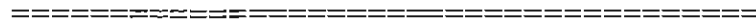




**Gabinet Tècnic
d'Auditoria i Consultoria, s.a.**

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



**INFORME D'AUDITORIA
COMPTES ANUALS CONSOLIDATS DE L'EXERCICI 2020
INFORME DE GESTIÓ CONSOLIDAT DE L'EXERCICI 2020**

Abril 2021



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

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

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

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

1

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

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

Opinió

Hem auditat els comptes anuals consolidats del **GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA** (el Grup), del qual **FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A. (FMB)** n'és la societat dominant als efectes de formular els esmentats comptes anuals consolidats, que comprenen el balanç a 31 de desembre de 2020, el compte de pèrdues i guanys, l'estat de canvis en el patrimoni net, l'estat de fluxos d'efectiu i la memòria, tots ells consolidats, corresponents a l'exercici finalitzat en aquesta data.

Segons la nostra opinió, els comptes anuals consolidats adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera del Grup a 31 de desembre de 2020, així com dels seus resultats i fluxos d'efectiu, tots ells consolidats, corresponents a l'exercici finalitzat en aquesta data, de conformitat amb el marc normatiu d'informació financera que resulta d'aplicació (que s'identifica a la nota 2 de la memòria consolidada) i, en particular, amb els principis i criteris comptables que hi estiguin continguts.

Fonament de l'opinió

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

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

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

Aspectes més rellevants de l'auditoria

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





Contracte Programa

Descripció

Tal i com s'explica a la Nota 6 de la memòria dels comptes anuals, el marc financer en el qual es desenvolupa l'activitat del Grup es concreta en els Contractes Programa negociats entre les diferents administracions amb competència sobre el transport públic de viatgers. Les subvencions, tant corrents com de capital, que es deriven d'aquest marc financer representen un element fonamental del finançament del Grup, motiu pel qual han tingut un impacte rellevant en la nostra estratègia general d'auditoria, atenent a la seva materialitat en el context dels comptes anuals consolidats en el seu conjunt. Addicionalment, per a l'exercici 2020, el finançament del Grup es complementa per l'Autoritat del Transport Metropolità, amb fons específics per cobrir les majors necessitats derivades de la pandèmia de la Covid-19, però que estan condicionats a la disposició dels fons necessaris per part d'aquesta entitat (veure Notes 6.3.1, 6.3.3 de la memòria). Per altra banda, tal i com s'explica a la Nota 15.3, per a l'exercici 2021 la demanda global a la xarxa de transport públic encara està molt per sota dels valors previs a la pandèmia, en aquest sentit, encara s'està negociant entre les Administracions els convenis i acords de finançament que haurien de permetre cobrir, les majors necessitats corrents i de capital del sistema de transport gestionat per l'Autoritat del Transport Metropolità, en el que està integrat el grup TMB, per a l'any 2020 i següents, així com el dèficit addicional provocat per la Covid-19.

Resposta de l'auditor

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

Despeses de personal

Descripció

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

Resposta de l'auditor

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





Ingressos per vendes

Descripció

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

Resposta de l'auditor

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

Altra informació: Informe de gestió consolidat

L'altra informació comprèn exclusivament l'informe de gestió consolidat de l'exercici 2020, la formulació del qual és responsabilitat dels administradors de la Societat dominant i no forma part integrant dels comptes anuals consolidats.

La nostra opinió d'auditoria sobre els comptes anuals consolidats no cobreix l'informe de gestió consolidat. La nostra responsabilitat sobre l'informe de gestió consolidat, de conformitat amb el que exigeix la normativa reguladora de l'activitat d'auditoria de comptes, consisteix en:

- a) Comprovar únicament que l'estat d'informació no financera consolidat, s'ha facilitat en la forma prevista en la normativa aplicable i, en cas contrari, a informar-ne.
- b) Avaluar i informar sobre la concordança de la resta de la informació inclosa en l'informe de gestió consolidat amb els comptes anuals consolidats, a partir del coneixement del Grup obtingut en la realització de l'auditoria dels esmentats comptes, així com avaluar i informar de si el contingut i presentació de l'informe de gestió consolidat són conformes a la normativa que resulta d'aplicació. Si, basant-nos en el treball que hem realitzat, concloem que hi ha incorreccions materials, estem obligats a informar-ne.

Sobre la base del treball realitzat, segons el descrit anteriorment, hem comprovat que la informació mencionada en l'apartat a) anterior es facilita en la forma prevista en la normativa aplicable i que la resta de la informació que conté l'informe de gestió consolidat concorda amb la dels comptes anuals consolidats de l'exercici 2020 i el seu contingut i presentació són conformes a la normativa que resulta d'aplicació.

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

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



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

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

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

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

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

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





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

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

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

Barcelona, 1 d'abril de 2021

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



GABINETE TÉCNICO DE
AUDITORIA Y
CONSULTORIA, S.A.
2021 Núm. 20/21/05951

IMPORTE COLLEGIAL: 96,00 EUR
Informe d'auditoria de comptes subjecte
a la normativa d'auditoria de comptes
espanyola o internacional

Grup Consolidat
Transports Metropolitans de Barcelona

COMPTES ANUALS 2020



Transports
Metropolitans
de Barcelona



ÍNDIX

1. BALANÇ.....	1
2. COMPTE DE RESULTATS.....	3
3. ESTAT DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET.....	4
4. ESTAT DE FLUXOS D'EFECTIU.....	5
 5. MEMÒRIA	
NOTA 1 – PERÍMETRE DE LA CONSOLIDACIÓ.....	7
NOTA 2 – BASES DE PRESENTACIÓ DELS COMPTES ANUALS CONSOLIDATS	23
NOTA 3 – NORMES DE REGISTRE I VALORACIÓ	25
NOTA 4 – IMMOBILITZAT MATERIAL.....	39
NOTA 5 – IMMOBILITZAT INTANGIBLE.....	53
NOTA 6 – ENTITATS PÚBLIQUES.....	56
NOTA 7 – INSTRUMENTS FINANCERS.....	73
NOTA 8 – MONEDA ESTRANGERA.....	101
NOTA 9 – SITUACIÓ FISCAL	102
NOTA 10 – INGRESSOS I DESPESES	113
NOTA 11 – PROVISIONS I CONTINGÈNCIES.....	119
NOTA 12 – INFORMACIÓ SOBRE MEDI AMBIENT	121
NOTA 13 – RETRIBUCIONS A LLARG TERMINI AL PERSONAL	128
NOTA 15 – FETS POSTERiors AL TANCAMENT.....	137
NOTA 17 – ALTRA INFORMACIÓ.....	145
NOTA 18 – INFORMACIÓ SEGMENTADA	149



**GRUP CONSOLIDAT
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA**

BALANÇ



BALANÇ CONSOLIDAT DEL GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Balanç de Situació Consolidat a 31 de Desembre de 2020 i 2019
(Euros)

	Nota	Any 2020	Any 2019
ACTIU			
ACTIU NO CORRENT		1.471.772.038,04	1.277.308.157,41
Immobilitzat intangible	5	16.175.294,85	16.685.034,71
Despeses d'investigació i desenvolupament		0,00	1.856,85
Patents, llicències, marques i similars		6.913,77	8.042,75
Aplicacions Informàtiques		11.314.425,37	11.636.720,95
Altres immobilitzat intangible		4.853.955,71	5.038.414,16
Immobilitzat material	4	820.271.154,78	700.926.838,50
Terrenys i Construccions		222.154.340,38	185.746.378,93
Instal·lacions tècniques i altre immobilitzat material		377.514.366,41	320.441.723,92
<i>Elements de transport</i>		<i>314.693.127,60</i>	<i>260.177.366,21</i>
<i>Restes</i>		<i>62.821.238,81</i>	<i>60.264.357,71</i>
Immobilitzat en curs i acomptes		220.602.447,99	194.738.735,65
Inversions en empr.del Grup i assoc.a llarg termini		5.280.979,57	2.763.115,70
Participació en empr.assoc.posada en equivalència		5.280.979,57	2.673.115,70
Crèdits a empreses		0,00	90.000,00
Inversions financeres a llarg termini	7	629.970.154,92	556.933.168,50
Instruments de patrimoni		3.587.816,42	3.587.816,42
Valors representatius de deute		1.542,65	1.542,65
Altres actius financers		75.945.320,58	85.935.404,33
Entitats Públiques	6	550.435.475,27	467.408.405,10
<i>Deutors per subvencions Contracte Programa</i>		<i>550.435.475,27</i>	<i>467.408.405,10</i>
<i>Altres deutes Entitats Públiques</i>		<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
Actius per impost diferit		74.453,92	0,00
ACTIU CORRENT		256.002.669,38	283.081.744,54
Existències		15.664.781,23	13.493.379,15
Deutors comercials i altres comptes a cobrar	7	226.535.236,39	183.945.643,13
Deutors varis		11.141.002,12	15.201.634,25
Personal		1.966.205,98	2.756.200,42
Altres crèdits amb Administracions Públiques		31.675.641,57	31.069.107,33
Entitats Públiques	6	181.752.386,72	134.918.701,13
<i>Deutors per subvencions Contracte Programa</i>		<i>175.360.969,22</i>	<i>129.855.657,56</i>
<i>Altres deutes Entitats Públiques</i>		<i>6.391.417,50</i>	<i>5.063.043,57</i>
Inversions financeres a curt termini	7	3.367.653,45	3.320.585,07
Instruments de patrimoni		3.286.228,14	3.299.143,09
Altres actius financers		81.425,31	21.441,98
Periodificacions a curt termini		172.889,75	201.387,90
Efectiu i altres actius líquids equivalents		10.262.108,56	82.120.749,29
Tresoreria		7.076.107,36	77.620.023,99
Altres actius líquids equivalents		3.186.001,20	4.500.725,30
TOTAL ACTIU		1.727.774.707,42	1.560.389.901,95

BALANÇ CONSOLIDAT DEL GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Balanç de Situació Consolidat a 31 de Desembre de 2020 i 2019
(Euros)

	Nota	Any 2020	Any 2019
PATRIMONI NET I PASSIU			
PATRIMONI NET		677.660.508,63	562.338.693,68
Fons propis	7.10	313.958.718,37	312.693.783,50
Capital escriturat		18.641.641,48	18.641.641,48
Reserves		294.052.142,02	287.586.137,51
Resultats de l'exercici		1.264.934,87	6.466.004,51
Ajustaments per canvi de valor	7	-53.791.990,93	-49.051.351,40
Operacions de cobertura		-53.791.990,93	-49.051.351,40
Subvencions, donacions i llegats rebuts	14.1	417.493.781,19	298.696.261,58
PASSIU NO CORRENT	7	798.146.556,30	698.336.344,34
Provisions a llarg termini		9.600.000,00	8.400.000,00
Deutes a llarg termini		788.546.556,30	689.936.344,34
Deutes amb entitats de crèdit		477.308.239,58	387.216.624,98
Creditors per arrendament financer		198.238.269,44	181.082.781,72
Derivats financers		45.346.166,82	40.727.663,42
Altres passius financers		67.653.880,46	80.909.274,22
PASSIU CORRENT		251.967.642,49	299.714.863,93
Provisions a curt termini	11	17.238.851,01	15.559.078,78
Deutes a curt termini	7	92.131.912,33	120.666.064,70
Deutes amb entitats de crèdit		35.420.971,08	24.812.029,70
Creditors per arrendament financer		24.559.390,94	28.662.397,95
Derivats financers		8.718.945,59	8.593.881,17
Altres passius financers		23.432.604,72	58.597.755,88
Creditors comercials i altres comptes a pagar		124.946.860,91	145.030.394,44
Proveïdors		18.413.923,99	24.358.130,01
Creditors varis		66.194.908,20	82.443.897,84
Personal, remuneracions pendents de pagament		22.237.301,39	21.175.633,28
Altres deutes amb Administracions Públiques		18.100.727,33	17.052.733,31
Periodificacions a curt termini		17.650.018,24	18.459.326,01
TOTAL PATRIMONI NET I PASSIU		1.727.774.707,42	1.560.389.901,95

Les notes 1 a 18 de la Memòria adjunta formen part del Balanç a 31 de desembre de 2020.

**GRUP CONSOLIDAT
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS**



COMpte DE PÈRDUES I GUANYS CONSOLIDAT DEL GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Compte de Pèrdues i Guanys Consolidat dels exercicis 2020 i 2019
(Euros)

	Nota	Any 2020	Any 2019
A) OPERACIONS CONTINUADES			
INGRESSOS	10.1		
Vendes		196.545.895,98	422.470.768,37
Accessoris a l'explotació		29.661.507,99	31.295.676,82
Subvencions especials		9.577.721,40	9.676.531,86
Subvencions al servei		660.058.238,22	430.667.884,31
<i>Subvencions al servei</i>		414.892.536,22	430.667.884,31
<i>Subvencions per impacte COVID-19</i>		245.165.702,00	0,00
TOTAL INGRESSOS		895.843.363,59	894.110.861,36
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	10.2		
Aprovisionaments		20.100.312,31	21.570.809,32
Carburants i Electricitat		31.229.250,18	40.548.172,44
Personal		449.460.371,44	434.586.976,83
Serveis exteriors		328.356.472,81	325.372.150,65
Tributs		666.292,64	811.988,69
Variacions de provisions		690.158,51	127.485,29
Deteriorament i resultats per vendes d'immobilitzat		-130.403,15	-24.276,58
Altres resultats		0,00	-6.957.857,72
TOTAL DESPESES ABANS D'AMORTITZACIONS		830.372.454,74	816.035.448,92
Amortitzacions	10.3	69.884.557,98	67.992.653,07
Subvencions en capital imputades a pèrdues i guanys	10.5	-28.084.517,58	-21.060.664,76
AMORTITZACIÓ NETA		41.800.040,40	46.931.988,31
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ		872.172.495,14	862.967.437,23
RESULTAT FINANCER	10.4		
Despeses financeres per sanejament CP		22.783.727,09	24.194.540,15
Resultat financer estructural		2.304.524,28	1.149.041,54
TOTAL RESULTAT FINANCER		25.088.251,37	25.343.581,69
PARTICIPACIÓ EN BENEFICI SOCIETATS POSADES EN EQUIVALÈNCIA		2.607.863,87	799.994,01
RESULTAT TOTAL ABANS D'IMPOSTOS		1.190.480,95	6.599.836,45
IMPOST SOBRE SOCIETATS		74.453,92	-133.831,94
RESULTAT CONSOLIDAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS CONTINUADES (Després de l'impost sobre Beneficis)		1.264.934,87	6.466.004,51
B) OPERACIONS INTERROMPUDES			
RESULTAT CONSOLIDAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS INTERROMPUDES (Després de l'impost sobre Beneficis)		0,00	0,00
RESULTAT DE L'EXERCICI		1.264.934,87	6.466.004,51

