con contenido de amianto (MCA) que se realizan en FMB, ya sea para aplicar medidas preventivas iniciales, como por su retirada definitiva, son ejecutados por empresas especialistas inscritas en el RERA y según un Plan de Trabajo aprobado previamente por el Departamento de Trabajo de la Generalitat de Catalunya. El Plan de Trabajo tiene por objetivo establecer la forma correcta de ejecutar las operaciones con riesgo derivado de la presencia y manipulación de MCA's, para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores que intervienen directamente y la de terceras personas que puedan verse afectadas.

Este documento describe el conjunto de medidas preventivas a aplicar, los procesos de trabajo y los medios técnicos a utilizar, desde la forma de señalizar y aislar la zona de los trabajos, hasta los procedimientos y medidas de control necesarios para garantizar la ausencia de contaminación por fibras de amianto durante la ejecución de las tareas y una vez finalizados los trabajos. También incluyen los procedimientos de limpieza y las analíticas ambientales que hay que realizar al final de las intervenciones para verificar la descontaminación de la zona de trabajo.

– *Vigilancia higiénica*

Con independencia de las muestras de aire ambientales vinculadas a las intervenciones descritas en los Planes de Trabajo, el Servicio de Prevención de TMB ha efectuado y continuará efectuando periódicamente análisis de aire ambientales y personales en talleres de mantenimiento, andenes de estaciones, tramos de túnel, actividades de mantenimiento, de conducción de trenes, instalaciones, etc. A 31/01/2019 se disponía de más de un centenar de muestras de aire. En todos los casos el resultado obtenido ha sido inferior a: $<0,01$ fibras/cm³ (Este valor es considerado como valor de descontaminación). A continuación se recogen los centros de trabajo, localizaciones y actividades analizadas:

Centros de trabajo	Ubicaciones y localizaciones	Actividades
✓ Taller MM Triangle	✓ Interior de Fosos	✓ Torneado de ruedas
✓ Taller MM Santa Eulàlia	✓ Tornos de ruedas	✓ Cambio de motores
✓ Taller MM Sant Genís	✓ Bajo trenes series 3000 y 4000 en foso y vías de "pilarillos"	✓ Cambio de <i>bogie</i>
✓ Taller MM Sagrera	✓ Interiores de cofres de Convertidores	✓ Cambio de filtros de aire acondicionado de trenes.
✓ Taller MM Roquetas	✓ Interiores de trenes series 3000 y 4000	✓ Cambio de filtros de túneles de soplado
✓ Taller MM Vilapicina		✓ Conducción de
✓ Taller Hospital de Bellvitge		

✓ Edificio corporativo de Santa Eulàlia ✓ Almacén general de Can Boixeres ✓ Subcentrales de Alta Tensión ✓ Tramos de túnel Inter estaciones ✓ "Burladeros" ✓ Andenes de estaciones de todas las líneas convencionales	- con faldones de puertas abiertas. ✓ Proximidad de los túneles de soplado de trenes. ✓ Zonas de alzamiento de trenes con columnas elevadoras ✓ Zonas entrevías y generales de talleres de mantenimiento ✓ Cabinas de trenes de las series 2000, 2100, 3000 y 4000. ✓ Interior de armarios de Circuitos de Vías. de Sant Genís y L4	trenes de todas las líneas convencionales. ✓ Limpieza de faldones con aspiración ✓ Cambio de traviesas ✓ Obras de renovación de vía ✓ Soldadura aluminotérmica de carril.
--	--	---

A continuación se resumen las tareas desarrolladas en el año 2018 en relación a la gestión del amianto en el ámbito de Infraestructuras y en el de Material Móvil:

▪ *Ámbito de Infraestructuras:*

Se ha continuado con la realización del inventario, que se inició en 2017, destinado a la detección de material con presencia potencial de amianto, pudiendo distinguirse dos líneas de trabajo:

1. Localización e inventariado de fibrocemento en estaciones, dependencias y túneles: Se prevé que en el primer semestre de 2019 se tendrá el inventario completo.
2. Localización e inventariado de elementos que puedan contener amianto en instalaciones y equipamientos técnicos, mediante las siguientes acciones:
 - Revisión sistemática de todas las instalaciones y equipos:
 - Realización de un primer inventario de equipos y petición de información a los suministradores sobre el posible contenido de amianto de sus equipos.
 - Una vez recibida la información, ésta se completará con una revisión in situ de todas las tipologías de equipamientos que hay instaladas en la red antes de 2005.
 - Analíticas a elementos que han provocado sospechas a trabajadores de Metro o personas de las empresas contratadas para la gestión del amianto.

Como consecuencia de estas acciones, se ha detectado la presencia de amianto en las instalaciones, equipamientos o elementos:

- Presencia de fibrocemento en varias cámaras técnicas, techos de estaciones, etc.
- Presencia de amianto en resistencias de la señalización y en juntas inductivas de la línea 4, en apaga chispas de 10 subcentrales y en algunos elementos del Tramvia Blau, mayoritariamente en aquellos que no estaban en servicio.

En todos los elementos donde se ha encontrado amianto se está procediendo a su señalización y se han dejado de realizar tareas que impliquen su manipulación.

En paralelo se ha continuado realizando, mediante empresas RERA, tareas de retirada o encapsulado de fibrocemento y también se ha preparado la sustitución de las resistencias de señalización y de los apaga chispas, la cual se realizará a principios de 2019.



▪ *Ámbito de Material Móvil:*

En el ámbito del material móvil, en el mes de septiembre se detectó en el Metro de Madrid la presencia de amianto en componentes de trenes que hasta la fecha no se conocían. Lo más importante era la presencia de amianto en la pintura anti sonoras del interior de las cajas y de debajo del bastidor. Inmediatamente se puso en marcha un programa en el Metro de Barcelona para ver si los trenes también estaban afectados. Para ello se han llevado a cabo las siguientes acciones:

- Solicitud de información a los suministradores de los trenes sobre la posible presencia de amianto en los equipos de los trenes.
- Análisis de la pintura de todos los trenes con fecha de puesta en servicio anterior a 2005.
- Análisis de elementos sospechosos detectados por trabajadores de Metro, empresas RERA o Metro de Madrid.

Como consecuencia de estas acciones, se ha detectado presencia de amianto en los siguientes equipamientos o elementos:

- En la pintura de aproximadamente el 50% de los coches de los trenes de las series 3000 y 4000. En los trenes de las series 2100, 5000, 6000 y 9000 el fabricante ha certificado la no presencia de amianto y en los trenes de la serie 2000 se han efectuado análisis que demuestran la ausencia de amianto.
- En diversos elementos tipo arandelas y placas aislantes en los convertidores estáticos de los trenes de las series 3000, 4000 y 2000.
- En placas aislantes, juntas o arandelas de resistencias de cabina, resistencias de freno y precarga, equipos de tren-stop y tapas de ejes de *bogie*.

En todos los elementos donde se ha encontrado amianto se está procediendo a su señalización y se han dejado de realizar tareas que impliquen su manipulación.

En paralelo, se han llevado a cabo tareas de encapsulado o retirada de elementos con contenido de amianto como: encapsulados de pintura, elementos de los convertidores, placas de resistencia de cabina, etc.

▪ *Gestión del amianto:*

Para la gestión de esta problemática, se ha creado el Comité de Vigilancia del Amianto (CVA) y el Órgano Consultivo del Amianto (OCA) encargados del análisis de toda la información y de la definición de las acciones a llevar a cabo en este ámbito.

Estos órganos, entre otras tareas, también han elaborado un **Plan Director de Amianto**, aprobado por el Consejo Ejecutivo, donde se pretende definir las directrices y conjunto de actuaciones a realizar ante elementos o Materiales con Contenido de Amianto (MCA), desde el momento de una sospecha hasta su eliminación, con el objetivo de evitar en todo momento la exposición de los trabajadores a ambientes contaminados por presencia de fibras de amianto.

En todo momento se ha querido que el Comité de Seguridad y Salud esté informado de todo lo que haga referencia al amianto, por lo que se realizan reuniones periódicas y se pone a su disposición toda la información en un *site* creado para este propósito.

En cuanto a la información a los trabajadores, se han efectuado acciones informativas y formativas por parte del Departamento de Prevención y de las estructuras de mando, y también se ha creado una web donde se deposita información de interés sobre este tema.

Para la ejecución de tareas de detección de amianto, desamiantación, encapsulado, etc se han contratado varias empresas especializadas RERA, así como varios laboratorios especializados para efectuar todos los análisis de presencia de amianto en materiales o ambientales.

▪ *Vigilancia de la salud:*

Lo más importante en todo momento ha sido garantizar que los trabajadores no estén sometidos a situaciones de riesgo por lo que se han tomado todas las medidas procedimentales para que no se lleve a cabo ningún tipo de actuación que pueda suponer un riesgo. Asimismo, se han hecho múltiples analíticas ambientales para verificar que los niveles de amianto en el ambiente son siempre inferiores a los permitidos.

Al mismo tiempo se ha iniciado un programa de vigilancia de la salud en cuyo marco se han empezado a realizar revisiones mediante tecnología TAC de alta resolución a todas las personas que han podido estar en algún momento en contacto con amianto. Así, todos los trabajadores del Área de Mantenimiento y Proyectos y del Almacén central se han incluido en dicho programa. También se ha ofrecido al resto de trabajadores de Metro la posibilidad de que puedan realizarse un TAC de las mismas características.

▪ *Actuaciones de Protección Civil de Metro*

Desde el Departamento de Protección Civil de Metro se trabaja para **potenciar la prevención, la detección y la gestión correcta de las situaciones de riesgo por parte de los empleados y de los colaboradores externos.**

Este año se ha **potenciado la formación del personal interno**, dedicando un total de 152 horas a formar un total de 593 empleados. La formación más destacable ha sido la del Plan de Autoprotección (PAU), a la que asistieron 552 alumnos.

También se ha finalizado, junto con el Departamento de Gestión de la Seguridad Ferroviaria, **un vídeo divulgativo destinado a prevenir posibles riesgos relacionados con el entorno del tren** y orientado tanto a los empleados como a colectivos singulares de usuarios (personas mayores, niños, personas con diversidad funcional, etc.). Se trabajará en su difusión.

Este año se ha seguido trabajando con el Área de Operaciones para actualizar el Plan de Autoprotección, que está previsto finalizar y entregar para su aprobación durante el primer trimestre de 2019.

Se ha seguido trabajando muy activamente en la **actualización de los dossieres de emergencia de las estaciones**, finalizando este año en su totalidad. También se han realizado los de las nuevas estaciones de L10 Sur, Foc y Foneria, así como **dossieres de emergencia adaptados a los comercios que se encuentran en las instalaciones de Metro.**

También se han llevado a cabo proyectos propios de la Unidad de Protección Civil, como **la realización del documento "Mapa y análisis de riesgos de seguridad y protección civil de FMB"** donde se identifican todos los riesgos internos y externos de la explotación; la redacción y aprobación de la política de protección civil, la redacción de documentación en materia de auditoría y la integración de las nuevas estaciones, Foc y Foneria, el telemando de control de accesos.

En el plano de la mejora interna se ha trabajado en varias vertientes desde la comunicación a la procedimental.

En el ámbito de la colaboración con la operación, se ha instalado **la señalización para mejorar la visibilidad de los tótems de interfonía SOS en andenes de 40 estaciones**, se ha redactado un protocolo de gestión para hallazgos de vehículos de alquiler de movilidad ligera (bicicletas,



patinetes, motos) en las instalaciones, se ha realizado **una propuesta de implantación de desfibriladores automáticos DESA, formando a más de 200 empleados de operación de líneas automáticas para su uso**, y se han realizado dispositivos de protección civil para grandes eventos.

En el ámbito de la colaboración para mejorar las instalaciones, se han coordinado las visitas a pozos y túneles para mejorar la prevención de riesgos, la evacuación o la protección contra intrusiones vandálicas, y se han instalado teléfonos de emergencia para mejorar la localización del personal interno o externo a la red.

En el ámbito de la protección contra incendios, se han creado dos grupos de trabajo de seguimiento: uno para las líneas convencionales y otro para las líneas automáticas, donde se ha trabajado con sistemas de detección y de protección activa y pasiva, así como todas las pruebas pertinentes para poner en servicio las nuevas estaciones de Foc y Foneria y del nuevo tramo en servicio.

En el ámbito del control de accesos, se ha iniciado un proyecto de mejora del control de accesos de los talleres de Zona Franca y Can Zam, y se han diseñado unas acreditaciones y trípticos con información de seguridad y actuación en caso de emergencia para visitantes de edificios corporativos y talleres, los cuales se prevé empezar a utilizar en el próximo año 2019.

Se ha seguido trabajando en el ámbito de la atención psicológica a los empleados testigos de eventos traumáticos, en colaboración con organismos externos.

Finalmente, durante el año se han realizado los simulacros de emergencia legalmente exigidos relacionados con la detección, comunicación y coordinación de incendios en la red de metro.

▪ **Actuaciones de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) en la red de Metro**

A lo largo del año se ha trabajado en el **desarrollo del Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la red de Metro**, cuyos objetivos principales son la certificación del sistema y la reducción del índice de accidentabilidad.

En el ámbito de la certificación del sistema, se ha trabajado en diferentes líneas. En cuanto al manual del sistema de gestión, se ha establecido una política de seguridad y salud en el trabajo, responsabilidades y funciones y una jerarquía de control de riesgos. También se ha elaborado y puesto a disposición de la organización el manual de seguridad y salud en el trabajo, diseñado según la futura certificación ISO 45001 y los principales procedimientos de gestión de PRL. También se han realizado las auditorías legales en tiempo y forma y las auditorías internas periódicas.

Se han realizado acciones en diferentes líneas de trabajo para reducir la tasa de accidentabilidad. En cuanto a la planificación y el seguimiento de la actividad preventiva, se han efectuado evaluaciones de riesgos en los puestos de trabajo y de actividades críticas identificadas, así como estudios específicos de seguridad, higiene y riesgos ergonómicos y psicosociales. Se han realizado inspecciones en los centros de trabajo.

En cuanto a los equipos de protección, se ha efectuado el mantenimiento y la actualización de características de los Equipos de Protección Individual (EPI) y del vestuario laboral y se está realizando el seguimiento del uso del calzado de seguridad en el Área de Operación.

En el ámbito de la autoprotección, se ha revisado y actualizado la documentación de los diferentes Planes de Autoprotección de los centros de trabajo, se han realizado simulacros de emergencia y se está efectuando el mantenimiento de los botiquines con la reposición de los materiales.

En cuanto a la vigilancia de la salud individual, se ha trabajado para mantener la tasa de realización de las revisiones médicas por encima del 98%.

Para la protección de la maternidad, se han realizado acciones derivadas de la aplicación del procedimiento de protección de maternidad y lactancia.

También se ha verificado el grado de implantación y de cumplimiento de los planes de acciones y los objetivos previstos y se ha verificado que el plan de acciones de cada servicio recoja todas las acciones derivadas de las diferentes fuentes.

Siguiendo el Plan de Prevención de Alteraciones por Alcohol, se ha realizado un total de 2.380 controles al personal de Metro.

▪ **Salud, Seguridad y Bienestar Laboral**

Con la voluntad de contribuir a la mejora de la productividad con una gestión óptima y eficiente del personal, se ha seguido desarrollando el conjunto de actividades previstas dentro de las diferentes políticas definidas en este ámbito, entre las que destacan las siguientes:

– **Prevención de lesiones por accidente de trabajo y enfermedades profesionales**

La misión del servicio de prevención es contribuir al diseño del sistema de gestión de la seguridad y salud en la empresa y dar la asistencia técnica necesaria a toda la organización para conseguir la eliminación o control efectivo de los riesgos laborales. Este año han continuado las actividades previstas para el desarrollo de las líneas estratégicas contempladas en el Plan Director de PRL 2016-21. En la Tabla siguiente se relacionan las más significativas llevadas a cabo durante este año:



Actividades planificadas del servicio de prevención:

DATOS INFORME DE GESTIÓN SERVICIO PRL 2018	TOTAL ACTIVIDADES SERVICIO PRL		
	TB	FMB	PSM
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRABAJO			
Ordinarias	397	257	
Especializadas	6	2	
VIGILANCIA DE LA SALUD INDIVIDUAL			
Reconocimientos médicos planificados	2443	1896	
Reconocimientos médicos NO planificados	454	793	
<i>El porcentaje de consecución de la VS planificada en TB ha sido del 75,8%</i>			
COMITÉS DE SEGURIDAD Y SALUD			
Reuniones ordinarias	10	11	3
Reuniones extraordinarias	11	6	3
Reuniones monográficas de seguimiento temas en curso	1	22	0
Visitas conjuntas a centros de trabajo/instalaciones	8	5	1
Escritos DDP recibidos y tramitados	6	170	0
Formularios de riesgo perdebit recibidos y tramitados	17	137	0
EVALUACIONES DE RIESGOS LABORALES			
Seguridad. Evaluación de riesgos de NUEVOS empleos	0	2	0
Seguridad. REVISIÓN Evaluación de riesgos de los puestos de trabajo	18	34	0
Seguridad. Evaluación de riesgos estructurales NUEVOS centros de trabajo	1	31	0
Seguridad. REVISIÓN Evaluación de riesgos estructurales de centros de trabajo	3	14	0
Seguridad. Inspección de seguridad del centro	9	21	0
Seguridad. documento ATEX	0	10	0
Seguridad. Evaluación de Riesgos específicos de ACTIVIDADES CRÍTICAS	8	19	0
Higiene. Exposición al RUIDO	9	12	0
Higiene. iluminación	9	20	0
Higiene. Estrés térmico WBGT	0	3	0
Higiene. Contaminantes químicos (PQs, metales, humos, gases)	0	4	0
Higiene. contaminantes biológicos	0	0	0
Higiene. amianto	1	119	0
Higiene. Exposición a VIBRACIONES	0	4	0
Higiene. CEM, carga electrostática y radiaciones	4	5	0
Higiene. Lipodistrofia (Protocolo GENCAT)	3	2	0
Ergonomía. utilización PVDs	4	4	0
Ergonomía. Condiciones ambientales (ventilación, Tª, % Hr)	9	26	0
Ergonomía. Manipulación manual de cargas	0	3	0
Ergonomía. Carga física, esfuerzos, postural.	1	1	0
Ergonomía. Carga mental.	0	0	0
Ergonomía. Movimientos repetitivos.	0	0	0
Estudios Psicosociales: AR Psicosociales colectivo conductores de línea (3175 pers)	1		
PLAN DE EMERGENCIA Y AUTOPROTECCIÓN			
Redacción de NUEVOS documentos PAU/Dosieres de emergencia	0	0	0
ACTUALIZACIÓN documentos PAU/Dosieres de emergencia	4	3	0
Actividades para implantación PAU (equipos intervención, formación, etc.)	16	22	0
Simulacros de emergencia	5	4	0

ACTIVIDADES PLANIFICADAS SERVICIO PRL 2018			
GESTIÓN DOCUMENTAL COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES			
Total de empresas gestionadas en 2018	1167	1167	-
Total de empresas activas en el sistema	1167	1167	-
Total de incidencias	530	530	-
Asignación de nivel de riesgo según tipo pedido			-
Inicio de actividades externas (fichas por información C.E.)	-	135	-
Reuniones CAE con Concesionarias L9-10	-	2	-
Participación en otras reuniones CAE	5	29	2
Gestión de trabajos y actividades a nuevas infraestructuras o centros	3	4	0
OTROS			
Formación inicial (nuevos ingresos, promociones, estudiantes)	27	46	0
Mantenimiento certificación máquinas y equipos de trabajo RD 1215/97	382	381	-
Visitas ADR (+ informes)	8	2	-
Apoyo durante expedientes de actuaciones de Inspección de Trabajo	7	37	-
Investigaciones especializadas de accidentes o incidentes	4	96	0
Redacción actualización de procedimientos e instrucciones	3	3	0
Reuniones grupos de interlocutores PRL	14	29	0

Más allá de la actividad ordinaria, también se han llevado a cabo otras actividades no planificadas que se recogen en la Tabla siguiente:

ACTIVIDADES MÁS DESTACABLES: (no planificadas)	
TMB	Incorporación de seis personas para realizar funciones de nivel superior de PRL.
TMB	Inicio del proceso de implantación del sistema de información PREVENWEB.
TMB	Edición del documento "MAPA de situación en PRL" para facilitar la vigilancia y control de los riesgos laborales.
TMB	Actualización de la matriz de funciones (puestos de trabajo, evaluaciones de riesgos y formación PRL).
TMB	Propuesta de nuevo modelo de gestión de los Planes de Autoprotección de los centros de trabajo.
TMB	Actualización del catálogo de equipos de protección individual (EPI).
TMB	Actualización del catálogo de formación PRL.
TMB	Propuesta de nuevo modelo de gestión de la formación PRL.
TMB	Diseño de la estructura del manual de gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SS) en materia de PRL.
TB	Prueba piloto para la implantación del nuevo modelo de gestión de la Formación en materia de PRL: Asistencia Integral en Ruta de TB.
TB	Formación en gestión y responsabilidades de PRL a la estructura directiva y responsables de TB.
TB	Campaña comunicación preventiva mediante <i>WhatsApp</i> dirigida al personal de conducción de bus: edición de un audiovisual en el marco del Comité de Seguridad y Salud, con el objetivo de contribuir a mejorar las capacidades del personal de conducción con el fin de prevenir las agresiones de personas externas durante la realización del servicio, así como recordar el procedimiento existente para activar las ayudas necesarias. También está previsto que forme parte del material didáctico que se entregue a la formación CAP.



TB	Procedimiento de Primeros auxilios psicológicos para la atención a conductores implicados en atropellos con resultado de heridos graves o fallecimientos.
TB	Inicio del proyecto para la instalación de máquinas expendedoras de Equipos de Protección Individual (EPI)
<M>	Elaboración del plan director para la gestión del amianto en Metro e inicio del conjunto de actividades que conlleva. Desde la identificación de materiales hasta la vigilancia higiénica y de la salud de los trabajadores potencialmente expuestos; la elaboración de los planes de trabajo, el análisis de actividades, formación e información a los trabajadores, redacción de anexos e instrucciones de trabajo, etc.
<M>	Análisis desde la perspectiva de PRL de todas las actividades del taller de Material Móvil de Sagrera.