Les notes 1 a 18 de la Memòria adjunta formen part del Compte de Pèrdues i Guanys a 31 de desembre de 2020

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



GRUP CONSOLIDAT TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

ESTAT DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET CORRESPONENT ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2020 I 31-12-2019

(Euros)

A) ESTAT D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS CORRESPONENT ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2020 I 31-12-2019

	Notes	Any 2020	Any 2019
A) Resultat del compte de pèrdues i guanys		1.264.934,87	6.466.004,51
Ingressos i despeses imputades directament al patrimoni net			
II. Per cobertures de fluxos d'efectiu	7	-13.363.077,99	-20.969.504,98
III. Subvencions, donacions i llegats rebuts	14.1	147.137.864,26	112.092.061,03
B) Total ingressos i despeses imputades directament al patrimoni net		133.774.786,27	91.122.556,05
Transferències al compte de pèrdues i guanys			
IX. Per cobertures de fluxos d'efectiu	7	8.622.438,46	8.988.376,47
X. Subvencions, donacions i llegats rebuts	14.1	-28.340.344,65	-21.334.973,25
C) Total transferències al compte de pèrdues i guanys		-19.717.906,19	-12.346.596,78
TOTAL D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS		115.321.814,95	85.241.963,78



B) ESTAT TOTAL DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET CORRESPONENT ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2020 I 31-12-2019

	Capital		Reserves	Resultat de l'exercici	Ajustaments per canvis de valor	Subvencions, donacions i llegats rebuts	TOTAL
	Esripturat	No exigit					
SALDO INICI DE L'EXERCICI 2019	18.641.641,48		282.653.524,53	4.932.612,98	-37.070.222,89	207.939.173,80	477.096.729,90
I. Total ingressos i despeses reconeguts				6.466.004,51	-11.981.128,51	90.757.087,78	85.241.963,78
III. Altres variacions del patrimoni net			4.932.612,98	-4.932.612,98			0,00
SALDO FINAL DE L'EXERCICI 2019	18.641.641,48		287.586.137,51	6.466.004,51	-49.051.351,40	298.696.261,58	562.338.693,68
I. Total ingressos i despeses reconeguts				1.264.934,87	-4.740.639,53	118.797.519,61	115.321.814,95
III. Altres variacions del patrimoni net			6.466.004,51	-6.466.004,51			0,00
SALDO FINAL DE L'EXERCICI 2020	18.641.641,48		294.052.142,02	1.264.934,87	-53.791.990,93	417.493.781,19	677.660.508,63

Les notes 1 a 18 de la Memòria adjunta formen part de l'Estat de Canvis en el Patrimoni Net a 31 de desembre de 2020.

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



GRUP CONSOLIDAT TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

ESTAT DE FLUXOS D'EFECTIU CORRESPONENT ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2020 I 31-12-2019

(Euros)

	Notes	Any 2020	Any 2019
A) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ			
1. Resultat de l'exercici abans d'impostos		1.190.480,95	6.599.836,45
2. Ajustaments del resultat		64.840.183,26	71.786.888,75
a) Amortització de l'immobilitzat (+)	10.3	69.884.557,98	67.992.653,07
b) Correccions valoratives per deteriorament (+/-)		75.461,67	-84.068,29
c) Variació de provisions (+/-)	10.2	614.696,84	647.669,82
d) Imputació de subvencions (-)	10.5	-28.084.517,58	-21.334.973,25
e) Resultats per baixes i vendes de l'immobilitzat (+/-)	10.2	-130.403,15	22.019,72
f) Resultats per baixes i vendes d'instruments financers (+/-)	7.5	0,00	0,00
g) Ingressos financers (-)	10.4	-2.455.135,16	-4.415.764,18
h) Despeses financeres (+)	10.4	27.537.013,99	29.780.078,33
i) Diferències de canvi (+/-)	10.4	6.372,54	-20.732,46
k) Altres ingressos i despeses (+/-)		-2.607.863,87	-799.994,01
3. Canvis en el capital circulant		-65.867.208,45	-39.770.824,20
a) Existències (+/-)		-2.281.841,28	-1.873.315,42
b) Deutors i altres comptes a cobrar (+/-)	7	-38.234.071,12	-58.377.466,11
c) Altres actius corrents (+/-)	7	26.698,15	1.306.139,64
d) Creditors i altres comptes a pagar (+/-)	7	-20.735.008,13	17.034.858,55
e) Altres passius corrents (+/-)	7	-807.507,77	1.023.412,81
f) Altres actius i passius no corrents (+/-)		-3.835.478,30	1.115.546,33
4. Altres fluxos d'efectiu de les activitats d'exploració		-22.744.954,55	-20.667.303,17
a) Pagament d'interessos (-)	10.4	-24.128.718,61	-25.547.524,61
b) Cobrament de dividends (+)		473.206,00	1.963.324,32
c) Cobrament d'interessos (+)	10.4	1.594.251,21	3.316.370,75
d) Cobraments (pagaments) per impost sobre beneficis (+/-)		0,00	-109.074,52
e) Altres pagaments (cobraments) (+/-)	10.4	-683.693,15	-290.399,11
5. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ (1+2+3+4)		-22.581.498,79	17.948.597,83
B) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ			
6. Pagaments per inversions (-)		-227.189.780,59	-123.959.932,84
b) Immobilitzat Intangible	5	-2.625.348,63	-4.388.137,41
c) Immobilitzat material	4	-219.848.540,97	-115.940.234,03
e) Altres actius financers	7	0,00	-195.935,15
g) Altres actius		-4.715.890,99	-3.435.626,25



GRUP CONSOLIDAT TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
**ESTAT DE FLUXOS D'EFECTIU CORRESPONENT ALS EXERCICIS
ACABATS EL 31-12-2020 I 31-12-2019**

(Euros)

	Notes	Any 2020	Any 2019
7. Cobraments per desinversions (+)		40.192.077,13	31.674.146,57
b) Immobilitzat Intangible		0,00	0,00
c) Immobilitzat material	4	136.444,14	21.626,31
e) Altres actius financers	7	39.758.598,14	31.652.520,26
g) Altres actius	7	297.034,85	0,00
8. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ (6+7)		-186.997.703,46	-92.285.786,27
C) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT			
9. Cobraments i pagaments per instruments de patrimoni		27.278.307,07	78.518.697,98
e) Subvencions, donacions i llegats rebuts (+)	14	27.278.307,07	78.518.697,98
10. Cobraments i pagaments per instruments de passiu financer		110.448.626,99	-486.572,07
a) Emissió:			
2. Deutes amb entitats de crèdit (+)	7	163.935.115,09	50.612.111,51
4. Altres deutes (+)		0,00	0,00
b) Devolució i amortització de:			
2. Deutes amb entitats de crèdit (-)	7	-51.435.854,54	-50.246.158,68
4. Altres deutes (-)	7	-2.050.633,56	-852.524,90
12. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT (9+10)		137.726.934,06	78.032.125,91
D) EFECTE DE LES VARIACIONS DELS TIPUS DE CANVI		-6.372,54	21.264,56
E) AUGMENT / DISMIN.NETA DE L'EFECTIU O EQUIV.(5+8+12)		-71.858.640,73	3.716.202,03
Efectiu o equivalents al principi de l'exercici		82.120.749,29	78.404.547,26
Efectiu o equivalents al final de l'exercici		10.262.108,56	82.120.749,29

Les notes 1 a 18 de la Memòria adjunta formen part de l'Estat de Fluxos d'Efectiu a 31 de desembre de 2020

**GRUP CONSOLIDAT
TRANSPORTS MEROPOLITANS DE BARCELONA
MEMÒRIA**



NOTA 1 – PERÍMETRE DE LA CONSOLIDACIÓ

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

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

- Societat que formula els Comptes Anuals Consolidats:
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (Metro)
- Societats del grup consolidades per integració global:
Transports de Barcelona, SA (TB)
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA
Transports Metropolitans de Barcelona, SL
- Societat associada consolidada per posada en equivalència:
Transports Ciutat Comtal, SA



En data 21 d'octubre de 2011 es va constituir la societat TMB France, EURL unipersonal, propietat al 100% de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, però donada la poca rellevància d'aquesta societat dins els comptes del Grup TMB, per aquest any 2020 no s'inclou dins el Grup.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'exercici econòmic coincideix amb l'any natural.

Constitueix l'objecte de la Societat:

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Principal activitat i actius no generadors de fluxos d'efectiu

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

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

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

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

L'oferta de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es presta dins de l'àrea territorial de l'AMB, àmbit en el que també hi actua FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya). Aquesta oferta està formada, bàsicament, per 8 línies de Metro (s'inclou el Funicular integrat a la línia 3) amb una longitud total (semisuma de recorreguts d'anada i tornada) a 31-12-2020 de 123 quilòmetres (l'any 2016 es va canviar el criteri de mesura per adaptar-la als estàndards internacionals i només es té en compte la via en servei comercial) i 161 estacions de les quals 113 eren senzilles, 18 dobles o d'enllaç i 4 de triple enllaç, la qual cosa permet el transbord entre línies.

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

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

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

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

El 8 de setembre de 2018 va entrar en servei la L10 Sud del metro de Barcelona que va elevar a 34,8 quilòmetres els trams automatitzats de la xarxa. Constava inicialment de 5 estacions, de les quals 2 van ser de nova construcció, Fonèria i Foc, i les altres 3 eren comunes a la L9 Sud, Collblanc, Torrassa i Can Tries/Gornal. El dies 2 de març i 23 de novembre de 2019 van entrar en funcionament, respectivament, les estacions de Provençana i Ciutat de la Justícia. El dia 1 de febrer de 2020 ha entrat en servei l'estació de Zona Franca, la qual està construïda en viaducte al carrer A del polígon industrial de la Zona Franca. Amb aquesta, ja són vuit les estacions en servei a la L10 Sud.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA presta, a més a més, un conjunt de serveis especials orientats a satisfer demandes puntuals en la celebració d'esdeveniments de caràcter social,

esportiu, d'interès ciutadà, etc., així com d'altres d'assessorament a empreses i institucions nacionals i estrangeres relacionades amb el transport públic.

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

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

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

Constitueix l'objecte de la Societat:

- a) Exercir l'activitat de gestió, d'explotació, d'organització, d'administració i en definitiva de prestació dels serveis urbans i metropolitans relacionats amb el transport col·lectiu de superfície, especialment mitjançant autobusos, microbusos, tramvies o qualsevol altre mode i de llurs concessions; i proveir la

seva prestació sota les directrius i reglaments emanats de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

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



- g) L'activitat de gestor de càrrega del sistema elèctric per la subministrament d'energia elèctrica d'acord amb la normativa que ho regula, com a subjecte per a desenvolupar l'activitat destinada al subministrament d'energia elèctrica per a la recàrrega de vehicles elèctrics.

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

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

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

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

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

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

En data 5 de novembre de 2018 aquesta modificació dels Estatuts va quedar inscrita en el Registre Mercantil de Barcelona en el volum 454407, foli 189, full B 21019, inscripció 411.

Principal activitat i actius no generadors de fluxos d'efectiu

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

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

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

L'oferta de Transports de Barcelona, SA està formada per la xarxa composta per 103 línies amb una longitud (suma dels recorreguts d'anada i tornada) de 833,91 quilòmetres a 31-12-2020.



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

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

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

Les característiques principals de la nova xarxa són:

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

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

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

- Línies 99/100/101/90 (nocturna). Habitualment s'ofereix durant tot l'any, excepte els dies de Nadal i Any Nou, la possibilitat de realitzar un recorregut de 44 parades i 50,61 quilòmetres, al voltant de les quals es troben alguns dels llocs més característics i interessants de Barcelona ciutat. Degut a la situació generada per la Covid-19, aquestes línies van deixar de prestar servei el dia 13 de març de 2020 i no s'han tornat a reobrir. En substitució, s'han ofert els serveis de Barcelona Panoràmica (ruta per a descobrir Barcelona) i Barcelona Christmas Tour (ruta per a gaudir de les llums de Nadal de Barcelona).

- Tramvia Blau. Presta els seus serveis des de 1901, amb un recorregut de 2 parades i 1,28 quilòmetres i disposant d'un parc de 7 cotxes. Des del dia 29 de gener de 2018, es troba fora de servei per l'estudi de la renovació de les seves infraestructures.

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

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

En definitiva, la totalitat dels actius materials i intangibles de la Societat són actius no generadors de fluxos d'efectiu, d'acord amb els pronunciaments de l'ICAC i de la IGAE, pel tractament d'aquest tipus d'actius a les empreses públiques (Ordre ECI/103/2010 de 25 de març de 2010 per la qual s'aproven aspectes comptables d'empreses públiques que operen en determinades circumstàncies).

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

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

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

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

Constitueix l'objecte de la Societat:

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

- c) Les activitats de transport o mobilitat que li encomani l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) o qualsevol altra Administració que tingui competències en la matèria.

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

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

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

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

Constitueix l'objecte de la Societat:

- a) La gestió, l'explotació i l'operació de serveis i modes de transport públic, de persones i equipatges, tot incloent el seu disseny, planificació i construcció, així com l'administració dels béns que els integrin o estiguin afectes.

El disseny, planificació, desenvolupament i gestió d'activitats i prestació de serveis estudi i assessorament, investigació, producció i distribució de recursos, comercials i publicitaris, transferència de tecnologia, sistemes de telecomunicacions



i generació d'energia, comptables, laborals, administratius, de gestió i organització d'empreses.

- c) Les activitats que li encomani l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

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

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

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

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

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

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

- c) L'exploració i administració de qualsevol altre activitat relacionada directament amb els transports terrestres públics o privats.

Els Comptes Anuals Consolidats incorporen els valors dels seus Comptes Anuals Individuals a 30 de novembre de 2019 (últim disponible).

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

NOTA 2 – BASES DE PRESENTACIÓ DELS COMPTES ANUALS CONSOLIDATS

2.1 – Imatge Fidel

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

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



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

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

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

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

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

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

- Vides útils dels elements de l'immobilitzat material (notes 3.4 i 4).
- Valors raonables dels instruments financers no cotitzats (notes 3.7 i 7).
- Les hipòtesis emprades en el càlcul actuarial dels compromisos per pensions (nota 3.14 i 13).
- El càlcul de les provisions (nota 3.12).
- L'avaluació del impacte de la covid-19 (nota 6).

2.3 – Comparabilitat de la informació

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

En el compte de resultats, a l'any 2019 s'ha reclassificat el concepte d'electricitat, a efectes comparatius.

2.4 – Mètodes de consolidació

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

NOTA 3 – NORMES DE REGISTRE I VALORACIÓ

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



3.1 – Homogeneïtzació de partides

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

3.2 – Transaccions entre societats incloses en el perímetre de consolidació

Durant els exercicis 2019 i 2020 s'han realitzat operacions de compravenda entre les societats incloses en el perímetre de consolidació. A efectes de la consolidació, s'ha procedit a l'eliminació de crèdits i debits i de les compres i vendes entre les societats consolidades.

3.3 – Immobilitzat intangible

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

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

3.4 – Immobilitzat material

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

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

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

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

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

Els coeficients aplicats l'any 2020 i 2019 són els que resulten de prendre els períodes d'amortització que tot seguit es detallen:

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



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

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

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

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

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

3.5 - Arrendaments

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

Arrendaments financers

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

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

Arrendaments operatius

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

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

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

El Grup Consolidat TMB no té concertat cap arrendament operatiu d'import significatiu al tancament dels exercicis 2019 i 2020 a excepció del que s'esmenta a la nota 5.2.

3.6 – Instruments financers

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

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

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

Actius financers

- Préstecs i partides a cobrar

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

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

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

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

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

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

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

- Actius financers disponibles per a la venda

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

Es valoren, tant en el moment inicial com en les valoracions posteriors, a valor raonable registrant els canvis que es produeixen directament en el patrimoni net fins que l'actiu es vengui i deteriori, moment en que les pèrdues i guanys es imputen al patrimoni net s'imputen al compte de pèrdues i guanys, sempre que sigui possible determinar l'esmentat

valor raonable. En cas que no sigui possible, es registren pel seu cost menys les pèrdues per deteriorament de valor.

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

Passius financers

- Dèbits i partides a pagar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Derivats financers i cobertures comptables

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

- Cobertures de valor raonable

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

- Cobertures de fluxos d'efectiu

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

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

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

3.7 – Existències

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

En el decurs de l'exercici s'han dotat 110 milers d'euros de correccions per deteriorament, restant un saldo a 31 de desembre de 2020 de 1.410 milers d'euros. A l'exercici 2019 es van aplicar 90 milers d'euros per aquest concepte.

3.8 – Transaccions en moneda estrangera

Les transaccions en moneda estrangera es converteixen a la moneda funcional de les Societats (euro) utilitzant els tipus de canvi vigents a la data de la transacció. Les pèrdues i guanys en moneda estrangera que resulten de la liquidació d'aquestes transaccions i de la

conversió als tipus de canvi de tancament dels actius i passius monetaris denominats en moneda estrangera es reconeixen al compte de pèrdues i guanys.

3.9 – Impost sobre Beneficis

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA i Projectes i Serveis de Mobilitat, SA estan subjectes a l'Impost sobre Beneficis amb bonificació del 99% sobre la quota líquida positiva. El Grup segueix el criteri de no activar els crèdits fiscals derivats de les bases imposables negatives i dels incentius pendents de deducció i de no aplicar diferències temporànies atesa la seva bonificació fiscal.

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

3.10 – Ingressos i despeses

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

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

Les despeses es reconeixen en funció del criteri de meritació.



3.11 – Provisions i contingències

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

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

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

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

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

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

3.12 – Elements patrimonials de naturalesa mediambiental

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

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

3.13 – Compromisos per pensions

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



3.14 – Negocis conjunts

En relació a les explotacions controlades de manera conjunta (UTE), el Grup registra en el seu balanç la part proporcional que li correspon, en funció del seu percentatge de participació, dels actius controlats conjuntament i dels passius incorreguts conjuntament. Així mateix reconeix en el seu compte de pèrdues i guanys la part que li correspon dels ingressos generats i de les despeses incorregudes pel negoci conjunt. En l'estat de canvis en el patrimoni net i l'estat de fluxos d'efectiu també s'integra la part proporcional dels imports de les partides del negoci conjunt que li correspongui en funció del percentatge de participació establert en els acords assolits. Si el negoci conjunt elabora estats financers a efectes del control de la seva gestió, s'integren directament en els comptes anuals consolidats del Grup en funció del percentatge de participació. Les integracions esmentades es realitzen una vegada efectuada la necessària homogeneïtzació temporal i valorativa, en cas que el negoci conjunt hagi utilitzat criteris valoratius diferents, i les conciliacions i reclassificacions de partides necessàries. Aquests

Comptes Anuals Consolidats del Grup Transports Metropolitans de Barcelona integren el 25% de la UTE CBT (Catalunya Bus Turístic, Unió Temporal d'empreses) amb NIF U63233696 i domicili social a Barcelona, avgda.Miramar, 20-30, 1^a planta.

3.15 – Subvencions, donacions i llegats

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

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

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

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

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

3.16 – Criteris emprats en transaccions entre parts vinculades

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

3.17– Entitats Públiques

Inclou els imports a cobrar d'Entitats Públiques a curt i llarg termini, derivats dels diferents compromisos de finançament assumits en el Contracte Programa 2018-2020 i anteriors, per l'Administració General de l'Estat (fins al Contracte Programa 2013) i les Administracions Consorciades (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i AMB) que integren l'Autoritat del Transport Metropolità, (veure nota 6).

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

NOTA 4 – IMMÒBILITZAT MATERIAL



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

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

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

4.1 – Estat de moviments de l'immobilitzat material

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



	Terrenys i Construccions		Instal·lacions tècniques i altre immobilitzat material			Immobilitzat en curs i acomptes	Total	
	Terrenys i béns naturals	Edificis i Construccions	Instal·lacions fixes	Instal·lacions tècniques i Maq.	Mobiliari i estris			Elements de transport
SALDO INICIAL BRUT, EXERCICI 2019	22.962	121.443	300.339	257.124	11.291	820.442	62.203	1.713.015
(+) Adquisicions	0	211	391	1.449	217	53.993	1.024	153.677
(-) Baixes	0	4	7	2.827	0	8.555	3.174	14.567
(-) Correccions valoratives per deteriorament	0	0	0	-46	0	0	0	-46
(+/-) Traspassos entre partides	0	7.363	-5.200	12.897	-334	7.117	-3.305	-326
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2019	22.962	129.013	295.523	268.689	11.174	872.997	56.748	1.851.845
SALDO INICIAL BRUT, EXERCICI 2020	22.962	129.013	295.523	268.689	11.174	872.997	56.748	1.851.845
(+) Adquisicions	0	246	3.928	1.270	82	41.484	1.157	186.076
(-) Baixes	0	0	12.143	21.590	775	13.327	12.036	59.871
(-) Correccions valoratives per deteriorament	0	0	0	0	0	0	0	0
(+/-) Traspassos entre partides	0	3.063	40.754	11.449	82	52.932	2.106	-1.660
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2020	22.962	132.322	328.062	259.818	10.563	954.086	47.975	1.976.390
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EXERCICI 2019	0	54.899	195.466	200.661	9.189	585.698	56.110	1.102.023
(+) Dotació a l'amortització de l'exercici	0	3.241	10.102	10.652	507	35.676	3.241	63.419
(+) Augments per adquisicions o traspassos	0	5.930	0	5.573	136	0	-2.239	9.400
(-) Disminuc. per sortides, baixes, reducc. o trasp.	0	1	7.885	2.786	415	8.555	4.261	23.923
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2019	0	64.069	197.683	214.100	9.417	612.819	52.831	1.150.919
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EXERCICI 2020	0	64.069	197.683	214.100	9.417	612.819	52.831	1.150.919
(+) Dotació a l'amortització de l'exercici	0	3.339	8.234	10.372	445	39.895	2.757	65.042
(+) Augments per adquisicions o traspassos	0	0	24	13	0	0	0	37
(-) Disminuc. per sortides, baixes, reducc. o trasp.	0	13	12.143	21.590	-775	13.321	12.036	59.878
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2020	0	67.395	193.798	202.895	9.087	639.393	43.552	1.156.120
V.NET COMPT., SALDO FINAL EXERCICI 2020	22.962	64.927	134.264	56.923	1.476	314.693	4.423	820.270

4.2 – Inversions de l'any

Les inversions dels exercicis 2020 i 2019, en milers d'euros, han estat les següents:

(Milers d'euros)	Any 2020
Compra trens	118.660
Autobusos	9.975
Vies	9.089
Coberes	8.614
Remodelació d'estacions/xarxa	6.742
Senyals, Enclavaments i Telecomandament	4.275
Millores trens	3.621
Interessos intercalaris trens i altres	2.978
Equips informàtics	2.542
Elements mobilitat passatge (ascensors/escales mec.)	2.424
Millores edificis/tallers	2.128
Sistemes de veu i dades	1.823
Local Centre mèdic (Col·laboradora)	1.520
Funicular revisió i material de reserva	1.236
Remodelació trens sèrie 2000	967
Maquinària i estris manteniment	939
Material de reserva de trens	854
Electrificació línies i enllumenat	833
Sistemes seguretat i protecció contra incendis	731
Recàrrega elèctrica	629
Simulador conducció trens	540
Subcentrals	521
Sistema de validació i venda	520
Vehicles manteniment	514
Local Centre mèdic (Prevenició)	449
Megafonia e interfonia	445
Portes d'andana	352
T-Mobilitat	293
Renovació Telefèric	246
Pous ventilació i ventilació estacions/tunels	165
Tunels, màquines de rentar i depuradores	151
Centre transformació	151
Xarxa embarcada Bus	140
Climatització	79
Equips de mesura i laboratori	73
Mobiliari industrial i oficines	56
Varis	795
Total	186.070

A efectes del Contracte Programa, les inversions, considerant les corresponents a immobilitzat intangible, han estat de 67.610, dels quals 1.200 milers d'euros corresponen a la provisió per desasbestament de 6 trens.

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



A efectes del Contracte Programa, les inversions, considerant les corresponents a immobilitzat intangible, han estat de 124.134, dels quals 8.400 milers d'euros corresponen a la provisió per desasbestament de 42 trens.

4.3 – Vida útil

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

4.4 – Béns totalment amortitzats

Al tancament dels exercicis 2020 i 2019, els comptes d'immobilitzat inclouen béns totalment amortitzats en ús, amb el següent detall en milers d'euros:

	<u>Any 2020</u>	<u>Any 2019</u>
Construccions	144.101	151.708
Resta d'immobilitzat material:		
- Maquinària	136.072	143.395
- Mobiliari	6.381	6.547
- Equips per a processos d'informació	15.630	15.283
- Elements de transport	391.556	371.651
- Recanvis	22.617	31.486
Total Resta d'immobilitzat material	572.256	568.362
Total immobilitzat material	716.357	720.070

4.5 – Subvencions en capital rebudes

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

Any 2020 (Milers d'euros)	Subvencions rebudes	Cost dels actius relacionats	Valor net comptable
Subvenció Infraestr. Generalitat 2on Conveni	2.807	2.807	0
Subvenció Integració tarifària	733	733	0
Subvenció Peatge L-2	162	207	0
Subvenció Infraestr. Generalitat 1er Conveni	7.024	5.518	0
Subvenció 6 trens per conversió L-4 a L-2	36.365	36.365	8.563
Subvenció ATP/ATO trens Can Cuiàs	12.403	12.403	3.952
Subvenció 16 portes frontals trens L-9	6.350	6.350	3.555
Subvenció MOU TV	350	367	0
Subvenció 6 trens S/9000	43.674	43.674	34.126
Subvenció 12 trens	76.053	77.452	76.081
Subvenció 42 trens	93.835	95.889	95.889
Subvenció 8 trens	2.538	2.544	2.544
Subvenció Inserso	3.682	127.695	0
Subvenció medi ambient reducció emissions NOx	72	1.080	0
Subvenció Integració tarifària	5.206	5.206	0
Subvenció Institut Català d'Energia	216	3.474	171
Subvenció Gas Natural per reducció emissions	11.901	96.827	32.817
Subvenció IDAE transformació busos dièsel-híbrids	3.516	8.361	4
Subvenció IDAE compra busos híbrids	931	6.093	1.748
Subvenció Projecte Scada	58	224	75
Subvenció ACCIÓ transformació busos gas-híbrids	127	677	0
Subvenció Distribuidora Automàtica	60	60	30
Subvenció ELENA	713	1.832	191
Subvenció Wifi Ciutadà	2.571	2.589	178
Subvenció Vehicles elèctrics	103	637	372
Ingrès en capital Col·laborador-INSS	2.832	2.832	2.832
TOTAL	314.282	541.896	263.128

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



Any 2019

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

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

4.6 – Assegurances

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

4.7 – Béns finançats en règim de leasing financer

a) Elements de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

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

Any 2020					
Data	Nº Elements	Cost	Amortització	Valor Net	
SABADELL 17-04-2018 (Leasing financer trens)	3	23.133	281	22.852	
BBVA 17-04-2018 (Leasing financer trens)	3	23.159	317	22.842	
CAIXABANK 17-04-2018 (Leasing financer trens)	2	14.905	130	14.775	
BANKIA 27-03-2018 (Leasing financer trens)	2	16.254	643	15.611	
BBVA 08-04-2009 (Leasing financer trens)	3	21.794	4.765	17.029	
CAIXABANK 08-04-2009 (Leasing financer trens)	2	14.582	3.187	11.395	
BANKINTER 23-06-2009 (Leasing financer trens)	1	7.299	1.596	5.703	
Total		121.126	10.919	110.207	



En l'exercici 2019 es va formalitzar 1 contracte d'arrendament financer per al finançament de l'adquisició d'un tren, per un import total de 6.344 milers d'euros, dels quals a 31 de desembre de 2020 s'han comptabilitzat com a inversió en curs un import de 2.264 milers d'euros. El contracte es va signar en data 22 de novembre de 2019.

Respecte als contractes signats en l'exercici 2018 resta comptabilitzat a 31 de desembre de 2020 un import com a inversió en curs de 13.207 milers d'euros, corresponents a 2 trens.