— Asistencia sanitaria y social

Dentro de este ámbito, los datos más relevantes del ejercicio se resumen a continuación:

AÑO 2018	TB	FMB
Accidentes de trabajo:		
<i>Lesiones sin baja por accidentes de trabajo:</i>	93	90
<i>Lesiones con baja por accidentes de trabajo:</i>	374	238
<i>de las cuales el 97,9% son leves en TB y 98,5% en FMB</i>		
Enfermedades profesionales:		
<i>No se ha notificado ninguna enfermedad profesional</i>		
Asistencia sanitaria por contingencias laborales:		
<i>Visitas realizadas</i>	1.859	1.156
<i>Número de pruebas diagnósticas</i>	272	156
<i>Interconsultas con médicos especialistas</i>	303	128
<i>Número de intervenciones quirúrgicas</i>	21	4
<i>Número de sesiones de rehabilitación</i>	2.465	1.242
Asistencia sanitaria por contingencia común:		
<i>Visitas médicas realizadas</i>	5.197	4.487
<i>Número de pruebas diagnósticas</i>	3	18
<i>Interconsultas con médicos especialistas</i>	29	20
<i>Número de intervenciones quirúrgicas</i>	0	0
<i>Número de tratamientos de rehabilitación</i>	13	16
Programa de pérdida de peso	32	22
Programa para dejar de fumar	7	10
Trabajo social:		
<i>Atención personalizada</i>	485	472
<i>Programa de atención a trastornos de dependencia</i>	15	14
<i>Seguimiento de años anteriores</i>	102	97
<i>Nuevos expedientes de intervención continuada</i>	48	51
Fondo de asistencia social (FAS):		
<i>Reuniones ordinarias:</i>	11	11
<i>Nuevas Solicitudes de ayuda económica atendidas:</i>	55	223
<i>Personas beneficiarias a 31 de diciembre:</i>	87	108

- **Indicadores de accidentabilidad:**

- **Tasa de Incidencia:** Es el número de nuevas incapacidades temporales por contingencias laborales en un período respecto del número de trabajadores activos en el mismo período, multiplicado por mil. Incluye las Incapacidades temporales notificadas por Accidente de Trabajo con baja, tanto en jornada como los "in itinere" y las enfermedades profesionales. Es una medida de frecuencia y significa el número de nuevas bajas (incidentes) ocurridas en un determinado período de tiempo, por cada mil trabajadores.

En el año 2018 la Tasa de Incidencia de TB ha sido de 89,6 incapacitados/1.000 empleados. En Metro ha sido de 63,73 incapacitados/1000 empleados.

- **Tasa de Gravedad:** corresponde a las horas de trabajo perdidas por Incapacidad Temporal por contingencias laborales (accidentes con baja en jornada, "in itinere" y enfermedades profesionales), respecto de las horas teóricas a trabajar en el mismo período, por ciento. Por lo tanto, mide el impacto de las bajas sobre el total del tiempo de trabajo. **En el año 2018 la Tasa de Gravedad de TB ha sido del 1,01 por ciento. En Metro ha sido del 0,54 por ciento.**
- **Tasa de Frecuencia:** número de accidentes de trabajo, con baja o sin baja, ocurridos en un período respecto de las horas trabajadas en el mismo período, por millón. Incluye los accidentes "in itinere". Indica el número de accidentes de trabajo por cada millón de horas trabajadas. **En el año 2018 la Tasa de Frecuencia de TB ha sido de 72,09 accidentes por millón de horas trabajadas. En Metro ha sido de 61,55 accidentes por millón de horas trabajadas.**

- **Bienestar laboral**

En cuanto a Sistemas de participación, a lo largo del año se han continuado desarrollando diversas acciones entre las que destacan:

- *Desarrollo del Trabajo: "Estrategia de mejora del mantenimiento de los sistemas embarcados en la flota de autobuses de TB".*
- Constitución de 25 grupos de trabajo con una participación de 79 personas.
- *Team of analysis and optimization (TAO):* constitución de 9 equipos de análisis y optimización en las líneas automáticas con la participación de 24 personas.
- Implantación de la metodología de las 5S (separar, ordenar, limpiar, estandarizar y autodisciplina) en 4 centros de trabajo.
- Constitución de 22 grupos de trabajo con una participación de 118 empleados.

Respecto a las políticas de integración:

- Actos de vinculación a la empresa (bodas de plata y oro) con 163 participantes.
- Diversas actividades deportivas, sociales y culturales:
 - Grupo atlético de TMB (37 personas de TB y 23 de Metro)
 - Grupo de Tai-chi de TMB (7 personas de TB y 9 de Metro)
 - Grupo de Fotografía de TMB (8 personas de TB y 8 de Metro)
 - Coral de TMB (6 personas de TB y 9 de Metro)
 - Grupo excursionista de TMB: Excursión a Núria (19 participantes de TB y 24 de Metro).



– **Promoción de la salud y prevención de enfermedades comunes**

Se han seguido desarrollando el conjunto de actividades previstas en los programas siguientes:

- Prevención de enfermedades mentales (26 participantes de TB y 25 de Metro).
- Prevención del riesgo cardiovascular (1.750 participantes de TB y 1.811 de Metro).
- Prevención del cáncer de colon (350 participantes de TB y 75 de Metro).
- Prevención del cáncer de próstata (1.006 participantes de TB y 322 de Metro).
- Vacunación antigripal (294 participantes de TB y 101 de Metro).
- Vacunación del tétanos y difteria (6 participantes de TB y 3 de Metro).

Coincidiendo con el Día internacional de la salud y la seguridad en el trabajo, se realizaron exposiciones itinerantes con material cedido por la Asociación española contra el cáncer (AECC) en diferentes centros de trabajo, para sensibilizar a los trabajadores sobre la prevención del cáncer de colon, de piel y por el hábito del tabaquismo.

Se continúa con la actividad de difusión de consejos de promoción de la salud en colaboración con el Colegio de enfermeras y enfermeros de Barcelona (COIB) y otras entidades mediante la intranet, los cuales han acumulado cerca de 15.000 visualizaciones.

Se mantiene el acuerdo con una entidad deportiva importante (DIR) para promover el deporte entre los trabajadores y trabajadoras, con unas condiciones especiales.

Se han realizado las presentaciones en congresos y jornadas siguientes en representación de la empresa:

1. Curso de evaluación de riesgos psicosociales INSHT. Experiencia práctica.
2. Implementación del programa para empresas: En el trabajo alcohol y drogas cero-cero.
1. XXVIII Día de la Asociación Catalana de Salud Laboral: "Modelo de aptitud laboral en trastornos músculo esqueléticos".

7.4.4. Relaciones sociales

▪ **Negociación colectiva de TB. Comisiones de trabajo.**

Durante el año 2018 se ha llevado a cabo la actividad negociadora con el Comité de Empresa, mediante las diferentes Comisiones de Trabajo (Paritaria, Permanente, Explotación, Material Móvil y Talleres, Administración, etc).

Se han alcanzado acuerdos con la representación de los trabajadores de la Comisión Paritaria en materia de seguimiento, desarrollo y aplicación del Convenio Colectivo 2015 a 2019. En la interpretación del artículo 28.5 (enfermedad grave, accidente u hospitalización de familiar), hay que entender los días de permiso retribuido como días laborables, y se pueden disfrutar, a solicitud del interesado, dentro de los diez días siguientes al hecho causante, siempre que persista. En el resto de apartados del art. 28, se iniciará el permiso siempre en día laborable.

En el ámbito de las Comisiones de Trabajo de Explotación, Material Móvil y Taller, Administración y Permanente del Comité de Empresa, los principales acuerdos referentes a la organización del trabajo han sido:

1. Aprobación de los calendarios laborales aplicables al 2018 de la totalidad de los colectivos adscritos a estas comisiones de trabajo.
2. Acuerdos referidos a las tandas de vacaciones para los diferentes colectivos de la empresa.

3. Acuerdo por el traslado de Centro Asistencial de Accidentes de Trabajo actual de Sagrera a la calle Ribes, 49 de Barcelona para mejorar la prestación de los servicios sanitarios a todo el personal de Transports de Barcelona, en especial las lesiones y enfermedades profesionales.
4. Respecto al Proyecto de Formación Dual, se ha realizado una prueba piloto y a lo largo del 2019 se pretende consolidar el Proyecto y expandirlo al resto de CONs.
5. Los uniformes para el personal de Material Móvil se entregarán en el primer trimestre de 2019.

Se ha compartido con la Representación de los Trabajadores el seguimiento de la quinta y última fase de la Nueva Red de Bus, con la puesta en servicio de ocho nuevas líneas de altas prestaciones. Las modificaciones de la oferta conllevan cambios de líneas entre CONs y la incorporación de un volumen de conductores que comportará un equilibrado de plantilla y, al mismo tiempo, se acordó retrasar la fecha de escogida general para después de la implantación de la Fase 5.2 de la Nueva Red para tener tiempo de ajustar los horarios de las nuevas líneas.

■ **Plan de desarrollo del Convenio Colectivo de FMB.**

En el ámbito del objetivo de Mejora Fundamental M1.1 Plan de desarrollo del Convenio Colectivo de la Dirección de la Red de Metro, se ha definido como objetivo el cumplimiento de la hoja de ruta del convenio colectivo 2016-2019, junto con el mantenimiento de la paz social y la búsqueda de una nueva cultura sindical.

Los hitos principales que se establecieron y que se han trabajado, han sido:

1. Condiciones económicas: aplicación de lo establecido en los artículos 8 y 9 en cuanto a incrementos salariales anuales.
2. Política social: realización de todas las acciones necesarias en cada ámbito, con participación de equipos transversales, para alcanzar la realización efectiva de los siguientes puntos y articulados del XXVI Convenio:
 - Art. 16: ejecución y seguimiento de compromisos de contratación.
 - Art. 11: internalización de tareas.
 - Art. 13: puestos alternativos.
 - Art. 14: protección de la maternidad.
 - Art. 15: ineptitud sobrevenida.
 - Art. 16: integración del personal fuera de convenio.
 - Art. 17: racionalización de horarios.
 - Art. 18: vacaciones.
 - Art. 19: jornada de trabajo 2018.
 - Art. 20, 21, 26 y 27: excedencias, permisos, fondos de asistencia social, bodas, etc.
 - Art. 23: tabla de la T-Movilidad.
 - Art. 24: racionalización de jornadas y horarios para el Área de Mantenimiento y Proyectos.
 - Art. 25: mesa técnica de Mandos Técnicos Operativos.
 - Art. 26: mixta y paritaria.



En paralelo también se ha trabajado en otros ámbitos de la vertiente más organizativa como la implantación de la Fase 2 del Modelo Organizativo de la Operación y en la nueva estructura de la Unidad de Información y Comunicación en la Red de Metro.

Con el fin de cumplir las metas establecidas, se han realizado las siguientes tareas:

- Aplicación de los incrementos salariales pactados.
- Ejecución de los compromisos de contratación.
- Ejecución de los compromisos de internalización de tareas planificados con su seguimiento en dos comisiones.
- Concesión de 19 puestos alternativos desde la firma del convenio.
- Realización de 24 comisiones de gestantes, en la aplicación de la protección de la maternidad.
- Reducción en 8h de la jornada de trabajo del año 2019.
- Gestión del reingreso de 31 excedencias con una retroactividad de 10 años.
- Gratificación a 182 personas que han cumplido 40 años en la empresa.
- Implantación del nuevo horario de conciliación para el colectivo de electrónicos de Santa Eulàlia, así como nuevos turnos de Operarios de Mantenimiento de Material Móvil y la jornada compactada para el colectivo Euro.
- Pacto de vacaciones rotativas en los departamentos de Obras, Sistemas de Validación y Venta, de Operarios de Mantenimiento de Material Móvil, Catenaria, Baja Tensión y Taller Mecánico, y también vacaciones de los Agentes de Atención al Cliente de los Centros de Información y Atención al Cliente.
- Pactadas las funciones y categoría en Maquinaria Pesada.
- Realización de dos acuerdos de formación en la conducción: uno por el proceso de habilitación de Agentes de Atención al Cliente y, el otro, por el proceso de certificación a la conducción de vehículos auxiliares ferroviarios en el ámbito de infraestructuras.
- Durante el ejercicio, a fin de resolver discrepancias en la aplicación de varios puntos negociados en el convenio, se han celebrado 23 Comisiones Mixtas y Paritarias.

▪ **Conflictos colectivos destacados interpuestos contra Transports de Barcelona, S.A.**

- Conflicto colectivo interpuesto por el sindicato CCOO relativo al abono del plus de descanso diario (art. 21 del Convenio Colectivo) a los colectivos de Mando de Grupo Operativo de Línea (CGOL) y Responsable de Coordinación Operativa de Noche (RCON). La sentencia estimatoria del Juzgado Social 20 de Barcelona aún no es firme.
- Conflicto Colectivo interpuesto por el sindicato SIT referente al abono del plus festivo a la fiesta oficial no recuperable del 24/06/2017. Conciliado en sede judicial.
- Conflicto Colectivo interpuesto por el sindicato CGT reclamando el abono del plus de desplazamiento al personal que realiza o imparte el Curso de Aptitud Profesional (CAP).

▪ **Conflictividad laboral TB**

El 8 de marzo algunas Secciones Sindicales del Comité de Empresa se adscribieron a la huelga general impulsada por colectivos feministas.

En materia disciplinaria, el número de expedientes disciplinarios instruidos ha disminuido respecto al año anterior, si bien el número de hojas de aclaración se ha incrementado significativamente.

▪ **Sindicatos. Secciones sindicales**

En el año 2018 han tenido lugar elecciones para renovar la composición de los 29 miembros del Comité de Empresa de Transports de Barcelona. En el proceso no se han producido impugnaciones ni arbitrajes electorales. La composición resultante ha sido la siguiente:

	Técnicos y administrativos	Especialistas y no cualificados	Total delegados Comité de Empresa
ACAT	1	--	1
ACTUB	--	2	2
CCOO	1	4	5
CGT	0	7	7
SIT	1	5	6
UGT	2	6	8
	5	24	29

En el año 2018 han tenido lugar elecciones para renovar la composición de los 27 miembros del Comité de Empresa de Ferrocarril Metropolità de Barcelona. La composición resultante ha sido la siguiente:

CANDIDATURA	DELEGADOS		
	ESPECIALISTAS	TEC Y ADM	TOTAL
UGT	3	3	6
CGT	3	2	5
SO	3	1	4
CCOO	2	2	4
CIM	3		3
SU	2		2
CPTC	2		2
UTM	1		1
TOTALES	19	8	27



▪ **Assessoria Jurídico laboral.**

Las actividades desarrolladas en materia de preparación de actuaciones Administrativas y Judiciales, han sido las siguientes:

2018	TB
Demandas individuales	41
Conflictos Colectivos	13
Inspecciones de trabajo	23
Procesos de huelgas	2
Huelgas (días convocados)	2
Huelgas (días efectuados)	2

En el ámbito de la asesoría jurídico laboral de Metro, durante el año 2018 se han celebrado 35 actos de conciliación, 16 juicios y se han recibido 42 demandas judiciales.

A lo largo del año se han recibido 65 denuncias en la Inspección de Trabajo, y se han resuelto 48 expedientes. De éstas, un total de 27 denuncias han tenido una resolución favorable a la empresa. Del resto, en 13 ocasiones se ha requerido a la empresa la realización de una acción de mejora, y en 8 se han recibido actas de infracción. Quedan pendientes de resolución 14 denuncias y 3 se han retirado.

■ **Porcentaje de empleados fuera de convenio**

La plantilla de TB fuera de convenio era de 218 empleados a 31 de diciembre de 2018, lo que representaba el 4,8% de la totalidad de la plantilla de la sociedad.

	Cat. Profesional	Agrupación Categoría Profesional	Plantilla activa a 31-XII-2018
Transports de Barcelona	Grupo 0	Directivos y responsables	2
Transports de Barcelona	Grupo 1	Directivos y responsables	8
Transports de Barcelona	Grupo 2	Directivos y responsables	31
Transports de Barcelona	Grupo 3	Directivos y responsables	87
Transports de Barcelona	Grupo 4	Personal oficinas	77
Transports de Barcelona	Grupo 5	Personal oficinas	13
		Total fuera de convenio	218

La plantilla de FMB fuera de convenio era de 278 empleados a 31 de diciembre de 2018, lo que representaba el 7,5% de la totalidad de la plantilla de la sociedad.

	Cat. Profesional	Agrupación Categoría Profesional	Plantilla activa a 31-XII-2018
Ferrocarril Metropolità	Grupo 0	Directivos y responsables	1
Ferrocarril Metropolità	Grupo 1	Directivos y responsables	11
Ferrocarril Metropolità	Grupo 2	Directivos y responsables	21
Ferrocarril Metropolità	Grupo 3	Directivos y responsables	95
Ferrocarril Metropolità	Grupo 4	Personal oficinas	139
Ferrocarril Metropolità	Grupo 5	Personal oficinas	11
			278

Indicar que todas las personas que forman parte de los Grupos G2, G3, G4 y G5 de FMB, de acuerdo con el Acta de Conciliación de 18 de abril de 2016, en relación al cumplimiento de la Sentencia dictada por el Juzgado Social 19 de Barcelona en el procedimiento 265/14, se ha declarado la nulidad de la cláusula contractual que establecía la exclusión del Convenio Colectivo. Pendientes de la decisión que adopte el juzgado, en el sistema informático SAP de la empresa continúan constando con la categoría profesional de fuera de convenio.

Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. no está regulado por ningún convenio colectivo, únicamente por Acuerdos. En el caso de TMB, S.L. los empleados son de fuera de convenio dentro del grupo Directivos y Responsables.

■ **Comunicación Interna**

En el año 2018 han tenido lugar las elecciones sindicales en Metro y en TB. Hasta la finalización del proceso, el servicio de Comunicación Interna ha apoyado todas las áreas implicadas.

El servicio de Comunicación Interna también ha desarrollado durante el año, en colaboración con el resto de departamentos afectados, una página web sobre las actuaciones que se están llevando a cabo para afrontar la problemática del amianto. Se ha creado la web <http://www.metrorespon-amiant.cat/> como espacio informativo de referencia, interno/externo.

La acción de Responsabilidad Social Corporativa interna del "Elige tu causa 2018", ha sido "Muévete por la salud mental". Comunicación interna ha coliderado todos los procesos de elección, seguimiento, diseño, desarrollo y comunicación de toda la campaña.

El Club GenTMB, ha cerrado este año 2018 con la consolidación de una población de casi 4.500 miembros activos, y con la firma de 6 convenios de colaboración (retribuidos económicamente) con varias empresas. El club, que tiene por objetivo el fomento del orgullo de pertenencia de los trabajadores de TMB, ha permitido un ahorro de 44.402 euros mediante los cupones de descuento y las compras online.

En el año 2018 se ha planificado la remodelación de la página del Club GenTMB con el fin de hacerla más intuitiva, más cercana y aumentar las prestaciones (*car sharing*, tablón de anuncios, etc). En el primer trimestre del 2019 se implementarán las novedades.

Destaca la puesta en marcha de **GenTMBapp**, una aplicación dirigida a los trabajadores, a través de la cual podrán informarse de la actualidad de la compañía y, al mismo tiempo, gestionar aspectos relacionados con su puesto (turnos, vacaciones, etc) y de ámbito personal (nómina, datos personales). En el primer mes de entrada en funcionamiento de **GenTMBapp**, casi el 50% de la plantilla de TMB ya se lo ha descargado y está operando.

La **información corporativa** se comunica a toda la organización mediante el servicio de Información corporativa, tanto la publicación de avisos oficiales como otros aspectos fundamentales: las informaciones de las reuniones de convenios de ambas empresas, las elecciones sindicales, las campañas solidarias, etc. En todos los casos se establecen los mecanismos idóneos para realizar la comunicación rápida y extensiva a todos los trabajadores/as.

- Publicación de los avisos oficiales, envío a todo el personal afectado y distribución para colgarlos en los espacios habilitados en los centros. Este año ha habido un fuerte



incremento de las comunicaciones oficiales de la empresa respecto al 2017: 146 avisos de TB y 205 avisos de Metro.

- Avisos no oficiales: 68 avisos para selecciones externas y de personal de la bolsa de personal.

En cuanto a las Publicaciones:

- GenTMB: Se ha trabajado en la búsqueda de temas con las áreas operativas y la definición de calendario, redacción y publicación de las propuestas desarrolladas. Búsqueda de recursos gráficos y audiovisuales y edición de los contenidos. Continúa la colaboración con los consejos de la enfermera virtual. Se han redactado y publicado 160 artículos de temas directamente relacionados con la empresa y los trabajadores. Ha continuado la difusión de los artículos de salud elaborados por el Servicio de Prevención de TMB en colaboración con el Colegio Oficial de Enfermeras y Enfermeros de Barcelona, y se ha iniciado una nueva serie de artículos sobre seguridad informática.
- Canal TMB: Se ha trabajado en la definición de contenidos, redacción, corrección y publicación en este Canal (53 programaciones semanales). Se ha realizado el seguimiento de las incidencias del Canal junto con el departamento de Centro de Soporte Tecnológico (CST).
- Buzones de correo: desde el servicio de Comunicación Interna también se gestionan y se da respuesta a diferentes buzones corporativos.
- Club GenTMB: Durante el año el Club GenTMB ha llegado casi a los 4.500 miembros. En total han habido 18.295 interacciones de trabajadores que se han identificado interesados en algunas de las ofertas del club. Se ha mantenido el contacto con las empresas interesadas en anunciarse, y se han firmado nuevamente convenios de colaboración (a través de la Fundación TMB) con el club que ofrece publicidad a cambio de una aportación económica o de intercambio de servicios. Todo ello se orienta a aumentar los miembros del club y fidelizar a los existentes.
- Campañas de comunicación y difusión: dentro de las mismas se incluyen las campañas de participación (información de actividades); las campañas solidarias (fiesta de los Conductores Solidarios de Cataluña) y las campañas sobre la salud (donación de sangre, consejos de salud, etc).

7.4.5. Formación

■ *Desarrollo personal de Bus.*

La tarea de la Unidad de Desarrollo en esta materia se ha focalizado principalmente en:

- Plan de Formación: En colaboración con el Departamento de Formación, se ha coordinado el proceso de elaboración de la actualización del Plan de Formación bianual 2017/2018, con todas aquellas necesidades detectadas para el 2018.
- Las acciones formativas más destacadas durante el año 2018, por volumen, por innovación o relevancia, han sido entre otras, las siguientes: Curso de Aptitud Profesional (CAP), Jornadas de participación de línea, Conducción de vehículos eléctricos e híbridos, Conducción de autobuses de GNC, Nuevos conductores, Liderazgo, Trabajo en equipo y Comunicación.
- Se ha planificado y realizado la formación para la incorporación de 182 nuevos conductores y 28 operarios (estructurales o refuerzo de verano) de material móvil.

- Actualización del Manual de Conductores/as: Durante este año se ha elaborado un nuevo Manual en el que se han integrado todas las informaciones destacables de las diferentes áreas y departamentos de la empresa.
- Permisos Individuales de Formación (PIF): Se han tramitado 6 peticiones de Permisos Individuales de Formación.

▪ *Formación: Curso de Aptitud Profesional (CAP)*

En 2018 se ha proseguido con la sesión "relaciones interpersonales" dentro del programa CAP dirigido a todo el colectivo de conductores de Transports de Barcelona, que han de renovar la certificación. El objetivo es apoyar en la manera de mejorar las habilidades que se disponen para gestionar estas situaciones en el día a día. La misión del Departamento consiste principalmente en apoyar al equipo de formadores, asesorándoles en las sesiones CAP. Todo ello continuará en 2019. A raíz de una formación externa en 2017, reflexionar sobre las competencias del formador como agente de cambio eficaz, se ha realizado la sesión de seguimiento prevista en marzo.

▪ *Proyecto "Juego interior" para conductores*

Con el proyecto realizado en el año 2017 se pretendía mejorar la conciencia del poder personal y aprender a obtener una experiencia satisfactoria para los conductores de bus durante el trabajo, con independencia de las circunstancias del día a día. Para la empresa, ello redundará en una mejora de la implicación personal y de su rendimiento, así como una reducción del estrés y otros riesgos psicosociales de este colectivo, y una mejora de sus indicadores de absentismo y el índice de satisfacción de los clientes.

En el primer trimestre de 2018, con una visión en perspectiva, se valoró la implementación del programa al resto de cocheras que, finalmente, no se ha aplicado en este último año.

▪ *Detección de necesidades formativas competenciales para el plan de formación 2018*

Desde la Unidad se ha aportado y propuesto el asesoramiento en la detección de necesidades formativas para elaborar el plan de formación 2018, participando, conjuntamente con la Unidad de Formación y los diferentes *partners*, en la detección e investigación en soluciones para dotar de herramientas en habilidades competenciales personales.

A raíz de la detección de necesidades para elaborar el plan de formación 2018, **41 personas del entorno corporativo** han asistido a formaciones externas con temas como liderazgo estratégico, inteligencia emocional, cohesión de equipos o técnicas de negociación, con sus acompañamientos posteriores.

▪ *Desarrollo y gestión de la mejora personal de Metro*

– *Programa de acompañamiento al nuevo Mando*

Se ha continuado con el plan trabajado en el año 2017, con el objetivo de favorecer el desarrollo personal y profesional de cada Mando, reforzando su rol de liderazgo efectivo y de proximidad, generando sinergias y orientando las actuaciones y actitudes a la misión, estrategia y valores de la Empresa. En el año 2018 se han programado varias ediciones, en las que **han participado un total de 17 nuevos mandos**. La misión del Servicio es facilitar herramientas de soporte y valorar posteriormente la transferencia al puesto de trabajo.

– *Proyecto de Desarrollo de personas y organización: Gestión del talento*



Con el objetivo de identificar capacidades y potencial de promoción de las personas, desde comienzos de 2018 se han iniciado acciones para aplicar las recomendaciones entregadas a cada persona participante en este proyecto, mediante las entrevistas de devolución del 2017 y 2018. Se han aplicado un total de 122 recomendaciones que implican desde participar en proyectos, formaciones en aula, procesos de *mentoring*, *coaching* o experiencias vivenciales.

Las soluciones aportadas han sido:

- Formación en aula, **97 convocados** en los siguientes temas: Liderazgo estratégico: 45 recomendaciones; gestión del tiempo: 15 recomendaciones; inteligencia emocional: 21 recomendaciones; *mindfulness*: 3 recomendaciones.

Como prueba piloto y novedad del año, se han trabajado las competencias personales con formato de entrenamiento, de carácter vivencial e interactivo partiendo de la autorreflexión y posicionamiento personal previo, fruto de la experiencia acumulada en la materia. La habilidad escogida es el impacto y la influencia (13 personas).

- *Primera edición del Programa de Mentoring*

Una mención especial merece la puesta en marcha de la **primera edición del Mentoring a 25 personas** (17 *mentorees* y 8 mentores). El *mentoring* es un proceso mediante el cual una persona con más experiencia (mentor) ayuda, comparte conocimientos, guía a otro profesional (*mentoree*) en su desarrollo personal y profesional. Para ello se han formado todos en la metodología CRECE y un acompañamiento con un *coach* externo en todo el proceso.

Las conclusiones consistieron en un 100% de recomendación y la aplicación al resto de la organización, por lo que se continuará aplicando en 2019 a todo TMB.

■ **Actividad formativa de TB**

Como se puede ver en el cuadro, durante el año 2018, en Transports de Barcelona, S.A. se ha desarrollado el Plan de Formación de manera similar a años anteriores. Mayoritariamente han sido acciones formativas dentro del Plan de Formación, que incluye tanto las formaciones de carácter técnico, como la transversal (idiomas, ofimática, habilidades y otras competencias de tipo transversal).

TB	2014	2015	2016	2017	2018	
Cursos (1)	477	611	602	769	743	(2)
Asistentes (3)	1.949	1.841	2.287	2.180	2.488	(4)
Participaciones (5)	3.492	3.915	4.212	5.064	4.993	(6)
Horas lectivas (7)	5.334	6.919	6.820	9.886	10.728	(10)
Horas asistente (8)	49.196	51.609	54.258	74.306	82.577	(9)
Ratios						
Participaciones/curso	7,32	6,41	7,00	6,59	6,72	
Horas por empleado (11)	14,09	13,18	12,88	14,67	16,54	

A continuación se explica en las notas que se exponen:

- (1) Número de sesiones realizadas a lo largo del año. Por ejemplo, un curso se puede realizar 5 veces y por lo tanto son 5 cursos.
- (2) Hay sumados los cursos realizados en la Dirección de la Red de Bus más los cursos corporativos que han tenido al menos 1 participante de la DRBus.

- (3) Los asistentes son las personas que reciben formación teniendo presente que una persona que, por ejemplo, haya asistido a tres formaciones sólo se contabiliza como una vez.
- (4) Hay sumados los asistentes de DRBus más los que han realizado formaciones corporativas.
- (5) Las participaciones son las personas que reciben formación teniendo presente que una persona que, por ejemplo, haya asistido a tres formaciones se contabilizará como tres veces.
- (6) Están sumadas las participaciones de DRBus más las participaciones de Metro en formaciones corporativas.
- (7) Las horas lectivas son las horas de formador y se contabilizan por formaciones realizadas.
- (8) Horas asistente son las horas del curso multiplicadas por el número de personas asistentes.
- (9) Hay sumadas las horas de DRBus más las horas en formaciones corporativas.
- (10) Hay sumadas las horas lectivas de DRBus más las horas lectivas de formaciones corporativas en las que al menos ha participado un trabajador de Bus.
- (11) Resultado de dividir las horas asistente por el número de participaciones.

Lo más destacable de la actividad formativa durante el 2018, en cuanto a formación Técnica ha sido:

■ **En la Dirección de la Red de Bus:**

- La Formación Continua del CAP, que supone una parte muy importante de la totalidad del plan de formación con respecto al volumen de horas/participante. Se realiza una continua mejora tanto a nivel de gestión como cualitativamente desde el punto de vista pedagógico. Se han realizado 39 cursos de "Formación Continua CAP" durante todo el año, entre enero y diciembre, con un total de 686 empleados/as formados (representa 24.010 horas/participante), con un máximo de 20 participantes por grupo. Todos los empleados/as que han realizado la formación CAP durante este año, han recibido su tarjeta en tiempo y forma (tanto los colectivos de conducción, como los otros colectivos). Como en todos los años, también se ha hecho un esfuerzo destacable para mejorar los conocimientos de los formadores CAP, incluyendo formación sobre "Nueva Red de Bus", "Sistema *MobilEye*", "Nuevos Autobuses Eléctricos", "Agente del Cambio Eficaz" y "Calidad y Accesibilidad".
- Durante el año 2018, y siguiendo el mismo modelo de años anteriores, han recibido formación de Nuevos Conductores un total de 177 candidatos, los cuales han acabado ingresando en la organización. Ello supone, entre la formación externa (35 horas), la interna (40 horas) y las dos jornadas dobladas (14 horas), un total de 15.753 horas.
- Como todos los años, se ha seguido trabajando con el modelo de Capacitaciones en Material Móvil, dado el buen resultado y el aprovechamiento que se hace.
- Se ha seguido trabajando en la implantación de nuevas tecnologías en los vehículos, con respecto a la hibridización, GNC y vehículos puramente eléctricos. En este sentido, destaca la presentación del nuevo modelo articulado eléctrico de Irizar (Ize articulado), que ha llegado tanto a operarios de Material Móvil de los CONs implicados del Área Operativa, como a los técnicos del Área Técnica de Bus.
- La formación de "Jornadas de Participación de Línea" ha llegado a unos 906 conductores, suponiendo 6.342 horas.
- En el ámbito de Material Móvil, cabe destacar entre otros, el esfuerzo realizado para formar 46 "Técnicos Autorizados Expertos en vehículos eléctricos e híbridos" de



diferentes modelos, a fin de posibilitar su acreditación como Trabajadores Calificados por parte de las Direcciones de los cuatro CONs.

■ **Actividad formativa de Metro**

Como puede verse en el cuadro, durante el año 2018 en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. se ha desarrollado el Plan de Formación de manera similar al año anterior. Mayoritariamente han sido acciones formativas dentro del Plan de Formación, que incluye tanto las formaciones de carácter técnico, como la transversal (idiomas, ofimática, habilidades y otras competencias de tipo transversal).

FMB	2014	2015	2016	2017	2018	
Cursos (1)	3.024	2.806	3.298	3.895	3.341	(2)
Asistentes (3)	3.447	3.602	3.654	3.149	2.977	(4)
Participaciones (5)	11.207	12.612	14.842	19.375	13.400	(6)
Horas lectivas (7)	19.741	31.183	18.189	22.138	44.061	(10)
Horas asistente (8)	67.800	116.253	79.978	100.580	138.448	(9)
Ratios						
Participaciones/curso	3,71	4,49	4,50	4,97	4,01	
Horas por empleado (11)	6,05	9,22	5,39	5,19	10,33	

A continuación se explica en las notas que se exponen:

- (1) Número de sesiones realizadas a lo largo del año. Por ejemplo, un curso se puede realizar 5 veces y por lo tanto son 5 cursos.
- (2) Están sumados los cursos realizados en la Dirección de la Red de Metro más los cursos corporativos que han tenido al menos 1 participante de la DRMetro.
- (3) Los asistentes son las personas que reciben formación teniendo presente que una persona que, por ejemplo, haya asistido a tres formaciones sólo se contabiliza una vez.
- (4) Están sumados los asistentes de la DRMetro más los que han realizado formaciones corporativas.
- (5) Las participaciones son las personas que reciben formación teniendo presente que una persona que, por ejemplo, haya asistido a tres formaciones se contabilizará tres veces.
- (6) Están sumadas las participaciones de la DRMetro más las participaciones de Metro en formaciones corporativas.
- (7) Las horas lectivas son las horas de formador y se contabilizan por formaciones realizadas.
- (8) Horas asistente son las horas del curso multiplicadas por el número de personas asistentes.
- (9) Están sumadas las horas de la DRMetro más las horas en formaciones corporativas.
- (10) Están sumadas las horas lectivas de la DRMetro más las horas lectivas de formaciones corporativas en las que al menos ha participado un trabajador de Metro.
- (11) Resultado de dividir las horas asistente por el número de participaciones.

Lo más destacable de la actividad formativa durante el año, **en cuanto a formación técnica**, ha sido:

■ **En la Dirección de la Red de Metro:**

- La continuación del reciclaje de toda la plantilla de Técnicos de Operación de Líneas Automáticas (TOLA) durante el 2018, tal como estaba contemplado en el Plan de formación anual.

- La continuación de la formación específica de normativa legal a los mandos intermedios del negocio de Metro (Normativa laboral, Reglamento de circulación, etc).
- La continuación con el desarrollo de la formación específica de prevención de riesgos laborales. En especial en Líneas convencionales, con la categoría más numerosa (AAC/ Motoristas).
- La formación de Nuevo Ingreso de diferentes puestos de trabajo.
- La formación de las intervenciones masivas de los Auxiliares de Control e Información (ACI)
- El reciclaje de la bolsa de verano de Agentes de Atención al Cliente (AAC), diferenciando por promociones (Bolsa 2012-2015-2017).
- El ingreso de los AAC de verano.
- La continuación del Registro Ferroviario en todas las renovaciones de certificación a la conducción en el ámbito de Operaciones.

▪ **En las Direcciones Corporativas:**

Como ya viene siendo habitual en los últimos años, se realizan acciones formativas en torno a novedades tecnológicas, herramientas y sistemas, así como formación ligada a proyectos tecnológicos implantados, y actualizaciones en relación a los proyectos y novedades legislativas.

En cuanto a la Formación Transversal, durante el 2018 ha continuado la actividad del **Centro de Desarrollo Organizacional (CDO)**, en el que cabe destacar las siguientes acciones formativas en las que se trabajan competencias transversales y habilidades, entre otras:

- Apreciación de la actuación para evaluadores y evaluados.
- Formación de formadores internos.
- Formación de Mentores y *Mentorees*.
- Formador como Agente de cambio.
- Formación para Tutores de FP Dual.
- Gestión de Proyectos.
- Liderazgo estratégico.
- Entrevistas con colaboradores.
- Liderazgo de equipos.
- Plan de acompañamiento al mando (Liderazgo, Comunicación, Gestión de Equipos y Gestión de recursos y toma de decisiones).
- Crecer con el equipo.
- Presentaciones eficaces.
- Atención al cliente digital.
- Gestión del tiempo.
- Compromiso con la información.

Ha continuado la formación en idiomas para personal que lo requiere para las funciones asignadas, tanto en modalidad presencial como *e-learning*, y en especial para los equipos técnicos y personas que participan en proyectos y jornadas internacionales.

También ha proseguido la formación en ofimática *e-learning* en los diferentes programas de *Office 2010*, y en otros programas corporativos necesarios para desarrollar las funciones asignadas del puesto de trabajo.

Se ha continuado también con el desarrollo de la formación específica en materia de Prevención de riesgos laborales y la formación de acogida al nuevo puesto de trabajo, ya sea



por selección externa o promoción interna, así como para la adaptación a la nueva versión de la Norma ISO 9001, versión 2015 u otras normas de referencia.

Finalmente, destacar otras acciones formativas transversales relativas a normativas aplicables al puesto de trabajo como, por ejemplo, en LOPD, Nueva ley de contratación, etc, así como la derivada de la aplicación de normativa relacionada con la accesibilidad universal (Decreto 135/1995 (Autonómica), Ley 13/2014 (Autonómica), RD 1544/2007 (Estatut) Reglamento (UE) 181/2011 (Europea).

Habiéndose realizado:

- Formación a la Alta Dirección y responsables técnicos de los Grupos de Trabajo y miembros del Comité de accesibilidad **en Accesibilidad, visión estratégica y Accesibilidad y sensibilización en diversidad funcional.**
- Formación a la estructura de mando en **Accesibilidad y Gestión en TMB.**
- Y formación a personas que están en contacto con el Cliente sobre **Accesibilidad universal.**

Destacar que este ha sido un año de valoración y definición de la formación que se requerirá para la futura implantación de la T-Movilidad.

Al igual que en los últimos años, también cabe destacar la gestión de las convocatorias de los cursos y de los documentos de trabajo mediante el entorno *Sharepoint*, facilitando la comunicación entre las diferentes Unidades implicadas.

Este año, y teniendo en cuenta la dificultad que supone la falta de disponibilidad de personal de Mantenimiento de Material Móvil de todos los CONs para participar en las acciones formativas encuadradas en el Área de Salud y Seguridad, se han realizado los cursos en esta materia que se indican a continuación:

- PRL puesto trabajo Asistencia Integral en Ruta (AIR): 3 cursos
- Carretillas elevadoras: 7 cursos
- Puente Grúa: 5 cursos
- Trabajos en Altura: 2 cursos
- PRL Remolcador STILL: 11 cursos
- Gestión de la PRL: Funciones y Responsabilidades: 4 cursos
- Actualización Socorristas: 13 cursos (*)
- Prácticas incendios: 10 cursos (*)

(*) Compartidos con FMB.

También la formación en accesibilidad ha sido dirigida principalmente a la estructura de mando de la DRBus, debido a la dificultad de disponibilidad de conductores para la formación en accesibilidad universal prevista en el plan de formación anual.

En cuanto a la Gestión de la Bonificación de la Formación, este año 2018 el crédito asignado por la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo (FUNDAE) ha sido prácticamente igual al del año anterior y, a pesar de ser una cuantía muy elevada, ha sido alcanzado al 100%. Por lo tanto, se ha trabajado por una optimización de recursos y se ha propiciado un mantenimiento del retorno de la inversión mediante el descuento correspondiente en la cotización de la Seguridad Social proporcionado por FUNDAE, alcanzando el 100% de la cuota del Grupo TMB.

A continuación, se puede ver la **cantidad de horas participante en la formación por categorías profesionales:**

Transports de Barcelona S.A.

CATEGORIA	HORAS/AÑO
Adjuntía Área	77,00
Administrativo/a	371,50
Agente	246,50
Agente del CON	1.175,50
Agente Intervención	175,50
Analista	8,00
Asistente Social	4,00
Auxiliar	198,50
Jefe	899,00
Mando	3.562,00
Comprador/a	67,00
Contable	6,00
Conductor línea	53.139,29
Conductor maniobras	389,00
Coordinadores	355,00
Delineante	44,50
Dirección Unidad	2,00
Director/a Área	375,00
Director/a CON	112,50
Director/a Servicio	176,75
Electricistas	2.002,00
Electrónico	124,00
Ingeniero	507,00
Especialista	846,00
Gestor	165,50
Guardavías	71,00
Inspector/capacitador	79,50
Almacenero	36,00
Mecánico	3.215,44
Operador	446,00
Ordenanza	20,00
OSA	42,00



Albañil	76,00
Planchista	252,00
Portero	8,50
Product Manager	86,50
Programador	72,00
Psicólogo/a	223,00
Responsable	5.492,98
Secretario/a	2,00
SUPERVISOR	28,50
Soporte	172,50
Técnico	7.202,00
Telefonista	2,00
Verificador	3,00
Celador	18,00
TOTAL	82.577,96

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A.	
Categoría	Horas/año
Administrativo/a	1.422,05
Agente Atención Ciudadano	1.524,46
Agente Atención Cliente	54.977,37
Analista	4,83
Asistente Social	3,22
Auxiliar Control Información	21.837,78
Jefes	373,78
Mando	2.935,78
Comprador/a	285,08
Coordinador/a	882,76
Delineante	36,88
Director/a Área	466,54
Director/a de Servicio	136,70
Electricista	1.409,47

Electro fontanero	123,59
Electro mecánico	665,39
Electrónico	194,96
Ingeniero	1.976,47
Engrasador	37,16
Guardavías	385,36
Almacenero	449,48
Mecánico	1.844,36
Motorista	861,44
Operador/a	3.373,22
Operario	605,16
Ordenanza	19,61
Albañil	309,52
Portero	1,11
Programador	121,93
Project Manager	45,05
Psicólogo/a	69,16
Responsable	4.483,94
Supervisor	694,86
Técnico	3.907,53
Técnico de Operaciones	26.864,92
Técnico Especialista	234,20
Técnico Puerta Cocheras	3.459,89
Técnico Responsable	1.173,36
Técnico Superior	105,60
Telefonista	1,61
Tractorista	85,93
Celador	56,49
TOTAL HORAS/AÑO	138.448,00



Se ha realizado toda la formación programada del **Plan de formación del Teleférico de Montjuïc** y se ha recuperado el presupuesto externo asociado a la formación, mediante la bonificación a la formación que se realiza anualmente de la Fundación Tripartita, logrando el 113,84% de la cuota disponible (hubo dos acciones formativas que no se pudieron bonificar porque se había superado el importe máximo bonificable).

A continuación se detallan las acciones **contempladas en el Plan de formación 2018 y que se realizaron**, así como la fecha de realización, las horas y los asistentes:

Acción Formativa	Asistentes	Fecha	Horas
PRL. Puesto Trabajo. Personal Estaciones y Conducción	23	12/02/2018	2
Formación Socorristas. Actualización	23	12/02/2018	3
Resolución de conflictos	23	14/02/2018	5
Cohesión de Equipos	23	15/02/2018	5
Reciclaje Técnico Auxiliar Estación	23	16/02/2018	5

Estas acciones anteriores se bonificaron.

El resto de acciones formativas no se han bonificado, aún así se ha superado el importe máximo bonificable de esta sociedad, estas acciones son:

- Actualización formación Técnica
- Uso y funcionamiento Instalación Teleférico
- Formación Instalaciones monocable desembragable (ACEM)

También merece mencionarse la gestión corporativa en materia de prácticas de estudiantes en la empresa. Los datos de 2018 en este sentido son los siguientes, considerando solicitudes de la Dirección de la Red de Bus y de Metro y de Servicios Corporativos, así como de estudios universitarios y de formación profesional.

	Solicitudes	Universidad	FP	Total cubiertos	Desiertos
DR Bus	24	3	19	22	2
DR Metro	34	8	8	16	18
Servicios Corporativos	34	11	0	11	23
Totales	92	22	27	49	43

Este año por primera vez las ofertas de alumnos en prácticas se han publicado en la web de TMB. Este puede ser uno de los motivos por los que muchas de estas han quedado desiertas, bien porque no ha habido suficientes candidatos mediante este canal, o bien porque los candidatos presentados no todos han dado el perfil o superado el proceso de selección realizado.

7.4.6. **Accesibilidad universal de las personas con discapacidad**

Durante el 2018 el servicio de Accesibilidad Universal, ha profundizado en el desarrollo de la nueva orientación **en el marco de la visión de "Cliente con diversidad 360°"**, trabajando en la **accesibilidad como un principio de calidad y no sólo como un atributo del servicio**.

La actividad de este último ejercicio se ha fundamentado en:

- **La estructuración y concreción de un nuevo modelo organizativo transversal** en toda la empresa orientado a la mejora continua de las infraestructuras, vehículos y servicios.
- **La revisión de los procesos de mantenimiento de los sistemas ya implementados** (rampas de bus, ascensores de metro, etc).
- **La formación del personal** orientando un cambio cultural y la eliminación de barreras actitudinales.
- El desarrollo de elementos **de innovación tecnológica**.
- Mantenimiento del **proceso de diálogo y participación de los colectivos implicados**.