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

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

Respecte als contractes signats en l'exercici 2018, per al finançament de l'adquisició de 12 trens restaven comptabilitzats a 31 de desembre de 2019 un import com a inversió en curs de 45.931 milers d'euros.

b) Elements de Transports de Barcelona, SA

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

Any 2020				PRINCIPAL				Valor residual
Data del Contracte	Imports total del Contracte	Cost dels bens en origen	Data finalització contractes	Quotes anys anteriors	Quotes any 2020	Quotes pndents de pag. 31-12-20	Principal més int. pndents de pag. 31-12-20	
LEASINGS								
24/04/2007	5.477	5.477	13/02/2021	4.976	446	55	55	8
19/06/2008	9.997	9.997	15/10/2020	9.386	611	-	-	100
19/06/2008	1.707	1.707	27/08/2021	1.434	168	104	108	17
18/06/2008	9.924	9.924	28/07/2021	8.332	982	609	629	99
18/06/2008	4.309	4.309	28/04/2023	3.167	359	783	805	43
18/06/2008	2.565	2.565	07/04/2023	1.885	213	466	479	26
14/04/2010	733	733	13/01/2023	538	61	134	138	7
22/04/2010	2.837	2.837	28/04/2023	2.080	237	519	535	28
14/04/2010	5.612	5.612	28/04/2023	4.125	467	1.019	1.048	56
22/04/2010	5.258	5.258	25/08/2023	3.643	434	1.181	1.223	53
09/04/2010	2.579	2.579	28/04/2023	1.893	215	471	485	26
31/05/2010	2.304	2.304	09/04/2024	1.484	190	629	663	23
22/04/2010	2.755	2.755	03/07/2024	1.664	224	867	921	28
26/04/2011	4.014	4.014	04/10/2024	2.423	327	1.263	1.342	40
26/04/2011	3.348	3.348	19/08/2024	2.022	273	1.053	1.119	33
26/04/2011	2.419	2.419	29/05/2025	1.364	194	860	920	24
26/04/2011	3.654	3.654	30/04/2024	2.326	305	1.022	1.091	37
26/04/2011	1.425	1.425	28/05/2024	907	119	399	426	14
08/05/2013	1.609	1.609	28/08/2025	683	128	797	965	93
10/05/2013	3.396	3.396	13/02/2024	2.670	143	583	653	80
10/05/2013	1.621	1.621	28/02/2026	643	126	853	1.050	17
08/05/2015	5.716	5.716	02/04/2026	2.347	526	2.843	2.997	57
08/05/2015	3.095	3.095	01/03/2028	1.077	234	1.783	1.898	31
08/05/2015	664	664	12/02/2028	231	50	381	404	7
04/05/2015	4.564	4.564	30/03/2028	1.617	350	2.598	2.699	46
04/05/2015	2.282	2.282	14/04/2026	937	210	1.135	1.196	23
25/05/2016	5.065	5.065	08/02/2029	1.351	371	3.343	3.578	152
10/05/2016	3.438	3.438	13/03/2027	1.109	313	2.016	2.117	34
10/05/2016	11.497	11.497	09/03/2029	3.168	863	7.467	7.925	115
25/05/2016	7.145	7.145	19/03/2029	1.990	544	4.611	4.802	71
25/05/2016	3.498	3.498	29/03/2029	972	265	2.262	2.371	35
30/03/2017	16.668	16.668	25/04/2030	3.407	1.274	11.987	12.339	167
30/03/2017	3.415	3.415	30/03/2029	452	283	2.681	2.789	34
06/04/2017	4.084	4.084	06/04/2029	539	338	3.206	3.335	41
06/04/2017	8.330	8.330	06/04/2029	1.101	690	6.540	6.803	83
26/07/2017	3.560	3.560	26/07/2029	471	295	2.794	2.900	36
26/07/2017	2.116	2.116	26/07/2029	280	175	1.660	1.724	21
08/11/2017	4.646	4.646	26/07/2030	774	357	3.515	3.596	46
08/11/2017	4.389	4.389	26/07/2030	731	337	3.321	3.397	44
10/11/2017	3.538	3.538	26/07/2030	589	272	2.677	2.738	35
10/11/2017	3.538	3.538	26/07/2030	585	263	2.690	2.847	35
19/03/2018	16.148	16.148	19/03/2030	1.484	1.357	13.306	13.556	161
19/03/2018	3.460	3.460	28/01/2031	444	264	2.752	2.826	35
19/03/2018	2.301	2.301	28/02/2031	295	178	1.828	1.849	23
19/03/2018	4.607	4.607	28/02/2031	591	357	3.658	3.700	46
19/03/2018	919	919	17/01/2031	118	71	730	738	9
19/03/2018	605	605	28/02/2031	78	47	480	486	6
19/03/2018	6.451	6.451	28/01/2031	828	493	5.130	5.269	65
	213.278	213.278		85.213	17.004	111.065	115.535	2.311
	(1)	(2)		(3)	(4)(7)	(5)	(6)	

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

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

(3) Quotes de principal satisfetes en els anys 2001 a 2019.

(4) Quotes de principal satisfetes en l'any 2020.

(5) Quotes de principal pendents de pagament a 31 de desembre de 2020. Inclou valor residual.

(6) Quotes totals (principal més interessos, més valor residual), pendents de pagament al 31 de desembre de 2020.

Al passiu de l'Empresa s'inclouen les quotes de principal pendents de pagament al 31 de desembre de 2020, inclòs valor residual.

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



Any 2019				PRINCIPAL				Valor residual
Data del Contracte	Imports total del Contracte	Cost dels bens en origen	Data finalització contractes	Quotes anys anteriors	Quotes Quotes any 2019	Quotes pidents de pag. 31-12-19	Principal més int. pidents de pag. 31-12-19	
LEASINGS								
13/09/2005	4.042	4.042	02/04/2019	4.002	40	-	-	55
20/09/2005	3.268	3.268	08/04/2019	3.235	33	-	-	17
24/04/2007	5.477	5.477	13/02/2021	4.532	444	500	502	8
18/06/2008	786	786	28/01/2019	778	8	-	-	17
19/06/2008	9.997	9.997	15/10/2020	8.399	987	611	631	100
19/06/2008	1.707	1.707	27/08/2021	1.275	159	273	289	17
18/06/2008	9.924	9.924	28/07/2021	7.404	929	1.591	1.688	99
18/06/2008	5.342	5.342	29/07/2019	4.976	366	-	-	53
19/06/2008	4.974	4.974	09/04/2019	4.925	50	-	-	50
18/06/2008	4.309	4.309	28/04/2023	2.816	351	1.142	1.186	43
18/06/2008	2.565	2.565	07/04/2023	1.676	209	679	706	26
28/04/2010	733	733	13/01/2023	478	60	195	204	7
22/04/2010	2.837	2.837	28/04/2023	1.848	232	757	789	28
14/04/2010	5.612	5.612	28/04/2023	3.668	457	1.486	1.544	56
22/04/2010	5.258	5.258	25/08/2023	3.218	425	1.615	1.691	53
09/04/2010	2.579	2.579	28/04/2023	1.682	211	687	715	26
31/05/2010	2.304	2.304	09/04/2024	1.299	185	819	877	23
22/04/2010	2.755	2.755	03/07/2024	1.446	218	1.091	1.176	28
26/04/2011	4.014	4.014	04/10/2024	2.106	317	1.590	1.713	40
26/04/2011	3.348	3.348	19/08/2024	1.757	265	1.326	1.429	33
26/04/2011	2.419	2.419	29/05/2025	1.176	188	1.054	1.144	24
26/04/2011	3.654	3.654	30/04/2024	2.032	294	1.327	1.443	37
26/04/2011	1.425	1.425	28/05/2024	792	115	518	563	14
08/05/2013	1.609	1.609	28/08/2025	564	119	925	1.157	93
10/05/2013	3.396	3.396	13/02/2024	2.501	169	726	839	80
10/05/2013	1.621	1.621	28/02/2026	527	116	979	1.003	17
08/05/2015	5.716	5.716	02/04/2026	1.830	517	3.370	3.585	57
08/05/2015	3.095	3.095	01/03/2028	847	230	2.017	2.165	31
08/05/2015	664	664	12/02/2028	182	50	432	460	7
04/05/2015	4.564	4.564	30/03/2028	1.270	347	2.948	3.078	46
04/05/2015	2.282	2.282	14/04/2026	731	206	1.345	1.431	23
25/05/2016	5.065	5.065	08/02/2029	986	365	3.714	4.006	152
10/05/2016	3.438	3.438	13/03/2027	800	309	2.330	2.465	34
10/05/2016	11.497	11.497	09/03/2029	2.317	851	8.329	8.902	115
25/05/2016	7.145	7.145	19/03/2029	1.452	539	5.155	5.394	71
25/05/2016	3.498	3.498	29/03/2029	709	262	2.527	2.663	35
30/03/2017	16.668	16.668	25/04/2030	2.140	1.267	13.261	13.692	167
30/03/2017	3.415	3.415	30/03/2029	171	281	2.964	3.095	34
06/04/2017	4.084	4.084	06/04/2029	204	335	3.544	3.701	41
06/04/2017	8.330	8.330	06/04/2029	417	684	7.230	7.550	83
26/07/2017	3.560	1.780	26/07/2029	178	293	1.309	1.438	36
26/07/2017	2.116	2.116	26/07/2029	106	174	1.836	1.913	21
08/11/2017	4.646	4.646	26/07/2030	419	355	3.872	3.970	46
08/11/2017	4.389	4.389	26/07/2030	396	335	3.658	3.750	44
10/11/2017	3.538	3.538	26/07/2030	319	270	2.948	3.023	35
10/11/2017	3.538	3.538	26/07/2030	325	280	2.953	3.143	35
19/03/2018	16.148	16.148	19/03/2030	807	677	14.663	14.966	161
19/03/2018	3.460	3.460	28/01/2031	173	271	3.016	3.105	35
19/03/2018	2.301	2.301	28/02/2031	115	180	2.006	2.031	23
19/03/2018	4.607	4.607	28/02/2031	-	591	4.015	4.066	46
19/03/2018	919	919	17/01/2031	-	118	801	811	9
19/03/2018	605	605	28/02/2031	-	78	527	534	6
19/03/2018	6.451	6.451	28/01/2031	-	828	5.623	5.789	65
231.691		229.911		86.005	17.621	126.288	132.013	2.502
(1)		(2)		(3)	(4)(7)	(5)	(6)	

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

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

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

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

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

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

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

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

4.8 – Cotxera Triangle Ferroviari

En data 21 de gener de 2002 es va posar en servei la nova cotxera d'Autobusos del Triangle Ferroviari. Una de les peculiaritats d'aquesta cotxera és que, a més d'estar situada damunt d'una cotxera de Metro, que en el seu dia fou construïda per la Generalitat de Catalunya i cedida per a la seva explotació, està per sota del nivell dels carrers dels voltants i, per aquest motiu, els responsables urbanístics van demanar la possibilitat de cobrir la cotxera amb una llosa que permetés donar continuïtat a la trama urbana i d'edificació de la zona. Transports de Barcelona es va fer càrrec de les obres. La zona afectada, la propietat de la qual correspon també parcialment a Adif, a la Generalitat de Catalunya i a l'Ajuntament de Barcelona, està inclosa dins del projecte de reparcel·lació del polígon d'actuació urbanístic del Pla de Millora Urbana del sector Triangle Ferroviari, publicat al butlletí oficial de la província de Barcelona, aprovat en data 12 de març de 2008 i pendent de liquidació. Del total d'obra en curs enregistrat, 17.260 milers d'euros, a l'any 2011 es va activar un import de 3.465 milers d'euros com a major cost de la cotxera, per ser la inversió corresponent a la coberta del dipòsit d'autobusos, restant per tant, a favor de Transports de Barcelona, SA, a 31 de desembre de 2020, un import de despeses d'urbanització en curs enregistrades i avançades per Transports de Barcelona, SA de 13.795 milers d'euros.

4.9 – Cotxera d'Horta

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

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



4.10 – Baixes d'immobilitzat material

El resultat dels exercicis 2020 i 2019 derivat de l'alienació o disposició per altres mitjans d'elements de l'immobilitzat material, en milers d'euros, és el següent:

Any 2020 (Milers d'euros)	Valor	Import	Ingressos	Resultat
	inventari	amortitzat		
Baixa material de parc	11.005	11.005	0	0
Baixa elements informàtics per inventari	1.031	1.031	0	0
Baixa mobiliari i estris per inventari	775	775	0	0
Baixa instal·lacions complexes per inventari	879	879	0	0
Baixa instal·lacions fixes per inventari	12.143	12.143	0	0
Baixa maq., inst. i utilatge per inventari	20.696	20.696	0	0
Venda carretilla elèctrica	15	15	0	0
Venda vehicles auxiliars	73	73	2	2
Venda d'autobusos	13.254	13.248	135	129
Total	59.871	59.865	137	131

Durant l'any 2020 s'ha assolit la finalització de l'inventari físic patrimonial, fet que ha possibilitat efectuar baixes comptables d'equipaments totalment amortitzats ja retirats.

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

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

A 31 de desembre de 2020 els compromisos d'adquisició d'immobilitzat de les Societats són de 541.369 milers d'euros (a 31 de desembre de 2019 eren de 465.012 milers d'euros). Aquestes inversions es preveuen finançar en la seva major part amb recursos a rebre de Contractes Programa.

En data 13 de desembre de 2018 el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar la renovació de la flota d'autobusos 2019-2021 de Transports de Barcelona, SA per 115.141 milers d'euros, així com el pla d'electrificació dels autobusos que suposa la inversió en infraestructura elèctrica necessària per operar amb autobusos elèctrics i que la Societat finançarà amb els recursos a rebre dels propers Contractes Programa.

NOTA 5 – IMMOBILITZAT INTANGIBLE

5.1 – Estat de moviments de l'immobilitzat intangible

Els moviments registrats durant els exercicis 2020 i 2019 han estat els següents:



(Milers d'euros)	Drets	Aplicacions	Cessió	Altres	Total
	Traspàs	informàtiques	Jocs Florals	immob.	
SALDO INICIAL BRUT, EXERCICI 2019	6.500	65.021	225	84	71.830
(+) Adquisicions	0	4.386	0	0	4.386
(-) Baixes	0	0	0	0	0
(+/-) Traspassos d'altres partides	0	326	0	0	326
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2019	6.500	69.733	225	84	76.542
SALDO INICIAL BRUT, EXERCICI 2020	6.500	69.733	225	84	76.542
(+) Adquisicions	0	2.649	0	0	2.649
(-) Baixes	0	0	0	0	0
(+/-) Traspassos d'altres partides	0	1.660	0	0	1.660
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2020	6.500	74.042	225	84	80.851
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EXERC.2019	1.353	53.721	150	59	55.283
(+) Dotació a l'amortització de l'exercici	184	4.373	0	16	4.573
(+) Augments per adquisicions o traspassos	0	1	0	0	1
(-) Disminu. sortides, baixes, reducc. o trasp.	0	0	0	0	0
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2019	1.537	58.095	150	75	59.857
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EXERC.2020	1.537	58.095	150	75	59.857
(+) Dotació a l'amortització de l'exercici	184	4.655	0	3	4.842
(+) Augments per adquisicions o traspassos	0	0	0	0	0
(-) Disminu. sortides, baixes, reducc. o trasp.	0	24	0	0	24
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2020	1.721	62.726	150	78	64.675
V. NET COMPT., SALDO FINAL EXERC.2020	4.779	11.316	75	6	16.176

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

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

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

El 22 de desembre de 2009 es va formalitzar un conveni mitjançant el qual la Societat Transports de Barcelona, SA arrenda dues finques de 21.266,32 m² i 44.965,52 m² respectivament, fins a l'any 2046 al Consorci de la Zona Franca de Barcelona per a la construcció, si s'escau, d'una nova cotxera, subrogant-se en la posició de l'anterior arrendatari. Perquè aquesta subrogació fos efectiva, Transports de Barcelona, SA va pagar a l'anterior arrendatari 6.500 milers d'euros en diversos terminis per la cessió dels drets de l'arrendatari, per diverses instal·lacions i per les tasques de desmantellament, sanejament i descontaminació a realitzar. A 31 de desembre de 2020 s'havia fet efectiu la totalitat de l'import.