A continuación se describen las actuaciones más significativas en este campo desarrolladas a lo largo del ejercicio:



▪ **Código Operativo de Accesibilidad Universal**

El **Código Operativo** tiene como objetivo ser una herramienta de empoderamiento para la Organización y cada grupo de trabajo **para garantizar la accesibilidad universal de los vehículos, infraestructuras y servicios de TMB en materia de accesibilidad**. En el proceso de elaboración del Código Operativo, se han reformulado los 10 grupos de actuación preferente, observando la necesidad de crear 4 nuevos grupos para afrontar todos los retos: Mantenimiento de Bus, Trenes, Innovación y Tecnología. Es decir, se ha organizado en 14 grupos de trabajo que tienen una vinculación directa con las temáticas que representan en algún ámbito organizativo de TMB a fin de asumir los compromisos hacia la accesibilidad universal.

Se ha realizado un análisis del ámbito de afectación de cada grupo de trabajo observando los elementos a mejorar respecto a la normativa vigente, orientando mejoras hacia la excelencia en el servicio como una apuesta por la calidad.

Dentro del nuevo modelo de gestión se contempla definir el rol, las competencias y actuaciones de cada uno de los servicios de la empresa relacionados con la accesibilidad. El objetivo del Código Operativo es garantizar, por parte de toda la estructura operativa de TMB, la plena accesibilidad del servicio de transporte que se ofrece al usuario con diversidad funcional, en sus diferentes modalidades; cumpliendo con las disposiciones legales reglamentarias y administrativas a nivel europeo, estatal y autonómico, para garantizar la eliminación de barreras físicas, de comunicación y de actitud que favorezcan la libre circulación en toda la red. Con su desarrollo, se está realizando una descripción de los aspectos y conocimientos que debe tener toda la Organización en materia de accesibilidad, estableciendo protocolos y procedimientos para determinar obligaciones y responsabilidades compartidas por todos los equipos de las redes de TMB a fin de prestar un buen servicio al cliente diverso.

El proyecto se ha presentado al Consejo Ejecutivo y a todos los Servicios implicados, adecuando los 14 grupos de trabajo que, durante el primer trimestre de 2018, concretan el compromiso de actuaciones a realizar en cada ámbito atendiendo en primer lugar al

cumplimiento de la normativa de referencia y, en segundo lugar, a las expectativas del cliente con diversidad.

En la primera reunión de la nueva etapa del Comité de accesibilidad universal, que presidió el Consejero Delegado, se presentaron los 49 proyectos que integran la primera fase del Código Operativo, los cuales tienen un periodo de ejecución de 2 años. Estos proyectos tienen un seguimiento trimestral en el que cada grupo debe presentar el estado de la situación. El Consejo Ejecutivo recibe cada trimestre un reporte de los mismos.

▪ ***Prórroga del Convenio para la regulación del acceso de los escúteres en el transporte público.***

En colaboración con el *Departament de Treball, Afers Socials i Famílies*, el Ayuntamiento de Barcelona, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y TMB, mediante un convenio de colaboración que se prorroga, se ha dado continuidad a la prueba piloto para la futura regulación del acceso seguro de escúteres para personas con movilidad reducida a los principales transportes públicos del área metropolitana de Barcelona.

▪ ***Certificación de la gestión de accesibilidad***

Se ha presentado el diagnóstico de todos los ámbitos operativos y de servicio de la empresa con la elaboración de un **Sistema de Gestión de Accesibilidad para TMB** a fin de conseguir la Certificación en Gestión de la Accesibilidad Universal en las redes de TMB, en base a las normas de AENOR: UNE 170001-1 y UNE 170001-2.

El objetivo es determinar la capacidad para transmitir un entorno accesible cumpliendo los requisitos DALCO (conjunto de requisitos relativos a las acciones de deambulación, aprehensión, localización y comunicación, que deben satisfacerse para garantizar la accesibilidad global):

- Estudio de Diagnóstico del estado actual de Accesibilidad Universal de TMB.
- Establecer las pautas para la implementación eficaz de un sistema de Accesibilidad Universal que ayude a demostrar la competencia para cumplir los requisitos DALCO, así como los requisitos legales aplicables.
- Implementación de un sistema de gestión de la Accesibilidad Universal.
- Seguimiento de los procesos detallados en la certificación. Evaluación y definición de mejoras contempladas por incumplimiento en los procesos de la certificación.

▪ ***Comisión de accesibilidad física Metro en el IMPD***

En paralelo a la Comisión creada en bus, también se han realizado dos encuentros con los representantes del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD) y la Dirección de Operaciones de Metro. En la reunión se plantearon los elementos de mejora que priorizan los colectivos de representación.

▪ ***Grupo de mejora del Sistema de Información al Usuario (SIU)***

Grupo de trabajo constituido con personal de la Operativa de TB, entidades de la discapacidad visual y el IMPD. El objetivo es coordinar acciones de mejora que ayuden a detectar y mejorar procesos para conseguir el 100% de funcionamiento de los sistemas de accesibilidad auditiva de las Pantallas de Información al Usuario (PIU) y del Sistema de Información al usuario (SIU). Este grupo realiza un seguimiento de las inversiones llevadas a cabo del convenio de colaboración firmado con el IMPD. Se ha realizado una reunión de seguimiento de los diferentes sistemas y mejoras implementadas.

■ **Comisión de accesibilidad física de Bus en el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad**

En el marco del proceso participativo con entidades e instituciones se ha constituido el grupo de trabajo con personal de la operativa de TB, entidades de la discapacidad física y el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD). El objetivo es coordinar acciones que ayuden a detectar y mejorar procesos para conseguir el 100% de funcionamiento de las rampas y el *kneeling* de los autobuses de TMB (que permite el arrodillamiento del vehículo), así como la formación y actitud de los conductores al utilizar los sistemas correctamente. Se han efectuado 4 reuniones para presentar datos y poner en común posibles mejoras. Los miembros de las entidades han participado, en calidad de observadores, en una de las sesiones formativas que se realizan al personal de atención al cliente.

Para dar respuesta a los requerimientos del colectivo de personas con discapacidad, a largo de 2018 se han efectuado las siguientes actuaciones organizadas alrededor de un grupo de trabajo específico que aglutinaba personal de la Operación, Mantenimiento, Oficina del CON, Ingeniería y Accesibilidad Universal:

Acción	Observaciones
Sensibilizar conductores de las líneas V21 y 92	Realizado
Mejora del mantenimiento en las líneas V21 y 92	Llevar vehículos viejos en los que la rampa sufre
Definir las paradas en las que se puede y se debe exigir el <i>Kneeling</i>	Análisis de la base de datos para cada línea
Colocar en los paneles las instrucciones básicas de las rampas	Realizado. En la mampara posterior del conductor
Redactar mensajes a dar por megafonía	Realizado
Implementar mensajes a dar por megafonía	Implementado
Estudiar la opción de implantar audio de rampa solicitada	Implementado
Actuaciones de mejora de mantenimiento con el fabricante de rampas Massats	Se está realizando el análisis por lotes
Actuaciones de monitorización de rampas	En proyecto
Rediseñar las barras de la zona de silla de ruedas para algunos autobuses	Se ha realizado un plano técnico
Definir indicadores de control de funcionamiento de las rampas	Hecho. Pendiente de la automatización
Definición de un pequeño módulo de formación en reuniones de línea	Hecho. En el año 2018 a Mandos de Grupo Operativos de Línea (CGOL) y Mandos de Explotación (CE). En el año 2019 a conductores.
Protocolo para paradas donde no se pueda desplegar la rampa	
Rampa de emergencia para vehículos de asistencia técnica en ruta	Hay una en pruebas



■ **Grupo motor de Accesibilidad Universal del Área Metropolitana de Barcelona (AMB)**

Este grupo denominado "**Grupo motor**" está constituido por 7 municipios, la AMB, la Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (COCEMFE) y TMB. Se trata de elaborar un plan de accesibilidad participativo para lograr la plena accesibilidad en los transportes públicos del área metropolitana, intercambiando experiencias y conocimientos así como los logros conseguidos. TMB ha presentado los proyectos que se están llevando a cabo desde el departamento de Accesibilidad en las cinco sesiones de grupo que se han desarrollado a lo largo de 2018.

■ **Auditoría de paradas y estaciones de Barcelona**

Se han realizado varias reuniones con el fin de iniciar un proceso de revisión y mejora de las patologías en materia de accesibilidad que evidencia el estudio realizado por el IMD, junto con el Observatorio de la Discapacidad Física y la asesoría técnica del departamento de Accesibilidad de TMB.

Se han auditado todas las paradas de Bus dentro de Barcelona y la red de metro (estaciones y elementos). Esta tarea ha permitido **disponer de un mapa de carencias detectadas** y al

mismo tiempo pone de manifiesto la responsabilidad del Ayuntamiento en el servicio que da TMB y que afecta directamente al usuario. Durante el año 2018 se ha realizado un análisis y evaluación de la auditoría y se han definido las actuaciones más urgentes que tiene que efectuar el Ayuntamiento fundamentadas en las paradas, intercambiadores de la Nueva Red de Bus y puntos críticos como el entorno de centros sanitarios.

▪ **Formación y Plan de Formación en Accesibilidad**

En línea con el desarrollo del Plan de Formación y los diferentes perfiles de grupo definidos en este último ejercicio, se han realizado acciones formativas y de sensibilización a:

- 1.125 Agentes de Atención al Cliente de metro.
- 134 Mandos de operación de Bus.
- 26 miembros del Consejo Directivo de la empresa.

El objetivo es actualizar los conocimientos previos y adquirir nuevas herramientas para el desarrollo de las respectivas funciones en la Organización, a fin de gestionar y atender correctamente al usuario con diversidad funcional. Los cursos combinan la exposición de conceptos teóricos vinculados al trato y la atención, y el conocimiento de los elementos de accesibilidad que disponen las redes de autobús y metro.

▪ **Consultoría técnica en Accesibilidad Universal. Asesoramiento interno**

Desde la Oficina Técnica de Accesibilidad, se ha iniciado una tarea importante de asesoría técnica en materia de accesibilidad a varios departamentos de TMB, Infraestructuras de Metro, Prevención de Riesgos Laborales, Ingeniería de trenes, Servicios Generales, etc. Han recibido varios informes sobre materias relacionadas con su actividad para garantizar criterios de accesibilidad y cumplimiento de la normativa legal en esta materia.

▪ **Diagnosis de accesibilidad cognitiva en L3 de Metro**

Para asegurar y adaptar el metro de Barcelona a las personas con discapacidad intelectual, se ha efectuado una colaboración con la Facultad de Turismo y Dirección Hotelera Sant Ignasi (Universidad Ramon LLull), con la ayuda de la Cátedra Ethos, el Instituto de Innovación Social de ESADE y la entidad Dincat.

Se ha realizado una auditoría de varias estaciones de la línea 3 de metro desde el punto de vista de la discapacidad intelectual, con el fin de facilitar indicaciones e información para mejorar el acceso universal en el metro de Barcelona.

▪ **Proyecto de Beacons en Bus**

Los *Beacons* son pequeños dispositivos basados en tecnología *Bluetooth* de bajo consumo, que emiten una señal que identifica de manera única cada dispositivo. Esta señal puede ser recibido e interpretado por otros dispositivos (normalmente un *smartphone*), conociendo además la distancia a la que se encuentran.

Los resultados de la prueba de concepto VIACONS en el autobús (nombre comercial para el producto *Beacon* planteado por *Ilunion*) han dado un resultado satisfactorio y pueden ser una mejora importante para las personas con necesidades especiales, especialmente con dificultades visuales en el uso de transporte público, ayudando a resolver determinadas problemáticas como:

- Guiado para embarcar en el bus de la línea y destino a utilizar.
- Ayuda a identificar la posición del bus en las paradas dobles, avisando también al conductor de la presencia de un usuario con necesidades especiales.

▪ **Etiquetas inteligentes. NaviLens**

Se trata de un desarrollo capaz de facilitar la información y guiado de los sistemas de señalización e información corporativa al cliente con diversidad, ya sea a personas con dificultad visual o cognitiva, así como una amplia gama de servicios al cliente estándar.

Posee un potente algoritmo basado en Visión Artificial capaz de detectar, con la cámara de un dispositivo móvil, múltiples marcadores a gran distancia en milisegundos, incluso en movimiento y sin necesidad de enfocar.

Está concebido para dispositivos móviles de gama media, de modo que cualquier persona pueda tener un rápido acceso a la información que contienen los marcadores (etiquetas).

Para validar su correcto funcionamiento, la usabilidad y la utilidad del sistema, se han llevado a cabo diversas actuaciones programadas en 4 fases de análisis y comprobación.

Una vez analizados los datos obtenidos, y teniendo en cuenta que las sugerencias y observaciones de los usuarios dirigidas a la mejora del sistema se consideran razonables y de fácil implementación, desde el Servicio de Accesibilidad Universal se emite una valoración positiva del funcionamiento, la usabilidad y la utilidad del sistema, por lo que avala el proyecto de desarrollo del sistema NaviLens como un elemento de apoyo a la señalización dirigida a las personas con discapacidad visual, complementario a la señalización estándar en las redes de Metro y Bus de TMB. También tiene la posibilidad de ser ampliado en una siguiente fase, y dentro de la misma aplicación, con el fin de ofrecer soluciones de mejora de la accesibilidad cognitiva en las redes de transporte.

Las diferentes fases del proyecto han sido:

Fase I Diciembre 2017	Prueba de calibrage Realizada en la estación de metro Espanya y en la parada de bus Gran Via-Pl. Espanya
Fase II Enero 2018	Prueba Piloto operacional Despliegue de etiquetas en: - Estación de metro Fira- Línea 9 Sur: 133 etiquetas - 43 códigos - Paradas de autobús del entorno de Pl. Espanya: 100 etiquetas
Fase III Febrero 2018	Despliegue para el MWC - Inicio de prueba piloto Despliegue de las etiquetas en: - Todas las paradas de Bus de la Línea H12: 396 etiquetas - 8 de las 15 estaciones de la Línea 9 Sur: 833 etiquetas - 317 códigos - Edificio de la Sede Corporativa de TMB
Fase IV Junio 2018	Jornadas de comunicación y usabilidad de la aplicación Realización de 3 jornadas con la participación de usuarios con discapacidad visual afiliados a la ONCE y técnicos especialistas en rehabilitación visual.



• **Actuaciones de mejora de la accesibilidad en la red de Metro**

Este año se han puesto en servicio dos nuevas estaciones adaptadas a personas con movilidad reducida (PMR) en la L10 Sur: Foc y Foneria. Con éstas, **el porcentaje de estaciones adaptadas se sitúa en el 91% de la red.**

Se encuentran en fase de obras las estaciones de Jaume I y Vallcarca y en fase de proyecto 12 estaciones: Ciutadella-Vila Olímpica (L4), los intercambiadores de Verdaguer (L4 y L5), Clot (L1), Maragall (L4 y L5), Plaça de Sants (L1 y L5), Espanya (L1 y L3) y Urquinaona (L1 y L4).

El estado de situación a 31 de diciembre de 2018, queda resumido en el siguiente cuadro:

	L1	L2	L3	L4	L5	L9/L10 Norte	L9/10 Sur	L11	TOTAL
Número total de estaciones en la línea	30	18	26	22	26	12	17	5	156
Número de estaciones ya adaptadas	26	18	24	17	23	12	17	5	142
Número de estaciones en obras			1	1					2
Número de estaciones en fase de redacción del proyecto	4		1	4	3				12

También se ha efectuado el alzado de los andenes de Lesseps y Plaça de Sants (L1), y ha comenzado el cambio de escaleras de piedra en las estaciones de Espanya (L1 y L3) y Universitat (L1 y L4).

• **Accesibilidad del Teleférico de Montjuïc**

En años anteriores se obtuvo la Certificación de Accesibilidad Universal (norma UNE 170.001) de la empresa certificadora LGAI-Appplus, tanto en la accesibilidad en el entorno (aspectos arquitectónicos) como en el sistema de gestión de la accesibilidad (gestión interna). Además, todo el personal que presta sus servicios en el Teleférico de Montjuïc está formado y sensibilizado ante las necesidades específicas de los colectivos de personas con discapacidades y, tanto los protocolos de atención al público como los de mantenimiento de las instalaciones, garantizan las condiciones de accesibilidad.

7.4.7. Igualdad

Una de las responsabilidades adscritas a la **Dirección de Buen Gobierno (DGB)** es la Igualdad, pasando a dirigir y liderar la promoción y el impulso de la Igualdad de género como uno de los ejes prioritarios en el marco del Buen Gobierno Corporativo.

En marzo de 2018, la Presidenta de TMB firmó la **adhesión de la organización al Programa Deméter para la transparencia en la equidad de género**, promovido por la Agencia de Transparencia de la AMB, como instrumento para la innovación en el buen gobierno. Este programa pretende dar visibilidad a la situación real de las mujeres en la administración metropolitana con el objetivo de promover medidas efectivas que contribuyan a avanzar hacia el equilibrio de género, y tiene por objetivos:

- Incorporar la dimensión de género en todos los datos, fomentando la transparencia en la visualización y el acceso a los datos, reforzando los principios de legalidad, equidad y promoción de la igualdad.
- Fomentar el diagnóstico de los factores que están siendo un obstáculo en la igualdad en el acceso de las mujeres a los cargos directivos, aplicando la metodología del Departamento de Trabajo de la Generalitat de Catalunya (Guía práctica de diagnóstico de igualdad de mujeres y hombres en empresas y organizaciones).
- Publicar y difundir los resultados del diagnóstico sobre la igualdad entre mujeres y hombres.
- Elaborar instrumentos e impulsar la formación para la promoción continuada de la igualdad de oportunidades.
- Establecer medidas efectivas de protección frente al acoso sexual y por razón de sexo.
- Impulsar condiciones especiales de ejecución en la contratación pública relativas a la promoción de la igualdad efectiva y de preferencia en la adjudicación de

contratos en determinadas circunstancias para las empresas licitadoras que dispongan de medidas en este sentido.

- Evaluar el impacto en la igualdad de género en el ámbito metropolitano.

En 2018, en materia de Igualdad, la DBG ha elaborado **una propuesta de "Política Corporativa de Igualdad en TMB"**. Se recoge la regulación específica en igualdad, el estado de situación de las políticas, normativas y actuaciones realizadas en este campo por las distintas sociedades de TMB a lo largo de los años, **y la elaboración de un plan de actuación para impulsar una cultura Corporativa de Igualdad en TMB**. Para ello, **se propone la creación de un Comité de Igualdad**, y la metodología y el calendario de actuaciones a desarrollar.

Como complemento a esta propuesta, **se incorpora un protocolo de actuación** con alcance global en las sociedades de TMB **para la prevención del acoso laboral**, para la valoración por parte de los ámbitos correspondientes dentro de la Organización.

En relación a las Buenas Prácticas y en línea al programa DEMÉTER, se promueve la incorporación de la perspectiva de género en todos los datos de plantillas publicadas en el Portal de Transparencia, reforzando el principio de equidad y promoción de la igualdad.

Otra de las actuaciones realizadas ha sido la incorporación del área de DBG de TMB en el **"Grupo Motor"** que forma parte del **"Programa del tiempo y economía de los ciudadanos"** del Ayuntamiento de Barcelona, donde TMB está representada a través de la **"Red Nust"** (nuevos usos sociales del tiempo de trabajo), formada por empresas comprometidas en facilitar una mejor gestión del tiempo y en facilitar la conciliación de la vida laboral, familiar y personal, favoreciendo la productividad y un clima de confianza que beneficie tanto a la empresa como a las personas que trabajan.

Destacar también la participación del área de DBG como enlace de TMB con la **Agencia de Transparencia**, en jornadas específicas sobre la equidad de género, así como la integración en el grupo de trabajo constituido para desarrollar e impulsar propuestas en materia de equidad de género y aplicación efectiva de igualdad en el ámbito de la Administración y empresas vinculadas a la AMB.

Una de las actuaciones previstas en esta materia para el 2019 es la realización de jornadas de sensibilización y formación en igualdad impartidas por personas expertas y representativas en este campo.

7.5. Derechos humanos

En cuanto a acuerdos y contratos de inversión significativos con cláusulas sobre los derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos, hay que decir que TMB opera dentro del ámbito del área metropolitana de Barcelona donde no existen riesgos significativos de vulneración de derechos humanos fundamentales. Es por ello que durante el año no se han realizado acuerdos de inversión que incluyan cláusulas de derechos humanos.



7.6. Lucha contra la corrupción y el soborno

7.6.1. Dirección del área de Buen Gobierno

Como se ha comentado anteriormente, en febrero de 2018 se creó esta Dirección que, entre otras, tiene las siguientes funciones:

- Protección de Datos.
- Transparencia.
- Cumplimiento Normativo (*Compliance*).
- Igualdad (ver apartado 7.4. *Cuestiones sociales y relativas al personal*).

▪ Protección de datos

Con el inicio del funcionamiento del área de **Dirección del Buen Gobierno de TMB (DGB)**, con fecha 1 de marzo de 2018 se concentraron las primeras actuaciones en materia de Protección de datos, debido a la aplicación del Reglamento Europeo de Protección de Datos (en vigor desde el 25 de mayo de 2016) y de obligado cumplimiento efectivo en todos los Estados miembros, a partir del 25 de mayo de 2018.

Se confeccionó un plan de acción para todo TMB que incluía el inventario del estado de situación actual, la formación, la información, la divulgación y la sensibilización respecto al nuevo Reglamento. Para hacerlo efectivo, se elaboró un programa específico en materia de Protección de datos que se inició en abril de 2018, realizando un inventario del estado de situación y grados de adecuación de TMB en relación a la adaptación de sus sociedades al nuevo Reglamento. De acuerdo con el mismo, se inició un proceso de revisión y adecuación de las políticas de privacidad de las páginas webs y de las *apps* de la organización, la actualización y/o elaboración de contratos de encargado de tratamiento y comunicaciones.

Cumpliendo con los contenidos que el mismo reglamento establece, se confeccionó **la comunicación a todos los empleados/as de las sociedades del grupo TMB**, informándoles del tratamiento de sus datos de carácter personal: identificación del responsable del tratamiento, finalidades y base legal del tratamiento de sus datos personales, comunicaciones a terceras personas/organismos, comunicaciones que se realizan de sus datos, plazos de conservación y los derechos de acceso a los datos personales.

En el mes de abril, y en paralelo a las actuaciones relacionadas anteriormente, se redactó por parte del área de DBG **"la Guía de buenas prácticas en materia de Protección de datos"**, accesible a todos los empleados/as de TMB. Igualmente, se redactó por parte del área las pautas para la cancelación de datos de carácter personal de los empleados (siendo necesaria la redacción con celeridad de los criterios a raíz del ejercicio realizado por parte de alguna solicitud recibida).

En el mes de mayo se diseñaron **3 jornadas informativas/formativas para dar a conocer los aspectos más significativos del Reglamento Europeo de Protección de Datos**, inaugurando la primera el día 25 de mayo. Se contó con la participación de los máximos representantes de la propia *Autoritat Catalana de Protecció de Dades de Catalunya*, la Agencia de Transparencia de la AMB, una representación de la cúpula directiva de TMB y consultores expertos en esta materia. El alcance de estas sesiones fue de más de 350 empleados/as de TMB, representantes de las diferentes empresas, áreas y puestos de trabajo de la Organización.

Durante el mes de septiembre se definió y diseñó conjuntamente con el área de Clientes **"El procedimiento para el acceso, rectificación, cancelación y oposición de datos de carácter personal a los usuarios de TMB"**.

El 17 de diciembre se inició el **"Proyecto de adecuación de TMB al nuevo Reglamento Europeo y Ley Orgánica de Protección de datos"**. Se organizó una sesión con 53 personas representantes de los diferentes ámbitos de TMB donde se dio a conocer el proyecto, conjuntamente con las fases que lo conforman, y se constituyeron los grupos de trabajo que han de formar parte del proyecto y de su implementación.

También **en diciembre se activó la fase inicial del plan de adecuación** con la confección de los registros de actividad de tratamiento de datos personales en todo TMB. Para ello, se pidió la realización de un monográfico específico con los grupos de trabajo constituidos, en el que se analizaron los tratamientos realizados por los diferentes departamentos y sociedades de TMB. El tiempo estimado de conclusión de esta primera fase está previsto para marzo de 2019.

Dentro del análisis de necesidades y en línea con la adecuación al RGPD, el área de DBG mediante un integrante del equipo, ejerce la función de Delegado de Protección de Datos (DPD), atendiendo las solicitudes recibidas de derechos por parte de las personas (empleados/as y ciudadanos). Teniendo en cuenta la dimensión de TMB, así como el volumen de datos de carácter personal que sus sociedades tratan, se considera necesario incorporar la figura del Delegado de Protección de datos. Para ello, en noviembre de 2018 se iniciaron los trámites para contratar los servicios de un experto para ejercer esta competencia para TMB, estimándose como fecha orientativa del inicio de la prestación de servicios para finales de febrero de 2019.

■ **Transparencia**

En el ámbito de la Transparencia, la DBG de TMB ha sido designada **como enlace con la Agencia de Transparencia de la AMB** para abordar aspectos trascendentes en la implementación de la Ley 19/2014 y desarrollar funciones de refuerzo de la transparencia con la AMB. En este sentido, la DBG ha asistido y participado en las diferentes jornadas organizadas por parte de la Agencia de Transparencia sobre diversos aspectos relacionados con la Transparencia y el Buen Gobierno Corporativo.

En relación al derecho de Acceso a la Información Pública, en octubre de 2018 el área de DBG **inició un proceso de automatización con el área de Tecnología para gestionar las solicitudes realizadas por los ciudadanos**. El objetivo es el control automático del proceso de recopilación de la información, los ámbitos y personas responsables, el seguimiento de plazos de entrega a los ciudadanos, la automatización del registro de entrega y la elaboración de las estadísticas para su publicación en el Portal de Transparencia. Esta automatización propiciará una mejor trazabilidad y mejora en los tiempos de respuesta con respecto a la situación actual.

Respecto al derecho de acceso a la información pública que recoge la Ley 19/2014 de Transparencia, en 2018 se ha constatado en TMB un crecimiento por parte de los ciudadanos, cerrando el año con un 32,8% más de solicitudes que en el año 2017.

En cuanto a la publicidad activa que la misma Ley de Transparencia recoge, las actuaciones realizadas en el Portal de Transparencia de TMB se han centrado en la revisión de contenidos, su actualización y el incremento de la información a publicar. En el último trimestre de 2018 se han creado nuevas estructuras de organización de la información con el ánimo de facilitar al ciudadano su localización. En la misma línea, para el 2019 está prevista la revisión del diseño del Portal para mejorar la localización de la información al ciudadano.



Se puede apreciar el esfuerzo por parte de TMB respecto a la Transparencia y publicidad activa durante el 2018. Prueba de ello ha sido la publicación de:

- Estatutos y escrituras de las sociedades de TMB.
- Datos patrimoniales.
- Gastos en campañas publicitarias.
- Trayectoria profesional del Consejo Directivo.
- Datos de Plantilla con perspectiva de género.
- Datos de contratación con perspectiva de género.
- Relación de puestos de trabajo con perspectiva de género.
- Datos relativos a la Formación.
- Convenios colectivos.
- Información de la contratación pública.
- Estadística del derecho del acceso a la información pública.

Por otra parte se ha actualizado parte de la información, ya publicada:

- Órganos de gobierno y organigrama.
- Marco Societario de TMB.
- Informe de gestión de 2017 de TMB.
- Datos Básicos de TMB de 2018.
- Información de la demanda del Transporte público de TMB.
- Estudio de Percepción del cliente TMB.
- Estudio de Percepción del cliente TB.
- Presupuesto 2018 de TMB.

▪ **Complimiento normativo (Compliance)**

Las actuaciones en materia de cumplimiento normativo está previsto desarrollarlas en el marco del "**Proyecto de implementación de Compliance en TMB**" durante 2019.

En materia de Cumplimiento normativo y buenas prácticas se han desarrollado las siguientes actividades:

- Elaboración del código ético y de conducta de TMB. Prevista su aprobación y divulgación durante 2019.
- La confección de recomendaciones efectuadas de acuerdo con consultas recibidas en el área de DBG.
- La presencia de TMB en los Congresos Internacionales (mayo 2018) y Nacional de Compliance (diciembre 2018).
- La incorporación de TMB en septiembre de 2018 como empresa asociada a ASCOM (la Asociación Española de Compliance).

▪ **Otras actuaciones**

Hay que mencionar también la participación del área de DBG como parte del equipo de trabajo, liderado por el área de Tecnología, del **Proyecto de desarrollo del Cuerpo Normativo de Seguridad de TMB**, colaborando en el diseño y confección de las políticas que se definen, garantizando la coherencia y convivencia con la normativa en materia de protección de datos, el Cumplimiento Normativo y las buenas prácticas.

Por último, se han establecido los canales de comunicación con las Autoridades competentes en materia de Transparencia, Protección de datos e Igualdad, con el objetivo de facilitar la

interacción en materia consultiva, de apoyo e interacción respecto a las gestiones objeto de estos ámbitos por parte de TMB.

7.6.2. Auditoría interna

El departamento de Auditoría Interna tiene como responsabilidad fundamental la de asesorar a la Alta Dirección, supervisar y evaluar el cumplimiento de las políticas de Control Interno y, por tanto, los riesgos derivados de la operativa, reduciendo a niveles razonables el posible impacto de estos riesgos en la consecución de los objetivos de TMB.

Control Interno se entiende como el conjunto de métodos, políticas y procedimientos, diseñados con el fin de proporcionar un grado de seguridad razonable en cuanto a la consecución de objetivos dentro de:

- eficacia y eficiencia de las operaciones.
- fiabilidad de la información financiera y operativa.
- cumplimiento de las leyes, regulaciones y normas aplicables.

El proceso de Control Interno debe asegurar que los objetivos y políticas sean implementados y comunicados a toda la Organización, y que se cumplan y se propongan medidas correctoras por los posibles incumplimientos. Control Interno es responsabilidad de toda la Empresa, siendo Auditoría Interna la encargada de realizar su seguimiento, supervisando, controlando, examinando y probando su funcionamiento.

Las funciones básicas en el desarrollo de la Auditoría Interna de TMB son:

- Elaboración y ejecución del Plan anual de Auditoría Interna de TMB.
- Establecimiento de mecanismos para identificar, medir y efectuar un seguimiento de los riesgos derivados de las operaciones, que pueden afectar al cumplimiento de los objetivos de TMB.
- Supervisión de los sistemas de Control Interno.

Para el cumplimiento de estas funciones básicas, el Departamento de Auditoría Interna, puede realizar, entre otras, las siguientes tareas:

- Revisión de las políticas, procedimientos y normas establecidas aplicables a las operaciones realizadas en cada Unidad de Negocio, detectando posibles errores o aspectos a mejorar.
- Sugerencias de las medidas de Control Interno necesarias para garantizar el cumplimiento de la normativa.
- Revisión de la fiabilidad de la información.
- Realizar propuestas de mejoras.
- Asegurar que la operativa diaria está de acuerdo con las políticas, planes, procedimientos, leyes y reglamentaciones y cualquier aspecto de Control Interno, así como velar por su cumplimiento.
- Revisar el cumplimiento de los objetivos incluidos en el Plan Estratégico de la Empresa.
- Apoyo a las Áreas en el diseño de procedimientos.
- Apoyo a los miembros de la Organización, proporcionando análisis, recomendaciones, consejos e información.

En 2018 ha entrado en vigor la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público.



Concretamente, dentro de su Libro I, la Ley establece, entre otros, que:

Artículo 64. Lucha contra la corrupción y prevención de los conflictos de intereses.

1. Los órganos de contratación deberán tomar las medidas adecuadas para luchar contra el fraude, el favoritismo y la corrupción, y prevenir, detectar y solucionar de modo efectivo los conflictos de intereses que puedan surgir en los procedimientos de licitación con el fin de evitar cualquier distorsión de la competencia y garantizar la transparencia en el procedimiento y la igualdad de trato a todos los candidatos y licitadores.

Hasta la entrada en vigor de esta ley, TMB ha cumplido con la legislación relativa a la contratación, siguiendo los principios de transparencia, concurrencia y publicidad.

Con la aplicación de la nueva ley, TMB ha continuado en la línea de reforzar estos principios y además se han llevado a cabo las siguientes adecuaciones en sus procedimientos de contratación:

- Adaptación de los órganos internos de contratación a las funciones y responsabilidades que marca la Ley.
- Continuando con la transparencia en la contratación, integrando los Perfiles de Contratante de las empresas a la Plataforma de Servicios de Contratación Pública de la Generalitat de Catalunya.
- Creación de la figura de Intervención Previa en las contrataciones, garantizando la existencia y suficiencia de presupuesto en todas las licitaciones.
- Estricta delimitación de funciones entre los integrantes de los órganos de contratación (Órgano de Preparación, Mesa de Contratación, Órgano de Contratación), eliminando todas las duplicidades.

Este proceso ha contado con el asesoramiento legal especializado, a cargo del despacho Garrigues y Asociados.

Además, durante el 2018 TMB ha continuado ejerciendo los controles anticorrupción y fraude que ya tiene establecidos dentro de su sistema de Control Interno, monitorizado y supervisado por Auditoría Interna, como son:

- Control individualizado de las liquidaciones de venta de todos los conductores de autobús.
- Control individualizado de todos los billetes de venta canjeados en la Red de Metro por los empleados de TMB.

En cuanto a las medidas antifraude, las más importantes son las relacionadas con la venta, destinadas a disminuir y, si es posible, eliminar el riesgo de apropiación del efectivo generado en la venta de títulos. En Metro hay dos posibles fuentes de apropiación, la venta manual y los canjes.

- Venta manual: Directamente, desde que se puso en marcha el Nuevo Modelo Operativo (NMO), se suprimió. Todas las ventas se efectúan vía máquina de venta automática. El efectivo sólo es manejado por las empresas de seguridad encargadas de la recogida, por lo que el personal de Metro no puede acceder al mismo.
- Canjes: Hay un control exhaustivo, realizado por personal de Operaciones de Metro, que revisa el comprobante físico del título canjeado con la liquidación que existe en el sistema.

En cuanto Bus, las posibilidades de fraude son muy inferiores, dado que los volúmenes vendidos por cada conductor y día raramente llegan a los 20 €. En todo caso, cada conductor tiene una "cuenta corriente" que el departamento de Billetaje controla, cuadrando:

- Sus ventas según el sistema.
- El resguardo físico de la venta.
- La liquidación (ingreso en cuenta bancaria o máquina autoliquidadora), para la que tienen 7 días desde la fecha del servicio.

En cuanto al Blanqueo de capitales, no hay ninguna medida especial, ya que nunca se ha considerado que haya un riesgo material significativo al respecto.

- **Cumplimiento socio económico: Multas y sanciones no monetarias significativas por incumplimiento de leyes o normativas en materia social o económica:**
 - Sanción del *Departament d'Empreses i Ocupació de la Generalitat de Catalunya* por importe de 2.148,30 euros a TB, S.A.
 - Sanción del *Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya* por importe de 65.175 euros a FMB, S.A.
 - Sanción de la Agencia Tributaria sobre el Impuesto eléctrico por 150,0 euros a TB, S.A.
- **Política Pública:**
 - No ha habido contribuciones a partidos y/o representantes políticos (ni financieras ni en especie).
 - Importe del Pago a Consejeros de TB, S.A. en el año 2018: 14.877 euros.
 - Importe del Pago a Consejeros de FMB, S.A. en el año 2018: 12.551,32 euros.
- **Aportaciones a Fundaciones y entidades sin ánimo de lucro:**
 - Las únicas aportaciones a este tipo de entidades que ha realizado TB durante el 2018 han sido 110.000 euros a la Fundación TMB y FMB también 110.000 euros a la Fundación TMB.

7.7. Sociedad

7.7.1. Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible

Como se puede ver a continuación, casi el 99% del valor de las adquisiciones realizadas en 2018 por la sociedad Transports de Barcelona, S.A. corresponden a empresas españolas. Dentro de éstas, el 70,8% corresponden a la provincia de Barcelona, un 1,2% al resto de Cataluña y un 27% al resto del estado.

Transports de Barcelona, S.A.		%
España		98,94%
Provincia de Barcelona	70,78%	
Resto Comunidad de Catalunya	1,16%	
Resto de España	27,00%	
Fuera de España		1,06%



El 99,1% del valor de las adquisiciones realizadas en 2018 por la sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. corresponden a empresas españolas. Dentro de éstas, el

85,65% corresponden a la provincia de Barcelona, un 1,2% al resto de Cataluña y un 12,3% al resto del estado.

Ferrocarri Metropolità de Barcelona, SA		%
España		99,11%
Provincia de Barcelona	85,65%	
Resto Comunidad de Catalunya	1,21%	
Resto de España	12,26%	
Fuera de España		0,89%

▪ Responsabilidad Social Corporativa

Dentro de la vertiente de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) se pueden destacar las siguientes actividades realizadas en el año 2018:

- **Elige tu causa y Muévete 2018.** Por octavo año consecutivo, los trabajadores de la compañía han escogido la causa que ha motivado la principal campaña solidaria de TMB para este año. Así, con un 39% de los votos se eligió la causa **Muévete por la Salud Mental**. Con el apoyo y asesoramiento de La Federación de Salud Mental de Cataluña, el Departamento de Salud del Ayuntamiento de Barcelona y trabajadores de TMB implicados, se diseñó un programa de acciones de sensibilización y concienciación, en el que se hicieron coincidir todas en el día Mundial de la Salud Mental (10 de octubre), las cuales se realizaron en diferentes estaciones del metro. El desarrollo de estas acciones se compone de: exposiciones, gráficas de paneles sobre el estigma y salud mental, espacio libre de estrés, cuenta cuentos, *sketch* teatral, venta de libros.
 - Se realizó la campaña de comunicación específica con soportes propios que tuvo un eco satisfactorio.
- **Servicios solidarios de bus.** Se han realizado 40 servicios especiales, con la participación de 14 conductores voluntarios que han invertido un total de 159 horas y han beneficiado a 960 personas que han podido experimentar el desplazamiento a bordo de un autobús de TMB familiarizándose así con el vehículo y los dispositivos de accesibilidad y seguridad que incorpora.
- **Talleres para el fomento de la autonomía en el metro.** Se han llevado a cabo 8 talleres, con la participación de 10 guías voluntarios diferentes que han invertido un total de 24 horas y han beneficiado 64 personas con discapacidad, las cuales han podido acercarse a las instalaciones de metro y conocer con detalle las medidas de accesibilidad y seguridad que pueden encontrarse.
- **Colaboraciones en difusión con entidades sociales.** Se han acordado 60 colaboraciones para dar a conocer iniciativas, eventos y campañas de entidades del 3er sector social, mediante la cesión de espacios y soportes de difusión bajo el lema TMB Recomienda.
- **Cesión de espacios en el metro para entidades sociales:** Se han realizado dos acciones temáticas:
 1. Con motivo de la **campaña para entender el Alzheimer** del Ayuntamiento de Barcelona con La Fundación Daniel Bagnon y entidades del Alzheimer, en el marco de la campaña con el mensaje "EL GRAN CEREBRO URBANO DE BARCELONA" se cedió el espacio de metro de Zona Universitària durante un mes.

2. Con motivo del **Día Internacional contra la Violencia hacia las Mujeres**, por segundo año consecutivo se colaboró con la Fundación SETBA, con la acción fotográfica "Yo no", con el montaje de un Plató fotográfico contra la violencia machista en la estación de metro de Universitat.

■ **TMB Educa**

TMB Educa es el proyecto educativo de TMB, à través del mismo se quiere incidir en el conocimiento de la realidad actual de la empresa y la movilidad, teniendo en cuenta aspectos claves como son la sostenibilidad del sistema de transporte, el uso de las energías renovables, la accesibilidad, la incorporación de los avances de las nuevas tecnologías en la gestión y mejora de los transportes y la promoción del civismo. Es por este motivo que incorporamos a nuestras actividades **los aspectos educativos del trabajo de valores y civismo**.

El proyecto TMB Educa es la expresión de la voluntad educativa de TMB y de su implicación con el resto de entidades que forman la red educativa de Barcelona y del Área Metropolitana.

Se trabaja el vínculo inseparable entre movilidad y civismo con los siguientes objetivos:

- Promover un cambio cultural, incidiendo en los hábitos y las actitudes de la movilidad de la ciudadanía.
- Promover una movilidad sostenible y segura que comporte un cambio de uso del espacio urbano.
- Educar con el fin de mejorar la forma de moverse de acuerdo con los criterios y los principios sostenibles y seguros.
- Fomentar las actitudes cívicas en la movilidad de la ciudadanía: respeto por las instalaciones y servicios y mejora de la convivencia con el resto de usuarios.

El proyecto TMB Educa trabaja en 4 líneas de actuación:

1. **Actividades escolares**

TMB Educa ofrece 16 actividades en los centros educativos de Barcelona y su área metropolitana que están adaptados a los diferentes niveles educativos: Educación especial, Infantil, Primaria, ESO, Bachillerato y Universidades. Durante el año se han realizado 344 visitas escolares con una participación de 10.787 alumnos que se reparten entre los diferentes niveles educativos.

2. **Actividades educativas de soporte a acciones de divulgación**

A lo largo del año destacan las siguientes:

- Participación con actividades educativas en la jornada de Educación para la Movilidad Segura (Guardia Urbana).
- Participación con actividades educativas en el IX Rally Internacional de autobuses clásicos.
- Presentación de las actividades educativas en el PAE (Programa de actividades educativas) del Instituto Municipal de Educación de Barcelona (IMEB).
- Participación con actividades educativas en la Fiesta Mayor de Sant Adrià del Besòs y del barrio de Horta.
- Participación con actividades educativas en el Día sin coches de Barcelona y Hospitalet de Llobregat.
- Participación en las jornadas de puertas abiertas para los hijos de los empleados y en los concursos fotográficos infantiles de los CON de Horta y Ponent.



3. Actividades educativas para grupos de interés social

Se han realizado 39 actuaciones con colectivos de especial interés, con la participación de 733 personas. Las actividades más destacadas han sido:

- Un metro de todos (Actividad para sensibilizar en las buenas prácticas para evitar el fraude).
- TMB se mueve por la educación (Taller de diversificación curricular incluido en el programa Ingenio del Consorcio de Educación de Barcelona).
- Y tú cómo te mueves? (Taller para fomentar el civismo en escuelas conflictivas).
- TMB cerca de ti (Fomento del uso de la web y la App de TMB).
- TMB en la escuela (Actividad para acercar TMB a la educación infantil).
- Nos mueve la gente mayor (Taller para fomentar la seguridad de las personas mayores en los desplazamientos en bus y metro).
- TMB abierto por vacaciones (Actividades dirigidas a entidades ONG en los meses de julio y agosto).

4. Actividades de soporte a la investigación educativa

Las actividades más destacadas han sido:

- Participación en la *XIX Exporecerca Jove* en el Campus La Salle - Universidad Ramon Llull (MAGMA), muestra internacional de trabajos de investigación, otorgando el premio TMB Educa a trabajos relacionados con el ámbito de la movilidad.
- Miembro del tribunal de selección de los premios de Investigación de Barcelona (Consorcio de Educación de Barcelona - IMEB).
- Colaboración con trabajos de investigación escolar y universitaria.

Finalmente destacar la celebración de la XI Jornada Formativa de monitores del proyecto educativo TMB Educa impartida por técnicos de la Fundación Pere Tarrés, este año con el tema "Dinámicas metropolitanas".

TMB Educa ha mantenido el Sello de Calidad Educativa del **Consell de Coordinació Pedagògica**. Este reconocimiento ha sido otorgado por el Instituto de Ciencias de la Educación (ICE) de la Universidad de Barcelona y por el Institut Municipal d'Educació de Barcelona (IMEB).

7.7.2. Subcontratación y Proveedores

La compra y el uso de productos y servicios genera impactos ambientales y sociales sobre el entorno.

TMB, conocedora del impacto positivo que puede tener sobre el medio ambiente y la sociedad, **apuesta por la compra ambiental y socialmente responsable (CASR)** y se propone integrar criterios ambientales y sociales en su adquisición de productos y servicios con el fin de obtener beneficios para el medio ambiente y el conjunto de la sociedad.

Propuesta global de política:

- La Dirección de TMB apoyará y se implicará en el desarrollo de la política de compras de productos y servicios que respondan a criterios ambiental y socialmente responsables.
- El personal colaborará en la prevención de los impactos asociados a las compras mediante la introducción de criterios ambientales y sociales en los criterios convencionales de compra.

- Los criterios ambientales y sociales se valorarán en la fase de planificación de adquisiciones y en los procesos de toma de decisiones.
- Todos los departamentos, oficinas e instituciones deberán asegurarse de que los agentes contratados utilizan preferiblemente productos ambientales y socialmente responsables y se tendrán en cuenta los aspectos ambientales y sociales en los servicios ofrecidos.
- La responsabilidad de la compra ambiental y socialmente responsable será compartida entre el personal que solicita el producto o el servicio y el personal de compras.
- La compra ambiental y socialmente responsable será uno de los principales compromisos de TMB en prevención de la contaminación.