5.3 – Béns totalment amortitzats

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

(Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Investigació i Desenvolupament	72	0
Aplicacions Informàtiques	50.815	47.136
Total	50.887	47.136

5.4 – Baixes d'immobilitzat intangible

No hi ha hagut baixes d'elements de l'immobilitzat intangible ni resultats derivats de l'alienació o disposició per altres mitjans d'elements de l'immobilitzat intangible, al llarg dels exercicis 2020 i 2019.



NOTA 6 – ENTITATS PÚBLIQUES

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

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

En data 6 de març de 2014 les Administracions Consorciades de l'ATM van signar el Pacte Metropolità del Transport que té com a objectiu garantir el finançament del transport públic gestionat per l'ATM i sanejar el deute acumulat pel sistema en els últims anys. Per aconseguir aquest objectiu es va acordar un augment de les aportacions pressupostàries de les Administracions Consorciades i que, juntament amb l'aportació de l'AGE, havien de recuperar l'equilibri entre els ingressos i costos del sistema, mitjançant també un conjunt d'actuacions que incidissin tant en la gestió econòmica, com en els serveis o el sistema tarifari (pla d'estímul de la demanda, mesures d'estalvi dels operadors, etc). En aquest sentit, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar en la mateixa data el Pla Marc del Programa de Refinançament i Sanejament Financer del deute 2014-2031, que va ser ratificat posteriorment per les Administracions Consorciades (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i AMB) i va acordar que TMB (mitjançant Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA) fos l'instrument financer del sistema, assumint la totalitat de la insuficiència d'aportacions del sistema metropolità de transport públic que s'havia generat des de l'any 2009.

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

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

En data 12 de desembre de 2018 es va signar el Contracte Programa entre l'ATM, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA per a l'exercici 2018 i en el qual s'establien les necessitats corrents de l'exercici 2018 així com les de sanejament financer a subvencionar per compromisos de l'anterior Contracte Programa i previstos fins a l'any 2031. En data 20 de desembre de 2019 es va signar el Contracte Programa per al període 2018-2019, que establia les necessitats corrents del període 2018-2019 així com les de sanejament financer, incorporant també la modificació del pressupost de 2018 aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM en sessió de 13 de desembre de 2018.

En data 21 de desembre de 2020 el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el Contracte Programa 2018-2020, que estableix les necessitats corrents del període 2018-2020 així com les de sanejament financer a subvencionar per compromisos de l'anterior Contracte Programa 2014-2017 i previstos fins a l'any 2031. Les subvencions per als exercicis en curs tenen com objectiu, entre d'altres, garantir l'equilibri dels Comptes Anuals de TMB (resultat de l'exercici). En relació a aquest Contracte Programa es realitzarà un seguiment anual i una liquidació quadriennal per al conjunt del període 2018-2021, d'acord amb el que preveu el Pacte tretzè.

Actualment s'està en procés de redacció d'un nou Contracte Programa que inclogui les necessitats del període 2018-2021 (nota 15.2), sense perjudici de les consignacions per part de les diferents Administracions de les partides pressupostàries previstes per l'exercici 2021, tal i com s'estableix en el Contracte Programa 2018-2020.

A la present nota es fa una enumeració dels objectius que persegueixen els Contractes Programa, i la descripció dels principals aspectes econòmics que es recullen en el Contracte Programa 2018-2020 i el compromís d'atendre el servei del deute derivat del Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport, com execució del Pla Marc 2014-2031.

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

6.1 - Objectius del Contracte Programa 2018-2020

L'objecte del Contracte Programa 2018-2020 és el de recollir les condicions de finançament del transport regular de viatgers de TMB. El objectius són els següents:

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

6.2 – Liquidació del Contracte Programa 2018-2019

La Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2018-2019, en la seva reunió de 20 de maig de 2020, va aprovar la proposta de liquidació corresponent a l'exercici 2019. En el quadre següent s'indiquen els imports de les necessitats per conceptes:

(Milers d'euros)	COMISSIÓ DE SEGUIMENT CP 2019
RESULTAT NET COMPTE DE RESULTATS (sense rènting ni cànon)	249.698
Rènting de trens	70.454
Cànons Ifercat L9	110.516
RESULTAT NET TOTAL (Compte de Resultats)	430.668
Pla de millora Bus/Metro i noves actuacions	69.518
Pla de millora desasbestament 42 trens	8.400
Amortització leasing 6 trens s/9000	2.054
Amortització leasing 12 trens	796
Devolució principal Sanejament	24.600
Pagament diferit ATM (2017-2022)	3.139
Total altres conceptes	108.507
TOTAL NECESSITATS CONTRACTE PROGRAMA	539.175

D'acord amb el Contracte Programa 2019, el pressupost definitiu de l'ATM i la liquidació del Contracte Programa 2019, aquestes necessitats tenen el següent finançament:

(Milers d'euros)	COMISSIÓ DE SEGUIMENT CP 2019
SUBVENCIONS	2019
Total necessitats	539.175
Total	539.175
Aportació pressupost ATM	500.563
Fons propi (Aportació Pressupost ATM 2019)	-3.656
Fons de Reserva CP (liquidació 2018 cte. rtats)	25.012
Fons de Reserva CP (liquidació inversions 2018)	17.256
Total	539.175

La Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2019 en la seva reunió per a l'aprovació de la liquidació del Contracte Programa 2019, va proposar la creació d'un Fons de Reserva de 3.656 milers d'euros per poder utilitzar en els futurs exercicis del CP 2018-2021. Aquesta proposta va ser aprovada pel Consell d'Administració de l'ATM de data 25 de Juliol de 2020.



6.3 – Contracte Programa 2018-2020. Necessitats i aportacions

6.3.1 – Necessitats a subvencionar

El Contracte Programa 2018-2020 recull, en el pacte tercer, la previsió de necessitats de TMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA) a subvencionar per l'ATM per a l'exercici 2020 tal com s'indica a continuació:

(Milers d'euros)	CONTRACTE PROGRAMA 2020
RESULTAT NET COMPTE DE RESULTATS (sense rènting ni cànon)	279.760
Rènting de trens	68.419
Cànon Lfercat L9	122.659
RESULTAT NET TOTAL (Compte de Resultats)	470.838
Pla de millora Bus/Metro i noves actuacions	88.516
Amortització leasing 6 trens s/9000	2.121
Devolució principal Sanejament	24.600
Pagament diferit ATM (2017-2022)	3.139
Amortització leasing 12 trens	4.241
Total altres conceptes	122.617
TOTAL NECESSITATS CONTRACTE PROGRAMA	593.455
INVERSIÓ PREVISTA	141.066

L'ATM ha ajustat l'aportació ordinària per a l'any 2020 a 578.635 milers d'euros atès que l'aportació de l'Administració general de l'Estat ha estat inferior a la prevista inicialment.

Aquesta previsió de necessitats no inclou l'impacte de la Covid-19 ni el retard de la posada en funcionament de la T-mobilitat. El Contracte Programa 2020 preveu que en el moment de la seva liquidació, s'inclouran en el total de necessitats, els efectes que hagi tingut l'impacte de la Covid-19 sempre i quan aquestes noves necessitats sorgeixin com a conseqüència exclusivament de l'esmentada crisi sanitària i el seu finançament es condicionarà a la disponibilitat dels fons necessaris que l'ATM tingui a disposició previ acord del seu Consell. Les necessitats de caràcter extraordinari i addicionals a les previstes inicialment s'han estimat en 179.341 milers d'euros. Així mateix també s'inclouran les majors necessitats originades pel

retard en la posada en funcionament de la T-mobilitat que hagin estat acordades entre els serveis tècnics de TMB i ATM.

Les necessitats a subvencionar, a més de les subvencions al servei, inclouen:

- Les quotes d'arrendament financer per a la compra de 6 trens de la Línia 9. Aquesta compra va ser autoritzada pel Consell d'Administració de l'ATM en sessions de 24 de juliol de 2008 i 23 de desembre de 2008, les obligacions econòmiques de la qual s'han incorporat a les necessitats dels següents Contractes Programa. Els imports d'adquisició dels esmentats 6 trens van ser de 15.039 milers d'euros, 16.082 milers d'euros i 12.554 milers d'euros per als anys 2009, 2010 i 2011, respectivament.
- Les quotes d'arrendament financer de 12 trens. El Consell d'Administració de l'ATM de data 7 de juliol de 2017 i el seu Comitè Executiu en sessió de 26 de juliol de 2017, van aprovar el Pla de Millora de l'oferta de metro 2018-2021, que incloïa com a actuació principal l'adquisició de 12 nous trens per a les línies 1, 3, 4 i 5 per tal de millorar les freqüències de pas, i poder absorbir els increments de demanda previstos. La formalització dels contractes d'arrendament financer per a la compra d'aquests 12 trens es va dur a terme entre els mesos de març i abril de 2018, per un import total de 92.118 milers d'euros. La recepció d'aquests trens es va iniciar al desembre de 2019 i tot i que es va preveure que es finalitzés al juliol de 2020, degut a la situació sanitària esdevinguda per la covid-19, s'ha endarrerit la recepció del trens. A 31 de desembre de 2020, la inversió acumulada d'aquests trens, exclosos els interessos intercalaris, és de 88.102 milers d'euros (52.410 milers d'euros a 31 de desembre de 2019). Les obligacions econòmiques d'aquests contractes s'incorporaran en els següents Contractes Programa.
- El Consell d'Administració de l'ATM de data 13 de desembre de 2018 va aprovar la renovació de 42 trens de la sèrie 3000 i 4000 per un import total previst de 378.000 milers d'euros, però finalment la licitació es va adjudicar per un import de 268.100 milers d'euros. A l'exercici 2020, la inversió acumulada en l'adquisició d'aquests trens és de 93.835 milers d'euros (13.405 milers d'euros a l'exercici 2019), exclosos els interessos

intercalaris. La incorporació de les necessitats derivades d'aquest acord, s'inclourà als següents Contractes Programa a subscriure entre l'Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA.

- Addicionalment, el Consell d'Administració de l'ATM de data 21 de desembre de 2020 va aprovar l'adquisició de 8 trens de la sèrie 7000 per un import total previst de 50.752 milers d'euros, els quals ja es contemplaven en la licitació dels 42 trens com a possible ampliació. A l'exercici 2020, la inversió acumulada en l'adquisició d'aquests trens és de 2.538 milers d'euros corresponent al 5% de l'import total del contracte. La incorporació de les necessitats derivades d'aquest acord, s'inclourà als següents Contractes Programa a subscriure entre l'Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA.

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

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

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

En data 6 de novembre de 2014 es va formalitzar el Contracte de Refinançament i Sanejament Financer del Sistema de Transport entre l'ATM, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i les entitats financeres per a cobrir les necessitats reconegudes de tot el Sistema de Transport

integrat fins a 31 de desembre de 2013 i les necessitats del Sistema en el període 2014-2016, per un import de 472.284 milers d'euros, amb quotes semestrals i venciment fins al 20 de desembre de 2031. També es van signar contractes de permuta financera per a cobrir el risc de tipus d'interès de tot el contracte. Cal assenyalar que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA va actuar com a instrument del Sistema de Transport de la Regió Metropolitana de Barcelona.

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

Les aportacions previstes pel Contracte de Refinançament i Sanejament per a l'exercici 2020 han estat de 48.065 milers d'euros.

6.3.3 – Resultat a liquidar de l'exercici 2020 respecte a la previsió de Contracte Programa

Els imports reals registrats al tancament de l'exercici 2020 i la seva distribució entre Societats es detalla a continuació:



Any 2020 (real)

SUBVENCIONS (Milers d'euros)	METRO	TB	TOTAL
Necessitats compte de pèrdues i guanys (1)	217.328	253.211	470.539
Necessitats compte de pèrdues i guanys per cànon L9/L10 (2)	120.649	0	120.649
Necessitats compte de pèrdues i guanys per renting trens	68.870	0	68.870
Contracte de Refinançament i Sanejament Financer	24.600	0	24.600
Amortització leasing 6 trens s/9000	2.121	0	2.121
Amortització leasing 12 trens	2.968		2.968
Pla millora de Bus i Metro (3)	21.903	3.370	25.273
Provisió per a desasbestament 6 trens	1.200	0	1.200
Aportació diferida ATM	3.139	0	3.139
Total	462.778	256.581	719.359

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

(2) L'import total del cànon ferroviari pagat per Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha estat de 122.596,54 milers d'euros, dels quals 1.947,2 milers d'euros han estat coberts amb part dels nous ingressos tarifaris associats a la connexió amb l'aeroport de Barcelona, amb motiu de l'entrada en funcionament a l'any 2016, d'un nou tram de la línia 9 del metro des de Zona Universitària fins a l'aeroport de Barcelona-El Prat (L9 SUD.)

(3) Correspon a inversions executades a l'exercici 2020 per a la millora de l'estat dels actius de Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, sense altre finançament finalista.

La diferència entre les necessitats previstes en el Contracte Programa 2020 i les necessitats reals és la següent:

Any 2020 (Milers d'euros)	CP 2020	CP 2020 (increment necessitats per Covid-19)	Total
Necessitats a subvencionar	593.455	179.341	772.796
Ajustament de l'ATM a les aportacions	-14.820	0	-14.820
Total de necessitats amb ajustament d'aportacions	578.635	179.341	757.976
Necessitats Reals (*)			719.359
FONS DE RESERVA previst			38.617
Aportacions rebudes de l'ATM	578.635	131.600	710.235
Resta previsió aportació ATM impacte Covid-19	0	47.741	47.741

(*) Les necessitats reals incorporen també els impactes per import de 245.166 milers d'euros que ha patit TMB per la Covid-19 (nota 6.8).

Nota: La liquidació provisional de l'exercici 2020 resta pendent de la Comissió de Seguiment del Contracte Programa ATM-TMB, i posterior aprovació pel Consell d'Administració de l'ATM.