TMB se compromete a llevar a cabo las siguientes acciones:

- Incrementar la adquisición de productos y servicios ambiental y socialmente responsables.
- Identificar e implantar proyectos pilotos para favorecer la incorporación de criterios ambientales y sociales en la adquisición de productos y servicios.
- Establecer programas de fomento entre los agentes implicados en la gestión de compras para favorecer la promoción de la compra ambiental y socialmente responsable.
- Promover la compra responsable fomentando las políticas de ahorro en el consumo.
- Incentivar la inclusión de cláusulas de comportamiento social ambiental en los procesos de contratación.
- La Dirección de TMB define, en este sentido, niveles de exigencia y asigna las personas y los recursos técnicos y económicos disponibles para alcanzarlos.



En 2008 se establecieron las líneas estratégicas en materia de Sostenibilidad a través de un Proceso de Participación Transversal (*Visioning*) y al año siguiente, **en 2009, se aprobó la política de Compra Ambiental y Socialmente Responsable.**

En 2016 se aprobó en el Consejo Ejecutivo **el Procedimiento P716** que establece cómo realizar la inclusión de criterios ambientales en la compra de productos y servicios, el Control ambiental de actividades empresariales (CAAE) y la Evaluación de proveedores.

Durante los años 2016-2017 se trabajó en la implantación del Procedimiento P716 impulsando la inclusión de criterios ambientales en los Pliegos de Condiciones de:

1. Bienes, obras y servicios de importe superior o igual a 250.000 €.
2. Bienes, obras y servicios de importe inferior a 250.000 € que estén comprendidos en los grupos de productos considerados prioritarios: alimentación, electricidad, elementos de comunicación, equipos informáticos, madera u otros productos derivados, mobiliario, obras, organización de eventos y formaciones, papel, material de oficina, productos y servicios de limpieza, textiles, vehículos y maquinaria. Su ambientalización se garantiza a través de la aplicación de las Instrucciones Técnicas específicas de obligado cumplimiento.

Con este fin, **el Departamento de Medio Ambiente se incorporaba a la Mesa de Contratación**, con el fin de identificar los contratos de importe superior o igual a 250.000 € con afectación ambiental, y poder trabajar conjuntamente con el departamento de Compras en la incorporación de criterios ambientales en los pliegos de condiciones.

En el año 2017 se incorporaron criterios ambientales en la adquisición de servicios como:

- Alquiler y reutilización de paños.
- Mantenimiento de la ventilación de la L9 Norte, L9 Sur y L10 de Metro.
- Suministro de energía de Baja Tensión.
- Máquinas de limpieza.
- Mantenimiento de instalaciones térmicas de calefacción y producción de agua caliente sanitaria (ACS) en los talleres y edificios de la red de FMB.

En el año 2018 ha entrado en vigor la Nueva ley de contratación (Ley 9/2017) y se inició un proceso de revisión global del procedimiento P716 que todavía está en proceso.

Actualmente todos los Pliegos de Condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones en materia ambiental y social que especifica la obligación de ser conocedor y comprometerse a cumplir con:

- La normativa ambiental vigente.
- La política ambiental de TMB y procedimientos de aplicación.
- Las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.
- En cuanto a los pliegos de condiciones técnicas, TMB se propone ambientalizar la compra de productos y servicios de acuerdo con el siguiente esquema:
 - *Suministros de importe superior a 14.999€ y relativos a:*
 - Elementos comunicación.
 - Equipos informáticos.
 - Madera o productos derivados.
 - Mobiliario.
 - Papel.
 - Material Oficina.
 - Textiles.
 - Vehículos y maquinaria.
 - *Servicios de importe superior a 14.999€ y relativos a:*
 - Servicios que impliquen la incorporación de personal que trabaje en las instalaciones de TMB.
 - Alimentación.
 - Electricidad.
 - Organización de eventos y formaciones.
 - Productos y servicios de limpieza.
 - *Obras de importe superior a 39.999€:*

Para garantizar los proceso de ambientalización, en estos casos se propone incorporar al Departamento de Medio Ambiente en el Órgano de preparación.

Cabe destacar que durante los años 2018 y comienzos de 2019 se ha estado trabajando en la ambientalización de los pliegos de condiciones técnicas y particulares para:

- La compra de autobuses.
- La compra de trenes.
- El servicio de asesoría para la elaboración de los planes de desplazamiento de empresa.

7.7.3. Consumidores

▪ Perfil del cliente de Bus según variables sociodemográficas:

En la tabla siguiente se muestra el perfil del cliente de Bus, obtenido de los respectivos estudios de Percepción del Cliente (EPC) de los años 2017 y 2018. Los resultados de 2018 han sido:

- Por género predominan las mujeres con un 69% frente un 31% los hombres.
- Por edad predominan los menores de 25 años y los que van de 36 a 45 años con un 18% cada uno, siendo 45 años la edad media del cliente.
- Por lugar de nacimiento son mayoritarios los nacidos en Cataluña (64%) y los extranjeros (19%) superan ligeramente los nacidos en el Resto del Estado (17%).
- Por lugar de residencia, el 86% residen en la ciudad de Barcelona y el 10% en el resto del área metropolitana.
- Por nivel de estudios son mayoritarios los que tienen título universitario (41%) y los que tienen estudios secundarios con un 39%.

En cuanto a la situación laboral son mayoritarios con un 61% los Empleados, seguidos del colectivo de Jubilados con un 20%.

En cuanto a las Variables de movilidad, los resultados del 2018 de los entrevistados de Bus son los siguientes:

1. **Motivo del desplazamiento:**
 - Vuelta a casa: 40% de los desplazamientos
 - Movilidad no obligada: 26% de los desplazamientos
 - Movilidad obligada: 34% de los desplazamientos.
2. **Alternativa en transporte privado para el desplazamiento:**
 - Sí: 42% de los usuarios
 - No: 58% de los usuarios
3. **Motivos para no utilizar el transporte privado:**
 - Más cómodo: 32% de los usuarios
 - Dificil aparcamiento: 36% de los usuarios
 - Rapidez: 17% de los usuarios
 - Más caro: 15% de los usuarios
 - Otros: 0% de los usuarios.



Por tanto, el 74% de los desplazamientos en autobús son motivados por la vuelta a casa y movilidad obligada (ir al trabajo, a estudiar, etc) mientras que el 26% se deben a motivos no obligados.

El 58% de los usuarios afirman no tener alternativa con el transporte privado y los principales motivos para decantarse por el uso del bus son: la dificultad de encontrar aparcamiento si se va con transporte privado y la comodidad del autobús.

VARIABLE	CATEGORÍAS	2018
GÉNERO	hombre	31%
	mujer	69%
EDAD	Hasta 25 años	18%
	De 25 a 35 años	15%
	De 36 a 45 años	18%
	De 46 a 55 años	17%
	De 56 a 65 años	16%
	Más de 65 años	16%
	Media (años)	45 años
LUGAR DE NACIMIENTO	Cataluña	64%
	Resto España	17%
	Resto Extranjero	19%
LUGAR DE RESIDENCIA	Barcelona ciudad	86%
	Resto AMB	10%
	Fuera AMB	4%
ESTUDIOS FINALIZADOS	Sin estudios	1%
	Primarios	19%
	Secundarios	39%
	Universitarios	41%
SITUACIÓN LABORAL	Parado	5%
	Empleado	61%
	Estudiante	13%
	Tareas hogar (no remunerado)	1%
	Jubilado	20%

▪ **Perfil del cliente de Metro según variables sociodemográficas:**

En la tabla siguiente se muestra el perfil del cliente de Metro, obtenido de los respectivos estudios de Percepción del Cliente (EPC) del año 2018. Los resultados han sido:

- Por género predominan las mujeres con un 62% frente a un 38% los hombres.
- Por edad predominan los menores de 36 años, siendo la edad media del cliente de 39 años.
- Por lugar de nacimiento son mayoritarios los nacidos en Cataluña (65%) y los nacidos en el extranjero (22%) superan a los nacidos en el resto del Estado (13%).
- Por lugar de residencia, el 73% viven en la ciudad de Barcelona y el 21% en el resto del área metropolitana.
- Por nivel de estudios son mayoritarios los que tienen título universitario y estudios de secundaria con un 41% ambos grupos respectivamente.
- En cuanto a la situación laboral, son mayoritarios con un 70% los Empleados, mientras que los estudiantes representan el 16% de los usuarios de Metro.

VARIABLE	CATEGORÍAS	2018
GÉNERO	hombre	38%
	mujer	62%
EDAD	Hasta 25 años	24%
	De 25 a 35 años	23%
	De 36 a 45 años	20%
	De 46 a 55 años	16%
	De 56 a 65 años	10%
	Más de 65 años	7%
	<i>Media (años)</i>	39
LUGAR DE NACIMIENTO	Cataluña	65%
	Resto España	13%
	Resto Extranjero	22%
LUGAR DE RESIDENCIA	Barcelona ciudad	73%
	Resto AMB	21%
	Fuera AMB	6%
ESTUDIOS FINALIZADOS	Sin estudios	1%
	Primarios	17%
	Secundarios	41%
	Universitarios	41%
SITUACIÓN LABORAL	Parado	5%
	Empleado	70%
	Estudiante	16%
	Tareas hogar (no remunerado)	1%
	Jubilado	8%
TOTAL		100%

En cuanto a las **Variables de movilidad**, los resultados de 2018 de los entrevistados de Metro son los siguientes:

- 1. Motivo del desplazamiento:**
 - Vuelta a casa: 32% de los desplazamientos
 - Movilidad no obligada: 24% de los desplazamientos
 - Movilidad obligada: 44% de los desplazamientos.
- 2. Alternativa en transporte privado para el desplazamiento:**
 - Sí: 46% de los usuarios
 - No: 54% de los usuarios
- 3. Motivos para no utilizar el transporte privado:**
 - Rapidez: 28% de usuarios
 - Más cómodo: 27% de los usuarios
 - Difícil aparcamiento: 26% de los usuarios
 - Más caro: 13% de los usuarios
 - Otros: 6% de los usuarios.



Por tanto, el 76% de los desplazamientos en Metro son motivados por la vuelta a casa y movilidad obligada (ir al trabajo, a estudiar, etc) mientras que el 24% se deben a motivos no obligados.

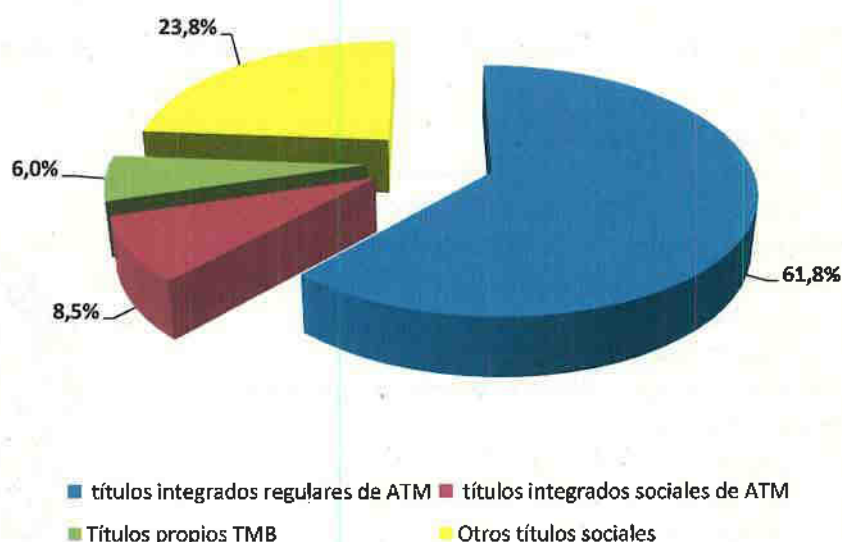
El 54% de los usuarios afirman no tener alternativa con el transporte privado y los principales motivos para decantarse por el uso del metro son: rapidez, comodidad y dificultad de encontrar aparcamiento si se va con transporte privado.

▪ **Distribución de los títulos de viaje de Bus:**

Los 207,5 millones de viajeros transportados en el año 2018 se han repartido de la siguiente forma: el 61,8% han utilizado títulos regulares del sistema tarifario integrado (STI) de la ATM, mientras que los títulos sociales del STI de la ATM han representado el 8,5%. El resto de títulos sociales (básicamente la tarjeta T-4, la tarjeta rosa y otros títulos sociales) han representado el 23,8% y, finalmente, los títulos propios de TMB (billete sencillo, Hola BCN, Bus Turístic y otros) han representado el 6,0% de los viajes en autobús de TMB.

- Dentro de los títulos integrados regulares de la ATM, el más utilizado con diferencia es la Tarjeta T-10 que ha representado el 37,8% del total de viajes, seguida de la T-Mes con el 11,3% de las validaciones, la Tarjeta T-50/30 con el 5,9% y la T-Joven con el 4,9% de los viajes.
- En cuanto a los títulos integrados sociales de la ATM el más utilizado ha sido la tarjeta T-16 con el 5,8% de las validaciones.
- En cuanto a los títulos propios de TMB, el más utilizado ha sido el billete sencillo con un 2,4% del total de validaciones seguido de los viajeros que han utilizado los títulos propios del Bus Turístic (2,2%).
- En cuanto al resto de títulos sociales, destacan la tarjeta rosa con un 12,4% de las validaciones y la tarjeta T-4 con un 10,5%.

Distribución de los viajeros de Bus por tipología de título año 2018

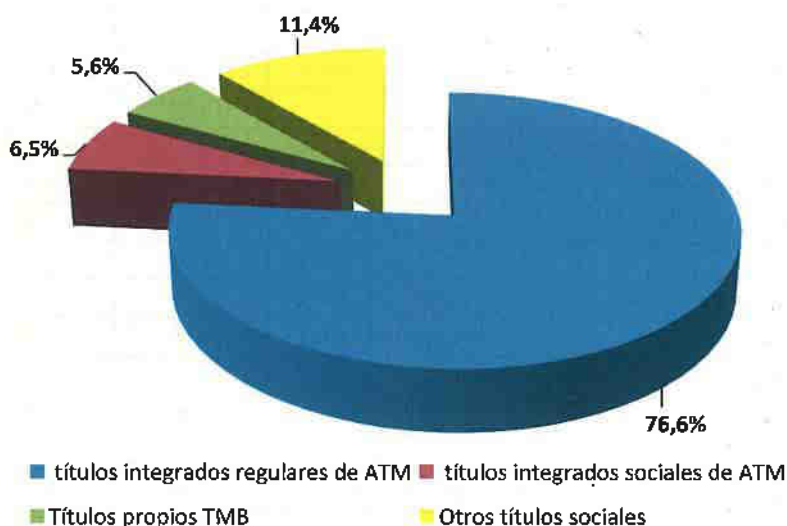


▪ **Distribución de los títulos de viaje de Metro:**

Los 407,5 millones de viajeros transportados en el año 2018 se han repartido de la siguiente forma: más de tres cuartas partes (el 76,6%) han utilizado títulos regulares del sistema tarifario integrado (STI) de la ATM, mientras que los títulos sociales del STI de la ATM han representado el 6,5%. El resto de títulos sociales (básicamente la tarjeta T-4, la tarjeta rosa y otros títulos sociales) han representado el 11,4% y, finalmente, los títulos propios de TMB (billete sencillo y Hola BCN y otros) han representado el 5,6% de los viajes en metro.

- Dentro de los títulos integrados regulares de la ATM, el más utilizado con diferencia es la Tarjeta T-10 que ha representado el 45,8% del total de viajes, seguida de la T-Mes con el 14% de las validaciones, la Tarjeta T-50/30 con el 7,4% y la T-Joven con el 7%.
- En cuanto a los títulos integrados sociales de la ATM el más utilizado ha sido la tarjeta T-16 con el 3,5% de las validaciones.
- En cuanto a los títulos propios de TMB, el más utilizado ha sido el billete sencillo con un 2,3% del total de validaciones.
- En cuanto al resto de títulos sociales, destacan la tarjeta rosa con un 5,3% de las validaciones y la tarjeta T-4 con un 5,2%.

Distribución de los viajeros de Metro por tipología de título de transporte año 2018



• **Valoración del servicio por parte de los clientes:**

Dentro de los estudios periódicos que realiza TMB para conocer la satisfacción de los usuarios del servicio se encuentra el Estudio anual de Percepción del Cliente (EPC) en el que se obtiene la Valoración del servicio por parte de los clientes y el Índice de Satisfacción del Cliente (ISC). A través de un número elevado de entrevistas, los clientes dan una nota de satisfacción a diferentes aspectos del servicio para obtener la nota media que va de 0 a 10 puntos.



Los resultados del 2018 han vuelto a dar un nuevo máximo tanto en Metro como en Bus, siendo la nota media otorgada al servicio de Bus este año 2018 de 7,88 puntos sobre 10 y en Metro de 7,73 puntos.

Nota de Satisfacción del Servicio de Bus:

Ámbito ISC's	Año 2018	Año 2017	Dif.
OFERTA			
FRECUENCIA: la frecuencia de paso sea adecuada, pase a menudo	6,93	6,85	0,08
RAPIDEZ: tarde poco a llevarte al destino, sea rápido	7,63	7,55	0,08
GLOBAL	7,28	7,20	0,08
FIABILIDAD			
AVERÍAS: no haya averías ni interrupciones del servicio	7,91	7,81	0,10
VALIDACIÓN: las máquinas para validar los billetes funcionen	8,73	8,58	0,15
GLOBAL	8,34	8,19	0,15
CONFORT			
TEMPERATURA AUTOBÚS: temperatura autobús adecuada	7,07	7,03	0,04
AGLOMERACIONES: no haya aglomeraciones dentro del bus	6,18	6,24	-0,06
PARADAS LIMPIAS: paradas limpias y bien conservadas	7,78	7,59	0,19
AUTOBUSES LIMPIOS: autobuses limpios y bien conservados	7,60	7,67	-0,07
GLOBAL	7,16	7,13	0,03
INFORMACIÓN			
INFORMACIÓN GENERAL: info sobre tarifas, horarios y planos	7,83	7,76	0,07
INFORMACIÓN INCIDENCIAS: información s/interrupciones del servicio	7,14	7,20	-0,06
GLOBAL	7,51	7,48	0,03
SEGURIDAD			
CONDUCCIÓN: evitar caídas, frenadas y atrapamientos	7,50	7,66	-0,16
AGRESIONES: sensación de seguridad en el bus (hurtos, agresiones)	7,76	7,31	0,45
GLOBAL	7,63	7,49	0,14
ACCESIBILIDAD			
CONEXIÓN y TRANSPORTE: conexión otras líneas/medios adecuada	8,05	7,97	0,08
RAMPAS Y PISO BAJO: buena accesibilidad al autobús	8,33	8,15	0,18
GLOBAL	8,20	8,06	0,14
ATENCIÓN			
ATENCIÓN AL CLIENTE: atengan correctamente preguntas y quejas	8,14	8,02	0,12
GLOBAL	8,14	8,02	0,12
GLOBAL BUS			
GLOBAL	7,88	7,79	0,09

Los ámbitos más valorados por los clientes han sido: la fiabilidad (8,34), la accesibilidad (8,20) y la atención al cliente (8,14). Todos los ámbitos han mejorado la valoración respecto al año anterior.

Los atributos más valorados han sido: la "Validación (funcionamiento de las validadoras)", "la buena accesibilidad del bus" y "la atención al cliente". En cambio, el peor valorado ha sido "las aglomeraciones".

Nota de Satisfacción del Servicio de Metro:

Ámbito ISC	Año 2018	Año 2017	Dif.
OFERTA			
RAPIDEZ: tarde poco a llevarte al destino, sea rápido	8,02	7,86	0,16
FRECUENCIA: la frecuencia de paso de los trenes sea adecuada	7,76	7,64	0,12
GLOBAL	7,89	7,75	0,14
FIABILIDAD			
AVERÍAS: no haya averías, ni interrupciones del servicio	7,13	6,97	0,16
VENTA Y VALIDACIÓN: máquinas para validar y vender funcionen	7,83	7,76	0,07
GLOBAL	7,45	7,37	0,08
COMFORT			
TEMPERATURA VAGONES: temperatura en los vagones sea adecuada	6,90	6,70	0,20
AGLOMERACIONES: sin aglomeraciones en los andenes ni vagones	6,22	6,32	-0,10
ESTACIONES LIMPIAS: estaciones y pasillos limpios y bien conservados	7,10	6,97	0,13
VAGONES LIMPIOS: vagones limpios y bien conservados	7,10	7,01	0,09
GLOBAL	6,83	6,75	0,08
INFORMACIÓN			
INFORMACIÓN GENERAL: info sobre tarifas, horarios y planos	7,82	7,52	0,30
INFORMACIÓN INCIDENCIAS: info sobre interrupciones del servicio	7,27	7,25	0,02
GLOBAL	7,55	7,38	0,17
SEGURIDAD			
AGRESIONES: sensación de seguridad en el metro (hurtos, agresiones)	6,33	6,49	-0,16
CAÍDAS: no haya peligro de resbalones, caídas, atrapa	7,38	7,22	0,16
GLOBAL	6,85	6,86	-0,01
ACCESIBILIDAD			
CONEXIÓN Y TRANSPORTE: conexión con otras líneas y transporte	7,88	7,67	0,21
ESCALERAS Y ASCENSORES: escaleras, ascensores y puertas funcionen	7,48	7,36	0,12
GLOBAL	7,68	7,51	0,17
ATENCIÓN			
ATENCIÓN AL CLIENTE: empleados resuelvan preguntas y quejas	7,59	6,71	0,88
GLOBAL	7,59	6,71	0,88
GLOBAL METRO			
GLOBAL	7,73	7,59	0,14

Los ámbitos más valorados por los clientes han sido: la oferta (7,89), la accesibilidad (7,68) y la atención al cliente (7,59). Todos los ámbitos han mejorado la valoración respecto al año anterior a excepción de la seguridad que casi se ha mantenido con la misma nota que en 2017.

El atributo más valorado es "La rapidez" (8,02) mientras que el peor valorado ha sido las "Aglomeraciones" (6,22).





▪ **Quejas, reclamaciones y sugerencias (QRS):**

Las QRS son oportunidades de mejora que se deben aprovechar para crecer como operadores de movilidad y posicionar TMB como primera opción de viaje para los ciudadanos.

- **Definición de Queja:** Cualquier disconformidad o insatisfacción del cliente respecto a la calidad percibida del servicio ofrecido que, **en principio, no requiere ninguna actuación correctiva por parte de TMB**, ya sea porque queda fuera del ámbito de actuación de la empresa o bien porque el nivel de servicio ofrecido está de acuerdo con los compromisos vigentes. Por ejemplo, la solicitud de mejor frecuencia de paso de una línea (de metro o bus) cuando ésta presta y cumple el servicio programado.
- **Definición de Reclamación:** Cualquier disconformidad o insatisfacción del cliente originada por el incumplimiento en la prestación del servicio (por causas propias de la empresa o ajenas) y que, por tanto, **requiere una actuación correctiva por parte de TMB**. Por ejemplo: una línea (de metro o bus) no cumple la frecuencia de paso programada para una franja horaria concreta.
- **Definición de Sugerencia:** Cualquier comunicación del cliente con el propósito **de expresar una propuesta de mejora o de cambio** respecto del servicio que se está ofreciendo. Por ejemplo: proponer un cambio en el recorrido de una línea de bus.

En el año 2018 se han registrado en el conjunto de TMB 17.919 QRS de las que el 61,1% fueron Reclamaciones y el 36,0% fueron Quejas. Respecto al año anterior, el total de QRS ha aumentado en 3.444 (un 23,8%) y, dentro de éstas, las Reclamaciones han crecido un 11,4% mientras que las Quejas lo han hecho un 46,6%.

El mayor número de QRS han sido las relacionadas con servicios de transporte, el personal y las instalaciones. En valores absolutos, el mayor crecimiento de QRS se ha dado en los servicios de transporte, las instalaciones, personal y en los diversos (básicamente solicitudes que ya disponen de un canal propio como objetos perdidos, solicitudes de canje y alegaciones de expediente de fraude o conducta incívica).

Tema	Ene-Dic 2018 (TMB)	Any Anterior	Dif.
Resultado total	17.919	14.475	3.444
INSTALACIONES	2.551	2.019	532
SERVICIOS DE TRANSPORTE	5.716	4.485	1.231
INFORMACIÓN Y ATENCIÓN AL CLIENTE	721	516	205
PERSONAL	4.805	4.304	501
VALIDACIÓN Y VENTA AUTOMÁTICA	1.462	1.192	270
USUARIOS	620	370	250
DIVERSOS	2.044	1.589	455

■ Actuaciones de Seguridad

La política de Seguridad Global de Metro entiende la seguridad desde un punto de vista integral y engloba la seguridad física de las personas pero también de los bienes y las tecnologías de la explotación y la información. Por este motivo se trabaja de forma global en todos los ámbitos. A continuación se detallan las tareas realizadas en los ámbitos de la seguridad, la protección civil, la seguridad ferroviaria, la intervención y la prevención de riesgos laborales.

El 1 de abril de 2018 entró en vigor la nueva adjudicación de lotes de las unidades de contratación que engloban el contrato de seguridad y que será vigente en los próximos cuatro años.

En el año 2018 se han producido ampliaciones de servicios en todas las líneas con el objetivo de lograr una mejora de la calidad del servicio, se ha realizado **un aumento de equipos de seguridad en el turno de noche en las líneas convencionales** (para realizar acompañamientos de personal en los trenes, tanto al inicio como en la finalización del servicio) a fin de mejorar la sensación de seguridad de los empleados y **se han ampliado los equipos de seguridad con la puesta en servicio de las nuevas estaciones de la L10 Sur**.

En el ámbito de la autoprotección, **se han impartido formaciones dirigidas a evitar agresiones a los empleados bajo el título "Consejos de autoprotección"**, las cuales se han dirigido a empleados de las áreas de Operaciones y Mantenimiento, a modo de reciclaje en algunos colectivos, y se han impartido por primera vez a los Técnicos de Operación de Líneas Automáticas.

Este año se ha producido un incremento, por segundo año consecutivo, de las acciones de grafitis en los trenes. Cabe destacar que se está observando un cambio de tendencia en cuanto a los métodos usados para realizar estas acciones vandálicas: hasta ahora la mayoría de ellas se realizaban sobre trenes estacionados en depósitos y talleres, mientras que cada vez hay más acciones contra trenes en servicio. Este hecho dificulta, aún más, la protección de los activos.

Se continúa trabajando de forma transversal con otras áreas y unidades **para el desarrollo del "Plan estratégico antivandalismo organizado 2015-2018"**, en el marco del mismo se han realizado mejoras como la ampliación de los equipos del turno de noche o la protección de accesos para evitar intrusiones.

A finales de año se conoció la noticia de la condena judicial a un vándalo por un delito de daños en los trenes, como consecuencia de actos realizados en las instalaciones de FMB. En esta línea, la Dirección de TMB ha mantenido reuniones con diferentes estamentos de la judicatura para que el problema del grafiti ferroviario se trate como delito de daños y pueda



ser tramitado por la vía penal. Durante el año se celebraron reuniones con la presidencia de la Audiencia Provincial de Barcelona y la Fiscalía General del Estado y, posteriormente, con la Fiscalía de Barcelona y el Decanato de jueces.

La última modificación del Código Penal (junio 2015) provocó algunos problemas de interpretación de la acción de los grafiteros en relación a la posibilidad de ser perseguidos por la vía penal o ser tratada como una simple falta administrativa. Desde TMB se entiende que estos actos vandálicos tienen encaje en el delito de daños y, además, atentan contra la seguridad de las personas, causan un grave perjuicio económico y afectan a la prestación del servicio ferroviario; en los últimos meses se han dictado sentencias en este sentido. En la misma línea, la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Colectivos Urbanos (ATUC) así como el Observatorio del Civismo del Transporte Ferroviario, también se han posicionado en este sentido, pidiendo explícitamente a la Fiscalía que aplique a estos actos la figura del delito de daños prevista en el Código Penal vigente.

En cuanto a los vendedores ambulantes, su presencia se ha concentrado principalmente en las estaciones de Catalunya (L1 y L3), Barceloneta (L4) y en menor medida en Passeig de Gràcia (L2, L3 y L4). Los cuerpos policiales han realizado, durante todo el año, operativas con el objetivo de evitar la ocupación del espacio de forma definitiva. Metro ha participado en los dispositivos incrementando los equipos de seguridad en los vestíbulos para garantizar la seguridad de los pasajeros y evitar daños en las instalaciones. Se está participando en las reuniones de coordinación con el Ayuntamiento, con otros operadores ferroviarios afectados y con las fuerzas de seguridad (Guardia Urbana de Barcelona y Mossos), desde donde sale un plan de acción para tratar este problema de una forma global.

En relación a los hurtos y la actividad de carteristas, durante el año 2018 se ha producido un incremento de todos los indicadores registrados en la Unidad de Seguridad y Protección Civil. También se han incrementado tanto las detenciones como las identificaciones de los autores por parte de los cuerpos policiales. En particular, respecto del año 2017, los avisos de carteristas han aumentado un 76,06%, los hurtos registrados han incrementado un 26,06% y las recuperaciones de documentación personal han aumentado un 32,18%.

Durante el último trimestre del año la Unidad de Seguridad y Protección Civil ha trabajado y presentado un plan de choque contra los carteristas, que deberá ponerse en funcionamiento durante el año 2019, (antes del incremento de turistas en Semana Santa y verano) y que incluye acciones dirigidas a la prevención, la disuasión, la reacción y la atención a la víctima.

En cuanto a las incidencias de seguridad registradas, respecto al 2017, ha habido un aumento del 16,25% del número global de incidencias; el 45,79% de este total corresponde a avisos de carteristas y hurtos. Cabe destacar que el aumento de vigilantes de seguridad en la red propicia que se registren más incidencias porque se detectan más.

AÑO	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Incidencias Seguridad	48.054	43.326	47.118	52.537	45.134	48.688	56.602

En el ámbito de la seguridad del servicio de Bus, en el mes de octubre se inició el proyecto **Mayores: queremos vuestra seguridad**, que busca evitar la accidentalidad entre las personas de más de 65 años informándoles, formándolos y modificando conductas para mejorar su propia seguridad y la de los demás usuarios. El proyecto, trabajado conjuntamente y en coordinación entre la Guardia Urbana, la Dirección de Servicios a la Infancia, Juventud y Tercera Edad del Ayuntamiento de Barcelona, y TMB, se inició en los barrios de la Sagrada

Familia y Besòs, y consistió en una sesión de sensibilización y demostración sobre el terreno de los comportamientos seguros a tener en el entorno urbano, incluido el transporte público. En cada sesión participan hasta 15 personas, normalmente vinculadas a algún centro para personas mayores.

Dentro de las sesiones de formación, una de las actividades se refiere al transporte público y se realiza con la participación de personal de Bus y del departamento de Accesibilidad de TMB. La formación busca igualmente reforzar los hábitos de seguridad en la movilidad como peatones en el entorno del barrio y avanzar en la visión cero de accidentalidad vial. En este sentido, el proyecto pone el foco en un colectivo especialmente vulnerable, ya que cerca del 35% de los atropellos que hay en la ciudad tienen como protagonistas personas mayores de 65 años. La cifra también es alta entre las víctimas mortales por atropello.

En cuanto a las actuaciones del Departamento de Seguridad y Protección Civil sobre la seguridad en los servicios de bus, se concretaron en dos acciones principales en el año 2018:

- **Seguridad física:**

Impacto sobre la red de Bus de las acciones ilícitas que se producen durante los recorridos del servicio, con afectación directa sobre los clientes y empleados, así como indirectamente, a la marca como empresa de TB y su percepción de inseguridad a bordo del Bus.

- *Tipos de datos:* durante el año 2018, se trabajó básicamente con datos cualitativos, por la imposibilidad de poder trabajar con datos cuantitativos del todo fiables.
- *Obtención de los datos:*
 - A partir de los responsables de explotación de los CON, las cuales se obtienen por la propia cadena de mando, con origen de los conductores de las líneas, y que comunican las incidencias del interior del bus en el Centro de Control de Bus (CCB).
 - Canal de reclamaciones, donde los clientes de las líneas comunican las situaciones y/o los hechos que observan a bordo del bus, independientemente si se denuncian ante los diferentes cuerpos policiales o no, pueden motivar una percepción de inseguridad sobre el servicio y la línea de afectación.
 - A partir de las reuniones de coordinación entre el Departamento de Seguridad y los diferentes cuerpos policiales, donde se comunican las líneas y/o zonas de la red de Bus donde han sido denunciados hechos ilícitos.
- *Medidas correctoras:*
 - Análisis de la situación, así como la definición operativa y con detalle de cuándo, ubicación, línea/as de Bus y las franjas horarias, donde se ha tenido conocimiento de los hechos con afectación al servicio.
 - Establecer un mapa de las zonas: detalle de líneas afectadas, por tipología y características de las acciones.
 - Proponer y coordinar, desde el Departamento y con los recursos propios de TB, las operativas correctoras necesarias, con el fin de neutralizar los efectos y sus repercusiones sobre la seguridad y la percepción de inseguridad en el servicio entre los clientes y los propios trabajadores de la empresa. Esta coordinación se realizó de manera conjunta entre la seguridad pública (Mossos, Guardia Urbana y las diferentes policías locales de las zonas de afectación) y los recursos de seguridad privada del Departamento (vigilantes de seguridad).



- *Evaluación de las medidas correctoras:* Como evaluación de la aplicación de estas medidas, y de su repercusión sobre el servicio, se propuso hacerlo, a partir del número de incidencias registradas desde su implementación: El resultado fue un decrecimiento directo de las incidencias y una mejora en la percepción de seguridad de la red por parte de los conductores.
- **Seguridad sistemas:** Sistema de cámaras de TV embarcado a bordo del bus con el fin de mejorar la seguridad de la red y su percepción.

Durante los últimos años (2017 y 2018) se realizaron una serie de pruebas piloto con el fin de monitorizar los autobuses de la red. Participaron los diferentes actores de la empresa, que han sido implicados en los diferentes procesos de las pruebas piloto (agentes sociales, áreas técnicas, servicios jurídicos, etc) con resultados bastante positivos. Se prevé durante el año 2019 iniciar el monitoreo en una parte de la red de Bus, lo que representará la implementación de mejoras activas de la seguridad del vehículo ante hechos ilícitos y de su probatoria, así como en el aumento en su percepción.

▪ **Actuaciones de Intervención en Metro**

El Departamento de Intervención ha continuado la misma línea de trabajo que inició en 2016, resumida en dos líneas de acción complementarias: trabajar el fenómeno del fraude de una forma directa atacando los puntos negros de forma focalizada y, por otra parte, ampliar las intervenciones en toda la red para aumentar la visibilidad y la percepción del cliente de que se realiza dicho control.

Durante el ejercicio se ha continuado trabajando con el Área Tecnológica en el desarrollo de varias versiones de *software* que han aportado mejoras significativas en la detección del fraude, especialmente en la localización de tarjetas clonadas. Como consecuencia de ello, la detección se ha podido aumentar significativamente. Paralelamente, en el mes de junio los Mossos dieron a conocer a la opinión pública un operativo policial puesto en marcha contra la falsificación de títulos de transporte.

Durante el año se ha puesto en marcha **una acción extraordinaria de lucha contra el fraude que se ha denominado internamente "intervenciones masivas"**. Las acciones se han organizado para maximizar la visibilidad, actuar en toda la red y atacar todas las bolsas de fraude en el período de tiempo comprendido en una semana.

Las intervenciones masivas llevan asociadas una campaña de comunicación que tienen por objetivo dar a conocer la voluntad de TMB de luchar contra el fraude, dar visibilidad al esfuerzo que se realiza, concienciar del problema que representa el fraude en el transporte público, crear un estado de opinión favorable entre los clientes y ciudadanos, impulsar sinergias con las administraciones y otros operadores y contribuir a mejorar la reputación de TMB. Todo ello con un objetivo finalista de disminuir el fraude. En cuanto a la campaña externa, se ha realizado una fase previa de disuasión y una fase posterior para alargar su impacto en el tiempo.

Se ha realizado un total de cuatro campañas de intervención masiva, la primera entre el 16 y el 22 de abril. Fruto del éxito de ésta, se repitieron las intervenciones entre el 4 y el 10 de junio, entre el 22 y el 28 de octubre y entre el 10 y el 16 de diciembre.

En cuanto a las metodologías de acción contra el fraude empleadas, por un lado se ha generado un mapa del fraude (por líneas y por tramos horarios) que ha permitido ser más

efectivo contra los puntos negros en cuanto al uso de títulos clonados, y se ha trabajado con cuatro modelos de intervención:

- Intensivos de enlace: donde se trabaja el aspecto disuasivo y de imagen, actuando en pasillos de enlace con gran afluencia de pasaje.
- Puntos negros: donde se trabaja el aspecto punitivo, atacando los puntos de la red en los que se detecta mayor índice de fraude, conductas incívicas y una circulación de tarjetas clonadas elevada.
- Intervención en trenes: se ha aplicado especialmente en las líneas automáticas y en puntos de la red caracterizados por un alto índice de conductas incívicas, especialmente en la L4 y la L2.
- Grupos de intervención móviles: no tienen una ruta asignada, sino que son itinerantes por una zona específica, intentando maximizar su visibilidad y realizando desplazamientos continuos.

Fruto de todo el trabajo realizado y los resultados obtenidos, se ha fijado como próximas metas a alcanzar en el futuro la consolidación de las intervenciones masivas como un recurso habitual para luchar contra el fraude, poner en servicio una nueva base de intervención en la red para distribuir mejor los recursos, realizar el estudio de fraude observado con mayor frecuencia e implicar a todos los actores en este objetivo común.

▪ **Actuaciones de seguridad ferroviaria**

El Departamento de Gestión de la Seguridad Ferroviaria durante el año 2018 ha trabajado en dos ámbitos principales: la mejora organizativa del servicio y la mejora de la seguridad operacional.

1) Mejora organizativa:

Se ha diseñado una nueva estructura interna de trabajo y una nueva estructura relacional, que permita afrontar las nuevas atribuciones y retos de futuro y se ha realizado un mapa conceptual de estructura interna y relacional. Este mapa redefine las atribuciones, la manera de trabajar y de interactuar con el resto de servicios. Se seguirá trabajando con dos consorcios, uno de nivel inferior y decisorio (Consortio Consultivo) y uno de nivel superior y aprobador (Consortio Ejecutivo). Asimismo, se crea un nuevo estadio entre los dos consorcios con la misión de hacer de mecanismo de transmisión de la información, tutelar los consorcios y descoyuntar aquellos problemas que puedan dificultar las diferentes tareas que se realizan.

El seguimiento de la evolución de los indicadores de seguridad ferroviaria y de los *safety events* se realizará en los "ABC de circulación".

Fruto del análisis de las necesidades actuales y futuras de la empresa y de su entorno, tanto social como legislativo, se ha aprobado en consejo ejecutivo que el departamento tenga, de ahora en adelante, atribuciones de auditor, asesor y autoridad, según el papel que le toque jugar en cada caso.

2) Mejora de la seguridad operacional:

Se han llevado a cabo las tareas que son de atribución al departamento, persiguiendo los objetivos pactados para este año 2018.

El Índice de Gestión de la Seguridad (IGS), indicador de referencia que se utiliza en Metro, ha cerrado el año con un valor de 32,75 con respecto al resultado global de la red, que representa una desviación negativa del 30 % respecto al resultado del año 2017. Este empeoramiento ha sido especialmente motivado por un aumento de incidentes operacionales en las líneas



convencionales. La nota global de IGS de líneas convencionales ha empeorado un 33,9% respecto al 2017, mientras que la nota global de IGS de líneas automáticas ha mejorado un 26,6%.

Los resultados de IGS obtenidos se han debido, principalmente, a un aumento de rebases de señales, autorizados y no autorizados, en las líneas convencionales, con el factor común más habitual de tratarse de trenes sin pasajeros entrando o saliendo de maniobra o bien por cierre repentino de señal por parte del Centro de Control. La mejora experimentada en las líneas automáticas se ha debido a una disminución de los rescates de tren, de las operaciones de puerta de andén en servicio degradado y de pérdidas de estanqueidad en las líneas automáticas (intrusiones).

De todos los incidentes, o *safety events*, se ha continuado realizando el análisis y seguimiento, con el fin de continuar la labor de mantenimiento y mejora de la seguridad operacional.

Otras tareas realizadas han sido: la realización de informes técnicos, elaboración de los dosieres de seguridad para poner en marcha la L10 Sur, la elaboración de la documentación para la puesta en servicio de los nuevos sistemas (ejemplo detección de descarrilamiento en las Líneas Automáticas, sistema cuenta ejes en las líneas 1 y 5), implantación de la nueva Norma Marco de Certificación a la Conducción de Vehículos Ferroviarios, que ha sustituido las normas e itinerarios formativos anteriores, ordenando las certificaciones por ámbitos, pruebas en el campo de sistemas que permitan la localización de personas trabajando en la zona de vías.

Finalmente, en cuanto al impacto en la salud y la seguridad del principal servicio que presta TMB que es el transporte público de viajeros, se puede decir que prácticamente se evalúa la totalidad de su impacto en la seguridad de trabajadores y usuarios a fin de realizar mejoras. Además de las actuaciones de protección civil y prevención de riesgos laborales (desarrollo del Plan director de riesgos laborales) y de salud y bienestar laboral, con respecto a Metro, como se ha dicho anteriormente, en 2018 ha habido un incremento de las incidencias de seguridad registradas (16,25%) de las que más del 45% corresponden a avisos de carteristas y hurtos (en el año 2019 se pondrá en marcha un plan de choque contra los carteristas). También se ha trabajado en el proyecto de innovación *Digital Train* para el diseño de un sistema de telemonitorización de la flota de trenes que debe servir, entre otros, para la gestión de incidencias y de la oferta en función de la ocupación de los trenes, mantenimiento correctivo de los trenes, representación de alarmas relacionadas con la señalización o comunicaciones, medición de consumos y recuperaciones de energía, etc. Asimismo se continúa trabajando con otras áreas para el desarrollo del "Plan estratégico de antivandalismo organizado 2015-2018" y se han realizado formaciones de autoprotección dirigidas a empleados de Operaciones y Mantenimiento a fin de evitar agresiones (Consejos de autoprotección). En cuanto a actuaciones de Intervención, destacar la realización de 4 campañas de intervención masiva.

En cuanto a la seguridad ferroviaria, en el año 2018 se ha trabajado en dos ámbitos principales: la mejora organizativa con el diseño de una estructura interna de trabajo y una nueva estructura relacional y la mejora de la seguridad de la operación con el seguimiento del Índice de Gestión de la seguridad (IGS) que es el que se utiliza de referencia para el seguimiento de los incidentes o *safety events*, a fin de continuar la labor de mantenimiento y mejora de la seguridad operacional.

Asimismo, como se ha dicho anteriormente, en 2018 ha finalizado el proyecto de Calidad del aire en Metro LIFE-13-ENV/ES/000263, llevando a cabo las acciones de difusión y comunicación de los resultados.

En cuanto a Bus, como se ha dicho anteriormente, en el año 2018 se ha llevado a cabo el proyecto dirigido a mejorar la seguridad de las personas mayores y se ha continuado con el proyecto de prueba de sensores en los autobuses (*Mobileye*) para incrementar la seguridad vial. Destacar también el Plan de Prevención de accidentes que incluye la formación de conducción segura, el análisis de la accidentabilidad de los autobuses y, en base a los resultados, la implantación de medidas para reducirla. Por otra parte, las acciones que se llevan a cabo desde el Departamento de Seguridad y Protección Civil para evaluar, analizar y mejorar la seguridad del servicio de bus ante posibles actos ilícitos a bordo de los autobuses y el proyecto de monitorización de una parte de la red de bus en el año 2019.

En cuanto a la salud, dentro de la Medida de Prestación del Servicio (MPS) de bus, se encuentra el indicador "Viajeros con vehículos con bajas emisiones a nivel local" que mide el pasaje que viaja con autobuses de bajas emisiones.

▪ **Comunicación Corporativa**

Destacan las siguientes actuaciones:

- La elaboración, diseño y confección de contenidos y stand de TMB para el salón *Smart Mobility World Congress 2018*, dedicado a la innovación en metro y bus.
- Renovación del *Welcome Pack* de presentación de TMB.
- Elaboración y actualización de la Presentación Institucional TMB 2018 (en tres idiomas y accesible).
- Reedición del nuevo Video Institucional de TMB 2018, con una nueva versión de la parte histórica.
- Elaboración de los Planes de Comunicación de los cortes de la red de metro y otros servicios previstos para 2018:
 - L5 (29 de mayo – 2 de julio).
 - L3 Penitents (30 de julio – 3 de septiembre).
 - L2 (30 de julio – 2 de septiembre).
 - L9 Norte (30 de julio - 26 de agosto).
 - Teleférico (15 de noviembre – aún en revisión).