El fons de reserva previst (38.617 milers d'euros), que està subjecte a que l'ATM o directament les seves Administracions consorciades, puguin disposar dels recursos necessaris, principalment fons locals associats a la Covid-19, per liquidar la resta de l'aportació prevista per aquest concepte (47.741 milers d'euros), seria susceptible d'aplicar-se a exercicis futurs. Cal assenyalar que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA s'han vist obligades, entre d'altres accions, a diferir moltes de les inversions previstes per al 2020 per tal de cobrir part de l'impacte de la Covid-19 atès el dèficit d'aportacions de les administracions per aquest concepte. En tot cas, es preveu la cobertura de la desviació provisional del Contracte Programa 2020 en la seva liquidació al 2021, d'acord amb el que preveu el Contracte Programa formalitzat amb l'ATM, tenint en compte també el compte reserva de 2019 (3.656 milers d'euros).

6.4 – Deutors i creditors per subvencions a 31-12-2020 i 31-12-2019

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



Any 2020	METRO	TB	TOTAL
SANEJAMENT DEUTE CP 2009-2016			
ATM Contracte de Refinançament i Sanejament Financer	400.096	0	400.096
ATM Aportació diferida 2017-2022	9.418	0	9.418
Cobraments any 2020	-27.739	0	-27.739
Total sanejament deute CP 2009-2016 (1)	381.775	0	381.775
INVERSIÓ 6 TRENS L9 CP 2009-2010 i ANY 2011			
Any 2009	15.039	0	15.039
Any 2010	16.082	0	16.082
Any 2011	12.554	0	12.554
Cobraments any 2011-2019	-16.699	0	-16.699
Cobraments any 2020	-2.121	0	-2.121
Total inversió 6 trens L9 CP 2009-2010 i any 2011	24.855	0	24.855
INVERSIÓ 12 TRENS any 2018			
Any 2018	32.241	0	32.241
Any 2019	20.169	0	20.169
Any 2020	35.692		35.692
Cobraments anys 2019-2020	-3.764	0	-3.764
INVERSIÓ 12 TRENS any 2018	84.338	0	84.338
INVERSIÓ 42 TRENS any 2019			
Any 2019	13.405	0	13.405
Any 2020	80.430		80.430
INVERSIÓ 42 TRENS any 2019	93.835	0	93.835
INVERSIÓ 8 TRENS any 2020			
	2.538	0	2.538
RESTA ATM			
Subvenció corrent any 2020 (sense rènting)	337.977	253.211	591.188
Subvenció pla de millores bus i metro any 2020	21.903	3.370	25.273
Subvenció desasbastament trens any 2020	1.200	0	1.200
Cobraments any 2020	-283.716	-191.833	-475.549
Total resta ATM	77.364	64.748	142.112
Fons de Reserva 2019	-3.656	0	-3.656
Total a cobrar per TMB	661.049	64.748	725.797

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

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

El total pendent de cobrament "Resta ATM" per 142.112 milers d'euros correspon a l'import pendent de cobrament de l'ATM de l'exercici 2020.

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

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

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

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

6.5 – Classificació del deute per períodes

Els saldos comptables de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA a 31 de desembre de 2020 i 2019, expressats en milers d'euros i corresponents als deutes per subvencions, es classifiquen a continuació en funció dels períodes i de les Administracions Públiques que els assumeixen.

Any 2020 (Milers d'euros)	Curt Termini			Llarg Termini			TOTAL
	METRO	TB	Subtotal	METRO	TB	Subtotal	
	ADMINISTRACIONS PER CP						
ATM Contracte de Refinançament i Sanejament (Sanejament deute 2009-2016)	26.000	0	26.000	349.496	0	349.496	375.496
ATM Aportació diferida 2017-2022	3.139	0	3.139	3.140	0	3.140	6.279
Inversió 6 trens L9 2009-2011	2.189	0	2.189	22.666	0	22.666	24.855
Inversió 12 trens any 2018	5.387	0	5.387	78.951	0	78.951	84.338
Inversió 42 trens any 2019	190	0	190	93.645	0	93.645	93.835
Inversió 8 trens any 2020	0	0	0	2.538	0	2.538	2.538
ATM Cobraments pendents 2020	77.364	64.748	142.112	0	0	0	142.112
Fons de Reserva 2019	-3.656	0	-3.656	0	0	0	-3.656
Total a cobrar per TMB	110.613	64.748	175.361	550.436	0	550.436	725.797

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

6.6 – Altres deutes

A més de les obligacions derivades del finançament del dèficit d'explotació, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA mantenen relacions comercials

amb l'Ajuntament de Barcelona i amb l'AMB motivades per la prestació de serveis de transport a determinats col·lectius i d'altres operacions de petita quantia.

El deute dels exercicis 2020 i 2019 d'ambdues Entitats amb Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA és el següent, en milers d'euros:

Any 2020 (Milers d'euros)	Ajuntament	AMB	Total
Subvencions especials			
Tarifació Social	0	5.000	5.000
Línies 80-81-82-83	0	1.375	1.375
Comptes de tràfic	15	0	15
Cambra de compensació M-Card	2	0	2
Impost sobre béns immobles	0	0	0
Total	17	6.375	6.392

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

El deute de l'AMB per tarifació social a 31 de desembre de 2020, per import de 5.000 milers d'euros és a curt termini (5.000 milers d'euros a curt termini a 31 de desembre de 2019).

El deute de l'AMB per línies 80-81-82-83 de 2020 per import de 1.375 milers d'euros, està previst que sigui reconegut per l'AMB en el decurs de l'exercici 2021.

- a) En data 29 de juliol de 2009 es va signar un contracte entre l'Entitat Metropolitana del Transport (actualment AMB) i Transports de Barcelona, SA en el qual l'Entitat Metropolitana del Transport (actualment AMB) va encarregar i encomanar a Transports de Barcelona, SA la gestió i prestació dels serveis corresponents a les línies 80, 81, 82 i 83 a partir de l'1 de gener de 2010 i que fins a 31 de desembre de 2009 havien estat prestats per Transports Lydia, SL.

- b) En data 19 d'octubre de 2012 es va signar un conveni entre l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA on s'establia el finançament de tarifació social per l'any 2012 per un import de 7.770 milers d'euros, segons el previst en el Contracte Programa 2011-2012. De l'import total compromès, l'AMB va liquidar per a l'any 2012 un import de 2.770 milers d'euros, restant un import pendent de liquidar de 5.000 milers d'euros.

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

- d) En data 17 de setembre de 2020 s'ha signat un conveni entre l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA on s'estableix el finançament de tarifació social per l'any 2020 per un import de 7.770 milers d'euros, que s'ha cobrat en la seva totalitat.

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

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

<u>DATA VALOR</u>	<u>ADMINISTRACIÓ</u>	<u>CONCEPTE</u>	<u>TOTAL</u>
13/01/2021	Administracions per CP	Subvenció 2020	76.712
28/01/2021	Administracions per CP	Subvenció 2020	28.123
02/02/2021	Administracions per CP	Subvenció 2021	8.022
25/02/2021	Administracions per CP	Subvenció 2020	28.123
Total			140.980

6.8 – Impacte econòmic covid-19

De conformitat amb el Decret Llei 7/2020, de 17 de març, de mesures urgents en matèria de contractació pública, de salut i gestió de residus sanitaris, de transparència, de transport públic i en matèria tributària i econòmica, així com de la Circular 4/2020, de 23 de març, de l'ATM per a la compensació econòmica dels serveis de transport públic durant l'emergència causada per la Covid-19, es detalla a continuació l'impacte econòmic derivat de l'efecte de la pandèmia Covid-19 a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA per a l'any 2020, i que s'estima en un import total de 245.166 milers d'euros, tal i com es resumeix en el següent quadre:

<u>Any 2020</u> <u>(Milers d'euros)</u>	<u>Import</u>
Impacte per majors despeses	14.179
Impacte en costos de personal	1.876
Estalvi en despeses variables	-14.682
Pèrdua d'ingressos	243.690
Altres conceptes (indemnitzacions)	103
Total impacte de la Covid -19	245.166



Com es pot veure en el quadre, l'impacte més significatiu s'ha degut a la pèrdua d'ingressos d'exploació, bàsicament a la davallada de la recaptació (235.678 milers d'euros) derivada de la venda de títols de transport, ja que s'ha produït una disminució molt significativa del nombre de viatgers, respecte a la xifra prevista en el pressupost de 2020. Dins d'aquest capítol s'ha

produït una disminució important en els conceptes de publicitat, cànons de concessionaris i vending per un import total de 8.012 milers d'euros.

Un altre capítol important de l'impacte de la Covid-19 ha estat el de majors despeses d'explotació, que ha suposat 14.179 milers d'euros. En concret, aquest impacte ha estat vinculat a actuacions relacionades amb la neteja i desinfecció de vehicles i instal·lacions (9.018 milers d'euros), actuacions en vehicles i edificis (mampares, etc...) per un import de 1.750 milers d'euros, material sanitari per import de 1.365 milers d'euros, entre d'altres.

Dins del capítol de despeses d'explotació hi ha la partida de despeses de personal que s'ha incrementat en 1.876 milers d'euros. D'aquest import 1.646 milers d'euros corresponen bàsicament a la pròrroga de contractes per a reforços relacionats amb la pandèmia (145 agents de Metro), i la resta, en concret 230 milers d'euros, corresponen a la pèrdua de la subvenció corresponent als cursos de formació que es van veure interromputs a causa de la pandèmia.

Finalment, també cal destacar els estalvis que s'han produït en les despeses per import de 14.682 milers d'euros, donat que TMB ha fet un gran esforç en la seva gestió destinat a disminuir les despeses donada la situació de pandèmia. Els estalvis més significatius han estat la menor despesa de carburants i GNC a la xarxa de Bus per import de 5.357 milers d'euros (tant per volum, al fer menys oferta, com per preu), per una disminució del costos de manteniment en Metro i Bus per import de 2.805 milers d'euros, per una menor despesa d'energia elèctrica de tracció en trens per import de 2.500 milers d'euros (al realitzar-se menys quilòmetres recorreguts, bàsicament), unes menors comissions pagades per la venda de títols amb targeta bancària per import de 1.647 milers d'euros, entre d'altres.

Per a afrontar l'impacte de la Covid-19, el propi Contracte-Programa ATM-TMB 2020 recull una aportació addicional de 179.341 milers d'euros. Aquesta aportació és inferior a l'impacte de la Covid-19 perquè també recull una disminució en les necessitats ja que s'han produït estalvis importants en altres partides de les despeses d'explotació, i s'ha ajornat un volum important de les inversions previstes a l'any 2022, tot plegat fruit de la gestió de TMB durant la pandèmia.

Fins el mes de febrer, TMB ha rebut un total de l'ATM 131.600 milers d'euros dels 179.341 milers d'euros totals previstos en el Contracte-Programa 2020 per la Covid-19 (veure nota 6.3.3).

NOTA 7 – INSTRUMENTS FINANCERS



7.1 – Categories d'actius financers i passius financers

El valor en llibres de cadascuna de les categories d'actius financers i passius financers, dels exercicis 2020 i 2019, es mostra als quadres que s'acompanyen a continuació:

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

Any 2020	ACTIUS FINANCERS A LLARG TERMINI			
	Instruments de Patrimoni	Valors representatius de deutes	Crèdits, derivats i altres	Total
Categories				
Actius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys			67.381	67.381
Préstecs i partides a cobrar			559.000	559.000
Actius disponibles per a la venda:				
- Valorats a valor raonable				0
- Valorats a cost	3.588	1		3.589
Total	3.588	1	626.381	629.970

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


Any 2020		ACTIUS FINANCERS A CURT TERMINI			
CATEGORIES	Instruments de Patrimoni	Valor representatius de deutes	Crèdits, derivats i altres	Total	
Préstecs i partides a cobrar			194.941	194.941	
Actius financers mantinguts per a negociar			3.286	3.286	
Total	0	0	198.227	198.227	

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

a) Instruments de patrimoni

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

Any 2020	Data de constitució	Capital Social	Participació TMB	
			Import	%
Promociones Bus, SA	19-06-75	114	1	0,37
Ensitrans AEIE Barcelona Regional, Agència	01-08-91	44	8	20,00
Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	24-12-93	1.532	120	7,83
Fundació Motivació Recursos Humans	24-07-97	78	3	3,85
Tramvia Metropolità, SA	03-03-04	21.061	2.625	2,50
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	02-01-03	20.520	513	2,50
Societat Catalana per a la Mobilitat, SA	10-10-14	9.874	118	2,00
Thinking Forward XXI, SL	15-12-09	79	200	12,50
TOTAL			3.588	



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

- Promociones Bus, SA, domiciliada a Madrid, carrer Orense 20, és una societat que tot i tenir un ampli objecte social, des de la seva constitució, la seva activitat s'ha limitat al lloguer dels locals dels quals és propietària a Madrid, a la Federació Nacional Empresarial de Transport en Autobús (FENEBUS).
- Ensitrans, Agrupació Europea d'Interès Econòmic es va crear l'1 d'agost de 1991. Està formada per les empreses Metropolitano de Lisboa, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Sener-Técnica Industrial y Naval, SA i Ferconsult-Consultoria, Estudios e Proyectos de Engenharia, SA. El seu objecte social és la prestació de serveis d'estudi, consultoria, projectes, assistència tècnica, etc., als sistemes de transport.

- Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA té com a objecte social la realització d'estudis i anàlisis sobre aspectes urbanístics i territorials, i la projecció, promoció, desenvolupament, direcció, assessorament, execució i explotació de tot tipus d'obres, edificacions, infraestructures i sistemes urbans.
- Fundació per a la Motivació dels Recursos Humans té com a objectiu donar servei per a afavorir la motivació laboral i fomentar la investigació sobre les tècniques modernes en aquest camp.
- Tramvia Metropolità, SA tenia com a objectiu l'explotació del Trambaix i, en compliment de les condicions de la seva adjudicació, es va efectuar una donació a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de 60.000 accions amb valor nominal de 43,74 euros/acció. Els fons propis d'aquesta societat a 31 de desembre de 2019 eren de 34.590 milers d'euros i el seu patrimoni net 31.616 milers d'euros. En data 13 de setembre de 2010 es va produir la fusió entre les societats Operadora del Tramvia Metropolità, SA i Tramvia Metropolità SA, passant a ser la participació de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA del 2,5% del capital social amb 32.105 accions de 16,40 euros de valor nominal cadascuna. En data 27 de març, 28 de juny i 5 de setembre de 2019, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA va cobrar 137, 52 i 431 milers d'euros, respectivament, en concepte de dividend de l'any 2018. En data 24 de desembre de 2020, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrat 233 milers d'euros en concepte de dividend a compte de l'any 2020.
- Tramvia Metropolità del Besòs, SA té com a objectiu l'explotació del tramvia que cobreix el recorregut Sant Martí – Besòs i en compliment de les condicions de la seva adjudicació en dates 2 i 8 de setembre de 2009 es van efectuar dues donacions a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de 30.000 accions amb valor nominal de 17,10 euros per acció. En dates 27 de març, 26 de juny i 5 de setembre de 2019, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA va cobrar 205, 2 i 135 milers d'euros en concepte de dividend de l'any 2018 i a compte de 2019. En dates 24 de desembre de 2020, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrat 240 milers d'euros, en concepte de dividend a compte de l'any 2020. Els fons propis d'aquesta

societat a 31 de desembre de 2019 eren de 34.235 milers d'euros i el seu patrimoni net de 31.974 milers d'euros.

- Societat Catalana per a la Mobilitat, SA té com a objectiu l'execució del projecte T-Mobilitat per a la implantació d'un nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió, que en el seu moment ha de subscriure amb l'ATM, incloent: l'adquisició i manteniment del hardware i sistemes instal·lats de la T-Mobilitat; la gestió de l'atenció al client, implantació i gestió del nou Centre d'Atenció al Client de tota Catalunya; la implantació i gestió del nou Centre de Gestió de la Informació del Transport; la gestió, comercialització i distribució dels suports de la nova targeta T-Mobilitat; la gestió i comercialització dels nous canals de venda; la contractació/gestió dels ingressos per publicitat; la gestió del know-how/exportació de la tecnologia pròpia de l'ATM; i l'escalabilitat funcional del projecte. En data 23 de maig de 2017 es van efectuar dues donacions a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA de 2 accions a cada societat amb un valor nominal de 49 milers d'euros per acció i un valor raonable de 118 milers d'euros.
- Thinking Forward XXI, SL es va crear el 15 de desembre de 2009 amb un capital de 60.120,00 euros. El 23 de desembre de 2014 es va acordar una ampliació de capital per 10 milers d'euros més una prima d'assumpció de 190 milers d'euros, sent l'import total de l'ampliació formalitzada l'exercici 2015 de 200 milers d'euros. Projectes i Serveis de Mobilitat, SA va adquirir en aquesta ampliació una participació del 7,10%. El 28 de novembre de 2016 es va ampliar el capital en 200 milers d'euros, en la qual Projectes i Serveis de Mobilitat, SA participa fins a arribar al 12,50%. A 31 de desembre de 2020 el valor comptable de la participació en aquesta societat és de 200 milers d'euros (el mateix a 31 de desembre de 2019).

b) Altres actius financers a llarg termini

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



(Milers d'euros)	Saldo	Saldo
	31-12-2020	31-12-2019
Préstecs al personal	4.446	4.653
Materialització de provisions	27.681	35.190
Fiances i dipòsits	2.250	2.546
Imposicions a llarg termini	39.699	43.547
Altres crèdits a llarg termini	1.869	0
Total	75.945	85.936

Préstecs al personal

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

Any 2020	Import (Milers d'euros)	Tipus	Venciment
Al personal	4.446	1%-4,25%	En 3-6 anys
TOTAL	4.446		

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

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

Imposicions a llarg termini i materialització de provisions

Les imposicions a llarg termini corresponen a la materialització en una cartera de valors dels fons de Contracte Programa rebuts per a finançar les despeses per pensions que es meritin a partir de l'any 2013. En l'exercici 2020 s'ha aplicat un import de 6.819 milers d'euros i 2.693 milers d'euros en 2019. (nota 13).

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

7.1.2 – Passius financers

Any 2020 (Milers d'euros)	PASSIUS FINANCERS A LLARG TERMINI				
	Categories	Deutes amb entitats de crèdit	Obligacions i altres valors negociables	Derivats i altres	Total
	Dèbits i partides a pagar	675.547		273	675.820
	Passius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys	0		67.381	67.381
	Derivats de cobertura			45.346	45.346
	Total	675.547	0	113.000	788.547

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

Any 2020 (Milers d'euros)	PASSIUS FINANCERS A CURT TERMINI				
	Categories	Deutes amb entitats de crèdit	Obligacions i altres valors negociables	Derivats i altres	Total
	Dèbits i partides a pagar	59.981		130.278	190.259
	Passius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys				0
	Derivats de cobertura			8.719	8.719
	Total	59.981	0	138.997	198.978



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

a) Passius financers a llarg termini

Corresponen als següents conceptes, en milers d'euros:

(Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
a) Endeutament amb Entitats de Crèdit	477.308	387.216
b) Pla de Pensions aportacions futures a llarg termini (nota 8.1.1b)	39.707	43.555
c) Leasings	198.239	181.083
d) Derivats a llarg termini	45.346	40.728
e) Altres deutes (materialització de provisions) (nota 8.1.1b)	27.682	35.190
f) Altres deutes amb creditors a llarg termini	0	1.886
g) Fiances i dipòsits	265	278
Total	788.547	689.936

Préstecs de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

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

Any 2020 (Milers d'euros)	Total	Venciments				Resta
		2022	2023	2024	2025	
Crèdit Sindicat 7 Entitats vt.20-12-2031	348.438	26.668	27.881	29.997	31.415	232.477
Crèdit Bankinter vt.02-10-2039	2.183	-6	371	372	372	1.074
Crèdit BEI 1ª disposició vt.07-10-2054	12.767	0	399	399	399	11.570
Crèdit BEI 2ª disposició vt.25-03-2055	76.920	0	2.331	2.331	2.331	69.927
Total	440.308	26.662	30.982	33.099	34.517	315.048

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

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

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

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

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



En el marc d'aquests acords l'ATM es compromet a abonar una subvenció finalista en el període de durada del crèdit, 2014-2031, per un import equivalent al de les obligacions

que es derivin en cada moment de l'amortització de les quotes incloent els interessos i qualsevol altra despesa financera. En aquest sentit s'aporta com a garantia de l'operació el dret de crèdit de l'ATM davant l'Ajuntament de Barcelona per a la cobertura de l'esmentada subvenció finalista, i que es pignora a favor de les entitats financeres creditores. També s'afecten com a garantia els comptes corrents de cobrament de l'esmentada subvenció finalista i els drets de crèdit associats als derivats de cobertura associats al crèdit sindicat.

En l'exercici 2019, a banda de l'operació de leasing formalitzada amb DL Ibérica, es van formalitzar 5 préstecs per a l'adquisició de 42 trens de la xarxa de metro, que també s'apliquen a l'adquisició de 8 trens, formalitzada posteriorment (nota 6.3.1):

- En data 2 d'octubre de 2019 es va signar un préstec amb Bankinter per 6.412 milers d'euros amb venciment l'any 2039 i carència d'amortització de principal de 3 anys. A 31 de desembre de 2020 s'havien disposat 2.244 milers d'euros (320 milers d'euros a 31 de desembre de 2019).
- En data 2 d'octubre de 2019 es va signar un préstec amb ICF per 50.000 milers d'euros amb venciment l'any 2049 i carència d'amortització de principal de 4 anys. A 31 de desembre de 2020 no s'havien fet disposicions.
- En data 19 de setembre de 2019 es va signar un préstec amb BEI per 205.000 milers d'euros (ampliat el novembre de 2020 a 245.000 milers d'euros) amb venciment final l'any 2055 i carència d'amortització de principal de 4 anys. Cada disposició serà un préstec diferenciat amb terminis i tipus d'interès diferents. A 31 de desembre de 2019 s'havia fet una primera disposició de 12.767 milers d'euros i a 31 de desembre de 2020 s'havia fet la segona disposició de 76.920 milers d'euros.
- En data 2 d'octubre de 2019 es va signar un préstec amb Liberbank per 6.412 milers d'euros amb venciment l'any 2039 i carència d'amortització de principal de 4 anys. A 31 de desembre de 2020 no s'havien fet disposicions.

- En data 2 d'octubre de 2019 es va signar un préstec amb ICO per 54.000 milers d'euros. L'operació té l'últim venciment l'any 2044 i carència d'amortització de principal els primers 4 anys. A 31 de desembre de 2020 no s'havien fet disposicions.

A 31 de desembre de 2020 la Societat mantenia formalitzades pòlisses de crèdit amb diferents entitats financeres amb venciment 2021 amb un límit de 56.000 milers d'euros i amb una d'elles disposada per import de 8.716 milers d'euros. A 31 de desembre de 2019 aquest límit era de 27.500 milers d'euros i sense cap import disposat.

Préstecs de Transports de Barcelona, SA

La compra de material mòbil dels anys 2019 i 2020 no s'ha fet amb arrendament financer com es feia habitualment. En aquesta ocasió s'ha finançat amb un préstec del BEI (Banc Europeu d'Inversions) formalitzat en data 27 de maig de 2019 i per import de 73.500 milers d'euros (ampliat a 123.500 milers d'euros al febrer de 2021) que cobreix la compra d'autobusos del període 2019 a 2021.

A mesura que es va produint l'entrada dels vehicles i es fa el pagament de les factures, es fan disposicions d'aquest préstec. Cadascuna d'elles esdevé un préstec individual amb les condicions econòmiques de prudència financera que hi ha en el moment de la disposició i el seu venciment que com a màxim, pot arribar als 16 anys des de la data de disposició. Durant l'any 2020 s'han fet tres disposicions que sumen un total de 37.000 milers d'euros.

En data 14 de desembre de 2020 s'ha signat un préstec amb Council of Europe Development Bank per import de 47.000 milers d'euros, no disposat.

Als anys 2019 i 2020 s'han signat diversos contractes de compra dels autobusos segons els quadres següents:



Any 2019 (Milers d'euros)			
Data contracte	Núm. unitats de busos	Núm. unitats busos entrats al 2019/2020	Imports contractes
06-05-2019	49	49	15.018
06-05-2019	26	26	10.496
06-05-2019	30	30	9.150
TOTAL	105	105	34.664

Any 2020 (Milers d'euros)			
Data contracte	Núm. unitats de busos	Núm. unitats busos entrats al 2020	Imports contractes
02-03-2020	14	0	9.985
03-03-2020	9	0	7.110
16-09-2020	30	0	9.675
07-10-2020	16	0	6.939
04-11-2020	8	0	5.294
TOTAL	77	0	39.003

A 31 de desembre de 2020 la Societat mantenia formalitzades pòlisses de crèdit amb diferents entitats financeres amb venciment 2021 amb un límit de 35.000 milers d'euros i sense cap import disposat. A 31 de desembre de 2019 aquest límit era de 9.500 milers d'euros i sense cap import disposat.

Leasings dels trens de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

- A l'any 2009 es van adquirir 6 trens a ALSTOM de la sèrie 9000 per la línia 9 (veure nota 4.7), per aquesta raó es van formalitzar tres contractes de leasing financer amb la Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona, BBVA i Bankinter. El tipus d'interès és variable amb referència a l'Euribor, tenint un venciment de 20 anys.
- En data 30 de juliol de 2010 es va formalitzar una operació de leaseback per 55.179 milers d'euros mitjançant 3 operacions de leasing financer, una primera amb Franfinance per import de 33.574 milers d'euros per finançar 12 trens amb venciment 30

de juliol de 2020, el tipus d'interès és variable amb referència a l'Euribor, la segona operació amb Banesto (actualment Banco Santander) per import d'11.529 milers d'euros per finançar 4 trens amb venciment 30 de juliol de 2020 i tipus d'interès variable amb referència a l'Euribor; i una tercera operació amb Crèdit Agricole Leasing i Factoring per import de 10.076 milers d'euros per finançar 4 trens amb venciment 30 de juliol de 2020 al tipus d'interès variable amb referència a l'Euribor.

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

(Milers d'euros)						
Entitat	Núm. Trens	Import	Import disposat a 31-12-2020	Import disposat a 31-12-2019	Data formalització	Data venciment
Caixabank	4	30.757	26.741	12.969	17-04-18	17-04-35
Banc Sabadell	3	22.724	22.724	12.361	17-04-18	31-08-35
BBVA	3	22.724	22.724	12.361	17-04-18	31-07-34
Bankia	2	15.912	15.117	13.923	27-03-18	27-03-35
Total		92.117	87.306	51.614		

En l'exercici 2019 es va produir l'entrada d'un tren i a l'exercici 2020 de 9 trens més (nota 4.7).

- L'any 2019 es va formalitzar una operació de leasing amb l'entitat DL Ibèrica per a finançar l'adquisició d'un tren de l'operació de 42 trens previstos per a l'any 2019 per un import de 6.344 milers d'euros, dels quals 1.903 milers d'euros estan disposats a 31 de desembre de 2020.

En els següents quadres s'expressen els imports totals dels leasings pendents d'amortització amb els seus venciments:



Any 2020 (Milers d'euros)	Venciments						
	Total	2022	2023	2024	2025	2026	Resta
Amortització capital	102.955	7.573	7.825	8.087	8.363	8.645	62.462
Total	102.955	7.573	7.825	8.087	8.363	8.645	62.462

Any 2019 (Milers d'euros)	Venciments						
	Total	2021	2022	2023	2024	2025	Resta
Amortització capital	71.798	7.722	7.573	7.825	8.087	8.363	32.228
Total	71.798	7.722	7.573	7.825	8.087	8.363	32.228

Creditors per leasing de Transports de Barcelona, SA

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

Any 2020 (Milers d'euros)	Venciments						
	Total	2022	2023	2024	2025	2026	Resta
Contractes any 2010	2.543	2.074	469	0	0	0	0
Contractes any 2011	4.408	1.739	1.793	852	24	0	0
Contractes any 2013	1.807	460	495	442	376	34	0
Contractes any 2015	7.347	1.416	1.439	1.463	1.486	766	777
Contractes any 2016	17.313	2.418	2.450	2.482	2.515	2.547	4.901
Contractes any 2017	36.758	4.342	4.370	4.401	4.430	4.460	14.755
Contractes any 2018	25.107	2.788	2.798	2.809	2.819	2.830	11.063
Total	95.283	15.237	13.814	12.449	11.650	10.637	31.496

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

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

b) Deutes no comercials a curt termini

Corresponen als següents conceptes, en milers d'euros:

Deutes amb Entitats de Crèdit

(Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Per préstecs bancaris	34.476	24.352
Per interessos meritats pendents de pagament	945	460
Total	35.421	24.812

Deutes amb Creditors per arrendament financer

(Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Deute per leasing de trens	7.735	10.873
Deute per leasing d'autobusos	15.782	17.004
Deute per interessos de leasing	1.042	786
Total	24.559	28.663



Altres passius financers

(Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Proveïdors d'immobilitzat	14.262	49.235
Fiances i dipòsits rebuts	561	588
Deutes transformables en subvencions, donacions i llegats (nota 6)	324	489
Altres deutes amb ens públics a curt termini	5.000	5.000
Altres deutes	3.286	3.286
Total	23.433	58.598

Remuneracions pendents de pagament

(Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Periodificació de les gratificacions extraordinàries	20.543	19.281
Sous i salaris pendents de pagament	1.366	1.599
Retencions als empleats i altres	328	296
Total	22.237	21.176

c) Resta de debits i crèdits a pagar

(Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Proveïdors	18.414	24.358
Creditors	43.758	40.624
lfercat	18.367	32.039
Comptes com a empresa col·laboradora amb la Seg. Social	4.070	9.781
Altres deutes amb entitats públiques	18.101	17.053
Total	102.710	123.855

“Comptes com a empresa col·laboradora amb la Seguretat Social” (en matèria d'accidents de treball i malalties professionals) inclou la reserva d'estabilització i les cotitzacions afectades a la col·laboració pendents d'aplicació, per un total de 4.070 milers d'euros (9.781 milers d'euros a l'exercici 2019). A l'exercici 2020 s'han aplicat 1.520

milers d'euros (76 milers d'euros a l'exercici 2019) per a realitzar inversions als locals comprats al 2018 i destinats a ser la seu del nou Centre Mèdic per atendre les necessitats com a empresa col·laboradora amb la Seguretat Social.