Incluye las reuniones con los diferentes ayuntamientos o distritos de Barcelona afectados por los cortes para presentar los diferentes Planes de Comunicación.

- Se han elaborado los Datos Básicos de TMB 2018 (en formato papel y web) y la Memoria de TMB 2017 (en tres idiomas y formato digital accesible).
- Las tareas de apoyo y elaboración de diversos contenidos, presentaciones y audiovisuales por temas del Área de Comunicación y para proyectos de otras Áreas y Departamentos de TMB, como, entre otros, los siguientes: Plan de comunicación de la Nueva Red de Bus (junio y noviembre), el Plan de Comunicación de la puesta en servicio de la nueva línea 10 Sur de Metro en septiembre, la presentación de la Modernización de la flota de bus, y la presentación y jornada sobre los Autobuses eléctricos, la Jornada sobre el futuro Metro de Barcelona, la presentación del Proyecto de la Nueva cochera de autobuses de TMB, etc.



- Resaltar también la gestión del archivo fotográfico de TMB (Videoma) que ya dispone de más de 75.000 imágenes introducidas que van desde el año 2007 hasta el 2018.
- Incorporación de 41 nuevos vídeos introducidos en el Canal TMB de *youtube*.

▪ **Gabinete de Prensa**

Los aspectos más relevantes del año 2018 con respecto al eco mediático de la actividad de TMB han sido los siguientes:

Tratamiento de los medios de comunicación: se han contabilizado 7.519 apariciones, un 36% menos que en 2017. De estas piezas, el 24,3% han sido favorables a los planteamientos de la empresa, el 12,4% han sido desfavorables y el 63,3% pueden considerarse neutras.

Como tema más reflejado en los medios, destaca el de la seguridad ciudadana con 821 noticias, el 11% del total, principalmente sobre agresiones y hurtos. También sobresalen por volumen (673 noticias, un 9%) las referencias a civismo/incivismo/vandalismo, motivadas por la campaña "Viaja con Karma", pero también por el impacto de la problemática de los grafitis en el ámbito ferroviario. Todo lo referente a medio ambiente, desde la flota eléctrica de autobuses y sostenibilidad, pero especialmente la presencia de amianto en el metro, ha sido noticia 417 veces, un 5,5% del total.

Un 25% de las informaciones publicadas han tenido su origen en el Gabinete de Prensa de TMB (5,1 puntos más que en 2017), mientras que el 19,6% (8,1 puntos menos que el año anterior) se han puesto en marcha de forma conjunta con otras instituciones o estamentos. En el Ayuntamiento de Barcelona y entes municipales han tenido su origen el 5,5% de las informaciones, y en la Generalitat y sus organismos, el 8,9%. El tratamiento dado por los medios al 38,5% de las informaciones con origen en el Gabinete de Prensa de TMB ha sido favorable a los objetivos propios (4,3 puntos más que en 2017).

La tarea proactiva del Gabinete de Prensa se ha concretado en la realización y difusión de 203 notas informativas y dossiers, además de la organización de 35 actos o encuentros con medios. Se han gestionado 506 solicitudes de información y declaraciones, así como 204 permisos de grabación de medios, entre otras acciones.

En cuanto a la web TMB Noticias, que incluye la sala de prensa virtual, se han publicado 596 piezas informativas que han recibido 269.556 visitas.

La gestión de los perfiles corporativos de TMB en las redes sociales *Twitter* y *Facebook* ha comportado la publicación de 3.233 *tuíts* y 1.199 *posts* respectivamente.

7.7.4. Información fiscal

- **Beneficios obtenidos país por país:** Las sociedades del Grupo TMB como Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. siempre presentan sus respectivas Cuentas de Pérdidas y Ganancias iguales a cero beneficios, excepto cuando se ha vendido algún inmueble de la su propiedad. En cuanto a las otras sociedades del Grupo, Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y Transports Metropolitans de Barcelona, S.L. **han obtenido beneficios en España**. El resultado total de ambas sociedades ha sido:
 - Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A: 5,71 millones de euros.
 - Transports Metropolitans de Barcelona, S.L: 204,9 miles de euros.

- **Impuestos sobre Beneficios Pagados:** Sólo Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. i Transports Metropolitans de Barcelona, S.L. han pagado impuesto de Beneficios. Los impuestos sobre beneficios pagados en el año 2018 han sido:
 - Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A: 38.469,89 euros.
 - Transports Metropolitans de Barcelona, S.L: 88.796,24 euros.

Esta información se desarrolla en las Cuentas anuales del ejercicio (Nota 8 Situación fiscal).

- **Subvenciones Públicas:**

Esta información se desarrolla en las Cuentas anuales del ejercicio (Nota 14 Subvenciones, donaciones y legados).

1. **Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A:**

- **Subvenciones al Servicio de la ATM:** 236,61 millones de euros en el año 2018 (68,18 millones de euros en subvenciones al servicio y 168,43 millones de euros en subvenciones al servicio por renting i cánones de la L9/10 Norte y L9/10 Sur).
- **Subvenciones especiales de la AMB por títulos sociales:** 3,11 millones de euros en el año 2018.
- **Por Proyectos europeos:** 209,4 miles de euros en el año 2018.
- **Por Subvenciones en capital:** 8,52 millones de euros en el año 2018.

2. **Transports de Barcelona, S.A:**

- **Subvenciones al Servicio de la ATM:** 168,45 millones de euros.
- **Subvenciones especiales de la AMB por títulos sociales:** 4,66 millones de euros.
- **Por líneas 80 de bus:** 1,34 millones de euros.
- **Del Ayuntamiento de Barcelona por servicios de bus a los cementerios:** 201,35 miles de euros.
- **Por Proyectos europeos:** 10,41 miles de euros
- **Por Subvenciones en capital:** 6,51 millones de euros.



7-7-5. Tabla de contenidos del Estado de Información No Financiera

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenidos	Explicación/Observaciones
MODELO DE NEGOCIO				
Órganos de Gobierno Órganos de Gestión Estructura organizativa Misión, Visión y Valores de TMB Mapa estratégico de TMB Servicios y productos de TMB Grupos de Interés Entorno Institucional	Breve descripción del modelo de negocio del Grupo	GRI 101, 102, 103	Capítulo 1.	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad (Nota 1)
	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenidos	Explicación/Observaciones
I. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES			Capítulo 7.3.	
I.1. Prevención de riesgos medioambientales	Cobertura de Riesgos medioambientales		7.3.1	
I.2. Contaminación	Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales SGAYE (ISO 14001/50001) Mapa de emisiones Red de Bus y Metro Medidas contra la contaminación Participación en diversos proyectos en la eficiencia ambiental de los autobuses	GRI 305.4	7.3.2.	Complementado con información de la empresa e indicadores propios y comunes en el sector del Transporte Público (% de autobuses propulsados con motor de GNC, híbridos y eléctricos sobre total flota). Las emisiones de CO2 se encuentran en el punto I.5 Cambio climático.
I.3. Economía circular y prevención y gestión de los recursos	Recogida selectiva y Puntos verdes Fomento de la economía circular Cuantificación de los Residuos de Metro y TB	GRI 301 i GRI 306	7.3.3.	
I.4. Uso sostenible de los recursos	Consumos de energía, carburante y agua. Medidas para el uso sostenible de recursos en Metro. Aprovechamiento del agua de los Pozos de Agotamiento de Metro.	GRI 302 i GRI 303	7.3.4.	
I.5. Cambio Climático	Evolución de las Emisiones de CO2 (en toneladas) y Medidas contra el cambio climático	GRI 305.2 i 307	7.3.5.	Se está trabajando en un Sistema de Gestión Ambiental y Energético en FMB y TB (ISO 14001 y 50001) implantado en Horta y Z. Franca 1. Ver punto 7.3.2 Proyectos medioambientales de TB
I.6. Protección de la Biodiversidad		GRI 304	7.3.6.	La actividad de TMB no afecta ningún espacio natural protegido
	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenidos	Explicación/Observaciones
II. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL			Capítulo 7.4.	
II.1. Ocupación	Contratación de personal Procesos de selección y promoción Sistemas de Gestión competencial TMB Plantilla por sexos Plantilla por edades Plantilla por clasificación profesional Plantilla por Modalidad de contrato Empleados con discapacidad Despidos Remuneraciones y brecha salarial	GRI 102.8 GRI 102.38 GRI 202.1. GRI 202.2 GRI 401 GRI 405	7.4.1	
II.2. Organización del trabajo	Seguimiento del absentismo Proyecto de transformación de la cultura de empresa en Metro Employee Journey Map en Metro Comités de clasificación de puestos de trabajo Descripciones de puestos de trabajo Asesoría y apoyo en cambios organizativos Medidas de conciliación familiar		7.4.2.	Se complementa con información de la empresa en este ámbito

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenidos	Explicación/Observaciones
III.3. Salud y Seguridad	Gestión de la presencia de amianto en Metro Protección civil de Metro Prevención de Riesgos Laborales Asistencia sanitaria y social Bienestar laboral y políticas de integración Promoción de la salud y prevención de enfermedades comunes	GRI 403	7.4.3.	Incluye Indicadores de accidentabilidad e indicadores propios de la sociedad en el ámbito de la Salud y Seguridad laboral
III.4. Relaciones Sociales	Plan de desarrollo del Convenio Colectivo de Metro Negociación colectiva y Comisiones de Trabajo de Bus Conflictos colectivos destacados en Bus Sindicatos. Secciones sindicales de Bus Asesoría jurídico laboral Comunicación interna	GRI 402	7.4.4.	Se complementa con información de la empresa en este ámbito y estadísticas propias de la sociedad
III.5. Formación	Desarrollo personal Actividad formativa	GRI 404	7.4.5.	Se complementa con información de la empresa en este ámbito y estadísticas de Formación de la plantilla
III.6. Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	Código operativo de accesibilidad universal Convenio acceso ecúteres en el T.Público Sistema de Gestión de la accesibilidad Comisiones de accesibilidad Auditorías de paradas y estaciones Formación en accesibilidad Etiquetas inteligentes. NaviLens Otras acciones de accesibilidad		7.4.6.	Se complementa con información de la empresa en este ámbito. Ver también capítulo 5.4.
III.7. Igualdad	Acciones propuestas en materia de igualdad de la nueva Dirección de Buen Gobierno	GRI 406	7.4.7.	Creación de la Dirección de Buen Gobierno en febrero de 2018

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenidos	Explicación/Observaciones
III. INFORMACIÓN SOBRE RESPETO A LOS DERECHOS HUMANOS		GRI 412	Capítulo 7.5.	TMB desarrolla su actividad teniendo en cuenta en todo momento el respeto a los derechos humanos fundamentales
IV. INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO	Dirección del Buen Gobierno: Protección de datos, Transparencia, Cumplimiento normativo. Actuaciones de Auditoría Interna	GRI 415 i 205	Capítulo 7.6.	Creación de la Dirección de Buen Gobierno en febrero de 2018
V. SOCIEDAD			Capítulo 7.7.	
V.1. Compromisos de la Empresa con el desarrollo sostenible	Adquisiciones en ámbito local Responsabilidad social corporativa TMB Educa	GRI 204	7.7.1.	Ver también Fundación TMB en Informes de Gestión de TMB, S.A. y TB, S.A.
V.2. Subcontratación y Proveedores	Procedimiento P716 Aplicación de la Nueva Ley de contratación (Ley 9/2017)	GRI 308; GRI 407; GRI 408; GRI 409; GRI 414	7.7.2.	Actualmente todos los Pliegos de Condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones en materia ambiental y social
V.3. Consumidores	Perfil del Cliente de bus y de metro Valoración satisfacción de los clientes Seguridad del Servicio Comunicación corporativa Actuaciones del Gabinete de Prensa Quejas, Reclamaciones y Sugerencias	GRI 102.6 i GRI 416.1	7.7.3.	Ver también Capítulo 2.1.2. Acontecimientos del Ejercicio y capítulo "2.12. Atención al cliente y marketing estratégico" de los Informes de Gestión de TMB, S.A. y TB, S.A.
V.4. Información Fiscal	Beneficios obtenidos país por país Impuestos sobre beneficios pagados Subvenciones públicas del ejercicio			Ver también Cuentas Anuales del Grupo Consolidado TMB (Notas 9 y 14).

8. Resumen del Informe de gestión de Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.

El 2018 se ha convertido en el undécimo año completo de funcionamiento del Teleférico de Montjuïc desde su total renovación 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 (Parc de Montjuïc, Mirador y Castell), 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 un horario entre las 10h y las 21h (los meses de mayor afluencia), excepto en el período necesario para las tareas obligatorias de revisión anuales y de puesta a punto de todos los elementos de la instalación, las cuales en 2018 se realizaron del 29 de enero al 18 de febrero.

Como mejoras de gestión en las líneas de peaje, se han llevado a cabo acciones para mejorar la experiencia en las colas, a través de carteles, ofreciendo información sobre el tiempo de espera para llegar a las taquillas, dando a conocer datos curiosos del servicio, informando sobre otros productos y creando, así, vínculos con el cliente e invitándole a participar en las redes sociales. Además se ha mejorado la señalización de los torniquetes para la validación de los billetes.

Durante la Navidad se decoraron todas las estaciones felicitando las fiestas con vinilos en diferentes idiomas y también en la entrada principal de la estación de Parc de Montjuïc con motivos navideños y festivos.

En febrero se puso en marcha la nueva web www.telefericdemontjuic.cat, sustituyendo la anterior, iniciada en 2014, la cual recibió más de 175.000 visitas durante su tiempo de funcionamiento. La *site* cuenta con tecnología responsiva (se puede consultar desde los diferentes tipos de dispositivos) y gana en rapidez y funcionalidad, con un estilo más visual y actual. Está disponible en seis idiomas y contiene magníficas imágenes aéreas de los principales atractivos de la montaña de Montjuïc, así como información práctica para el visitante y la posibilidad de poder compartir su experiencia.

En este último año se ha creado una nueva plataforma llamada Hola Barcelona (www.holabarcelona.com) que sustituye la anterior barcelonasmartmoving.com, orientada a ofrecer los servicios de transporte de la ciudad de Barcelona para público no residente y tiene el objetivo de resolver eficazmente las necesidades de movilidad de los turistas y visitantes, optimizando su experiencia a la vez que facilita la venta de títulos de viaje.

A nivel comercial se siguen llevando a cabo acciones promocionales con otros operadores y la comercialización a través de nuevos intermediarios.

En este último año se ha realizado la primera parte del proyecto de prolongación de la vida útil de las 55 cabinas SIGMA GD8 del Teleférico para continuar garantizando su plena funcionalidad. Durante esta primera fase se ha realizado el mantenimiento a 18 cabinas, el cual incluye trabajos de control del estado, cambio sistemático de elementos de desgaste y renovación estética de elementos deteriorados por su uso general. El proyecto se inició después del cierre anual por mantenimiento del año 2018, y en el mes de septiembre, ya estaban operativas y en servicio.

También durante este año se ha realizado la actualización e implementación de los sistemas informáticos de mando y control del Teleférico en las 3 estaciones con equipos de última generación. 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

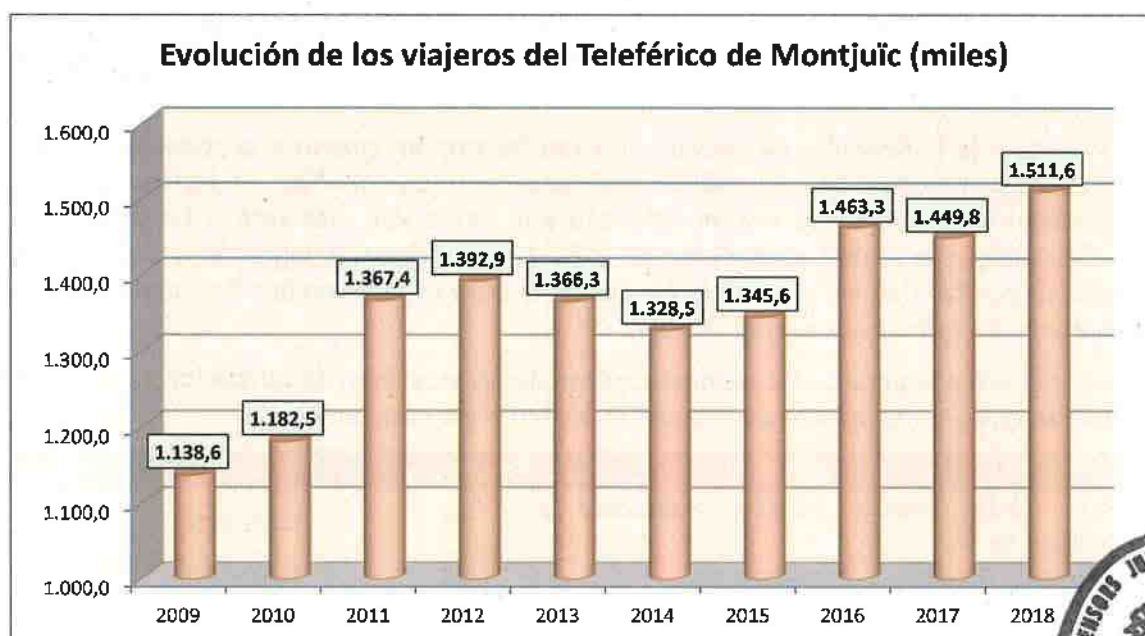
poder evaluar situaciones de avería de la instalación en caso necesario. De esta forma, queda garantizada la rapidez de respuesta reduciendo el tiempo de resolución.

8.1. Oferta de servicio del Teleférico de Montjuïc

En el año 2018 el Teleférico de Montjuïc ha prestado 3.209 horas de servicio, que representan un incremento del 2,0% respecto al año anterior. 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 99,0% respecto a la oferta programada. Los motivos de la no disponibilidad han sido: un 0,96% por causas externas (principalmente por la climatología) y un 0,04% por causas internas (incidencias técnicas).

8.2. Demanda del Teleférico de Montjuïc

En el año 2018 el teleférico de Montjuïc ha transportado 1,51 millones de pasajeros, lo que ha supuesto un incremento del 4,3% respecto al año anterior. Esta cifra representa un nuevo récord histórico en la demanda de este medio turístico desde que se inauguró totalmente remodelado en 2007.



Este aumento de la demanda se ha concentrado exclusivamente en el segundo semestre del año con un incremento del 12,8% respecto del mismo período del año anterior.

	2018	2017	Diferencia	%
Primer semestre	632.597	670.538	-37.941	-5,7%
Segundo semestre	878.995	779.295	99.700	12,8%
Total	1.511.592	1.449.833	61.759	4,3%



8.3. 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

8.4. Plantilla a 31 de diciembre

El teleférico dispone de un equipo humano que, a 31 de diciembre de 2018, era de 26 personas (9 hombres y 17 mujeres), de las cuales 6 conductores encargados y 20 auxiliares, que, distribuidos en diferentes turnos de trabajo, facilitan el servicio a los clientes.

Se ha realizado un proceso de cobertura de auxiliares de teleférico para cubrir las necesidades temporales de verano. Al anuncio publicado se presentaron 124 personas de las cuales se seleccionaron 8. También se realizaron pruebas para habilitar conductores, se presentaron 6 candidatos y se cubrió 1 plaza.

Respecto a la **Formación**, ha sido un año satisfactorio en cuanto a la consecución de los objetivos planteados. Se ha realizado toda la programada del Plan de formación y se ha recuperado el presupuesto externo asociado a la formación, mediante la bonificación a la formación que se realiza anualmente de la Fundación Tripartita, logrando el 113,84% de la cuota disponible (hubo dos acciones formativas que no se pudieron bonificar porque se había superado el importe máximo bonificable).

A continuación se detallan las acciones **contempladas en el Plan de formación 2018 y que se realizaron**, así como la fecha de realización, las horas y los asistentes:

Acción Formativa	Asistentes	Fecha	Horas
PRL. Puesto Trabajo. Personal Estaciones y Conducción	23	12/02/2018	2
Formación Socorristas. Actualización	23	12/02/2018	3
Resolución de conflictos	23	14/02/2018	5
Cohesión de Equipos	23	15/02/2018	5
Reciclaje Técnico Auxiliar Estación	23	16/02/2018	5

Estas acciones anteriores se bonificaron.

El resto de acciones formativas no se han bonificado, aún así se ha superado el importe máximo bonificable de esta sociedad, estas acciones son:

- Actualización formación Técnica.
- Uso y funcionamiento Instalación Teleférico.
- Formación Instalaciones monocable desembragable (ACEM).

En cuanto a seguridad laboral, la actividad del año se resume a continuación:

- Delegado de prevención: 3 reuniones ordinarias.
- Gestión documental Coordinación de Actividades Empresariales (CAE): Participación en 2 reuniones.

8.5. Acontecimientos importantes después del ejercicio

Desde el día 1 de enero de 2019 se mantienen las mismas tarifas de 2018 del Teleférico de Montjuïc.

Siguiendo con la planificación previamente efectuada, el Teleférico permanecerá cerrado al público desde el día 4 al 24 de febrero de 2019 para someterlo a la revisión técnica anual y a la puesta a punto de todos sus elementos.



9. Actividad de Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.

El 2018 ha sido un año de crecimiento para TMB, S.L. principalmente en cuanto a su actividad de venta de títulos. Esta sociedad incluye dentro de su actividad los siguientes negocios:

- La plataforma *Holabarcelona.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, aunque ha habido pequeñas caídas puntuales. Sin embargo, cabe destacar un incremento global aproximado del 32% de las ventas *online* respecto al año 2017.

Los hitos más destacados del negocio este 2018 han sido:

◆ **Plataforma de e-commerce:**

- La acción más destacada ha sido el cambio de nombre de la plataforma que ha pasado de llamarse "*barcelonasmartmoving*" a "*holabarcelona*", alineándose con la estrategia de crear una marca paraguas que aglutine los diferentes productos de movilidad turística de la ciudad de Barcelona y su Área Metropolitana.
- En esta línea, se han creado *packs* de títulos de transporte para ofrecer una solución global e incrementar el ticket medio de los clientes.
- Finalmente, se ha incorporado la funcionalidad de descuentos por cupón en la plataforma con el objetivo de poder potenciar las ventas de los productos que se comercializan a través de promociones puntuales.

Los principales retos de cara al año 2019 serán implementar una estrategia de marketing relacional para visitantes que compren a través de la plataforma de *ecommerce* para dar valor añadido a los clientes y realizar acciones de *up and crossselling*. Otros objetivos de cara el 2019 serán el rediseño de la *home* de la plataforma e incorporar un *blog* que genere más tráfico.

◆ **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 alcanzado los 107 mil euros.