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

S'han inclòs a la categoria d'altres actius financers a valor raonable amb canvis al compte de pèrdues i guanys, amb coherència amb la política de gestió d'aquests actius, la cartera de valors dels fons de Contracte Programa rebuts per a finançar les despeses per pensions que es meritin a partir de l'any 2013 (amb un valor comptable de 39.698 milers d'euros a 31 de desembre de 2020, 43.546 milers d'euros a 31 de desembre de 2019) i la materialització de provisions (amb un valor comptable de 27.682 milers d'euros a 31 de desembre de 2020, 35.190 milers d'euros a 31 de desembre de 2019).

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

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

7.3 – Classificació per venciments

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

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

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

Any 2020 (Milers d'euros)	Crèdits, derivats i altres	Total
Pèrdues per deteriorament a l'inici de l'exercici 2020	217	217
Dotacions	34	34
Aplicacions	-93	-93
Pèrdues per deteriorament al final de l'exercici 2020	158	158

Any 2019 (Milers d'euros)	Crèdits, derivats i altres	Total
Pèrdues per deteriorament a l'inici de l'exercici 2019	185	185
Dotacions	42	42
Aplicacions	-10	-10
Pèrdues per deteriorament al final de l'exercici 2019	217	217

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

Any 2020 (Milers d'euros)	ACTIUS FINANCERS	
	Pèrdues (-) o guanys nets (+)	Ingressos financers per aplicació del tipus d'interès efectiu
Instrumentes de patrimoni	13	0
Actius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys	0	0
Préstecs i partides a cobrar	0	79
Actius disponibles per a la venda	473	0
Total	486	79

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

Any 2020	PASSIUS FINANCERS	
(Milers d'euros)	Pèrdues (-) o guanys nets (+)	Despeses financeres per aplicació del tipus d'interès efectiu
Dèbits i partides a pagar	0	-17.093
Passius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys	0	0
Derivats de cobertura (nota 7.6.2)	-13.363	0
Total	-13.363	-17.093

Any 2019	PASSIUS FINANCERS	
(Milers d'euros)	Pèrdues (-) o guanys nets (+)	Despeses financeres per aplicació del tipus d'interès efectiu
Dèbits i partides a pagar	0	-16.933
Passius a valor raonable amb canvis en pèrdues i guanys	0	0
Derivats de cobertura (nota 7.6.2)	-20.969	0
Total	-20.969	-16.933



7.6 – Comptabilitat de cobertures

7.6.1 - Cobertures de tipus d'interès i gasoil

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

- De Crèdits i Préstecs

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

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

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

El valor raonable d'aquestes cobertures a 31 de desembre de 2020 i 2019 és:


(Milers d'euros)	Any 2020		Any 2019	
	Actius	Passius	Actius	Passius
Cobertures de fluxos d'efectiu	0	54.065	0	49.321

En l'exercici 2020 s'ha imputat en el compte de pèrdues i guanys un import de 8.622 milers d'euros de despesa financera, 8.988 milers d'euros a l'exercici 2019.

7.6.2 – Ingressos i despeses a patrimoni net

En el decurs de l'exercici 2020 s'han registrat a patrimoni net variacions de valor de derivats de cobertura de fluxos d'efectiu per un import total negatiu de 13.363 milers d'euros (l'any 2019 va ser negatiu per 20.970 milers d'euros) i s'han efectuat transferències de despesa de patrimoni net al compte de pèrdues i guanys per un import total de 8.622 milers d'euros (l'any 2019 es va transferir despesa per 8.988 milers d'euros).

7.7 – Valor raonable

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

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

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

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

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

7.8 – Empreses associades

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

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

En el balanç tancat a 30-11-2019, els fons propis totals són de 15.843 milers d'euros respecte als 11.019 milers d'euros de l'exercici anterior, amb un capital social de 902 milers d'euros del qual el 33,33% pertany a Transports de Barcelona, SA i un resultat de l'exercici de 7.817 milers d'euros (respecte els 2.400 milers d'euros de l'exercici anterior). El total d'actius és de 41.086 milers d'euros (respecte els 30.910 milers d'euros de l'exercici anterior) i el total de passius és de 24.748 milers d'euros (respecte els 19.740 milers d'euros de l'exercici anterior). En el compte de pèrdues i guanys de l'exercici tancat a 30-11-2018 hi figuren uns ingressos totals per import de 45.424 milers d'euros (respecte els 42.257 milers d'euros de l'exercici anterior). A l'exercici 2020, Transports de Barcelona, SA no ha cobrat dividendes de Transports Ciutat Comtal, SA (a l'exercici 2019 va cobrar dividendes per import de 1.000 milers d'euros). Les seves accions no cotitzen a Borsa.

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

7.9.1 – Informació qualitativa

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Les activitats de la Societat estan exposades a diversos riscos financers: risc de mercat (que inclou els risc de tipus de canvi, risc del tipus d'interès i risc de preus), risc de crèdit (reduït

atesa l'activitat de la Societat) i risc de liquiditat. El programa de gestió del risc global de la Societat es centra en la incertesa dels mercats financers i tracta de minimitzar els efectes potencials adversos sobre la seva posició financera.

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

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

El dia 6 de novembre de 2014 es va contractar un swap que cobria el 100% de l'import del préstec sindicat de 472.284 milers d'euros que es va signar el mateix dia on s'incloua el tancament de la cobertura com una de les obligacions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. El nivell del swap, amb inici diferit fins el 2016, es va fixar en 0,64% del 20 de desembre de 2016 al 20 de desembre de 2017 i en 1,86% del 20 de desembre de 2017 al 20 de desembre de 2031. La cobertura és totalment efectiva ja que els fluxos de la cobertura coincideixen amb els del crèdit.

Transports de Barcelona, SA

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

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



Informació sobre el LEI (Legal Entity Identifier)

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

Entre els objectius destaquen:

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

Per facilitar la comunicació de les operacions a aquest registre, és necessari i imprescindible que les parts tinguin un identificador d'Entitat Legal (LEI-Legal Entity Identifier), és un codi únic que identifica cada contrapartida i que serveix per poder fer la comunicació. En el cas d'Espanya, el proveïdor del LEI és el Registre Mercantil.

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

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

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

7.9.2 – Informació quantitativa

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

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

En relació als derivats, els valors raonables per als anys 2020 i 2019 són els següents:

Any 2020 (Milers d'euros)	Subjacent a 31-12-2020	Valoració a 31-12-2020 (*)
Swap tipus d'interès crèdit	375.884	-54.065
Total	375.884	-54.065

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

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

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

7.10 – Fons Propis

Durant els exercicis 2020 i 2019, les partides que componen els fons propis han presentat els següents moviments:



Any 2020 (Milers d'euros)	Saldo	Augment	Disminució	Saldo
	01-01-2020			31-12-2020
Capital subscrit	18.642	0	0	18.642
Reserva legal (Metro)	643	0	0	643
Reserva legal (TB)	1.683	0	0	1.683
Reserva legal (PSM)	2.000	0	0	2.000
Reserva legal (TMB,SL)	65	0	0	65
Reserves de revalorització (Metro)	108.466	0	0	108.466
Reserves de revalorització (TB)	15.962	0	0	15.962
Reserves empreses del Grup (Metro)	5.785	0	0	5.785
Reserves empreses del Grup (TB)	101.824	0	-15	101.839
Reserves empreses del Grup (PSM)	48.055	6.392	0	54.447
Reserves empreses del Grup (TMB,SL)	617	259	0	876
Reserves nou PGC	-86	0	0	-86
Reserves en soc.consolid.per posada en equivalència	2.572	0	-200	2.372
Resultats de l'exercici	6.466	1.265	-6.466	1.265
Total	312.694	7.916	-6.681	313.959

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

a) El capital social té la següent composició:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Reserva Legal

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

En les societats Transports de Barcelona, SA, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL, el saldo de la reserva legal a 31 de desembre de 2020 representa el 20% de la xifra del capital social.

NOTA 8 – MONEDA ESTRANGERA

8.1 – Transaccions en moneda estrangera

Les transaccions efectuades en moneda estrangera durant els exercicis 2020 i 2019, són les següents:



Any 2020 CLASSIFICACIÓ PER MONEDES	Lliura esterlina		Euro		Dòlar USA	
Serveis rebuts	63.200	73.139			4.900	4.468
Total	63.200	73.139	0	0	4.900	4.468

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

NOTA 9 – SITUACIÓ FISCAL

9.1 – Informació de caràcter fiscal

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

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

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

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

9.2 - Hisenda Pública. Comptes deutors i creditors

A 31 de desembre de 2020 i 2019 els saldos que componen els epígrafs deutors i creditors d'Administracions Públiques són els següents:

(Milers d'euros)	Any 2020		Any 2019	
	Deutors	Creditors	Deutors	Creditors
Actius per impost diferit a llarg termini	74		0	
Administracions Públiques Deutores				
Per IVA	29.302		30.481	
Per IVA criteri de caixa	1		1	
Per IVA intracomunitari	4		7	
Per Impost s/Societats	1.883		580	
Ministeri d'Indústria i Energia	96		0	
Comissió Europea	389		0	
Administracions Públiques Creditores				
Per IVA		0		23
Per IRPF (Retencions mes de desembre)		9.043		7.983
Per Seguretat Social (Quotes mes de desembre)		9.058		9.047
Administracions Públiques a curt termini	31.675	18.101	31.069	17.053



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

- a) Ferrocarril Metropolità de Barcelona SA: liquidacions de l'Impost sobre Societats de l'exercici 2020 pendents de devolució per 1.523 milers d'euros. Transports de

Barcelona, SA: liquidacions de l'Impost sobre Societats de l'exercici 2020 pendents de devolució per 308 milers d'euros. Projectes i Serveis de Mobilitat, SA: retencions i pagaments a compte de l'Impost sobre Societats de l'exercici 2020 per import de 52 milers d'euros i previsió de la quota de l'Impost sobre Societats del mateix any és zero. Transports Metropolitans de Barcelona, SL: no hi ha hagut pagaments i retencions a compte de l'Impost sobre Societats de l'exercici 2020 i la previsió de la quota de l'Impost sobre Societats del mateix any és zero.

- b) Amb data efecte 1 d'abril de 2012 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA van quedar inscrites en el Registro de Devolució Mensual de l'IVA de l'AEAT (REDEME). En data 31 de desembre de 2020, el deute per IVA pendent de cobrar és de 24.117 milers d'euros i 4.902 milers d'euros per a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA respectivament, dels quals 4.855 milers d'euros, 8.169 milers d'euros, 4.864 milers d'euros, i 6.229 milers d'euros corresponen a les liquidacions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA dels mesos de setembre, octubre, novembre i desembre 2020, respectivament, i 1.119 milers d'euros, 1.629 milers d'euros, 1.024 milers d'euros i 1.130 milers d'euros corresponen a les liquidacions de Transports de Barcelona, SA dels mesos de setembre, octubre, novembre i desembre 2020 respectivament. Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrat en dates 11 de gener de 2021 i 8 de febrer de 2021, 4.855 milers d'euros i 8.169 milers d'euros corresponents a la liquidacions de l'IVA dels mesos de setembre i octubre 2020, respectivament. Transports de Barcelona, SA ha cobrat en dates 11 de gener de 2021 i 8 de febrer de 2021, 1.119 milers d'euros i 1.629 milers d'euros corresponents a les liquidacions de l'IVA de setembre i octubre de 2020, respectivament. En data 30 de gener de 2021, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA ha sol·licitat la devolució de l'IVA a l'AEAT per import de 227 milers d'euros. Aquest import s'ha cobrat el dia 9 de febrer de 2021. En data 28 de gener de 2021, Transports Metropolitans de Barcelona, SL ha sol·licitat la devolució de l'IVA a l'AEAT per import de 46 milers d'euros. Resta un import d'11 milers d'euros deutor corresponent a la integració de la UTE CBT.

9.3 – Impost sobre Beneficis

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

Les bases imposables dels exercicis 2020 i 2019 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL tenen el següent detall:

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Resultat comptable de l'exercici	0	0
Diferència positiva permanent	106	110
Diferència negativa temporària	-2.342	-2.388
Diferència positiva temporària	10.522	10.794
Impost sobre Societats	0	0
Base Imposable prèvia	8.286	8.516
Compensació Bases Imposables negatives d'exercicis anteriors (70%/60%)	-2.072	-2.129
Base Imposable	6.214	6.387
Quota íntegra (25%)	1.554	1.597
Bonificació (99%)	-1.530	-1.573
Deduccions	-24	-24
Quota líquida positiva	0	0



La diferència negativa temporària per correspon al 10% de la reversió del 30% de l'import de les despeses d'amortització comptable dels anys 2013 i 2014 que no eren fiscalment deduïbles per 2.342 milers d'euros (2.342 milers d'euros a l'any 2019) i els beneficis per la reversió del deteriorament de l'immobilitzat no deduïble (46 milers d'euros a l'any 2019). La diferència positiva temporària de 2020 per 10.522 milers d'euros correspon a la despesa financera no deduïble en el període i la de 2019 correspon a 10.794 milers d'euros de despesa no deduïble en el període.

Transports de Barcelona, SA (Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Resultat comptable de l'exercici	0	0
Diferència positiva permanent	105	110
Diferència negativa temporària	-1.887	-1.887
Exempció per doble imposició sobre dividends	0	-1.000
Impost sobre Societats	0	0
Base Imposable prèvia	-1.782	-2.777
Compensació Bases Imposables negatives d'exercicis anteriors (70%/60%)	0	0
Base Imposable	-1.782	-2.777
Quota íntegra (25%)	0	0
Bonificació (99%)	0	0
Deduccions	0	0
Quota líquida positiva	0	0

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

Projectes i Serveis de Mobilitat, SA (Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Resultat comptable de l'exercici	-1.062	6.392
Impost sobre Societats	0	53
Diferència negativa temporària (diferència amortització 2013-2014)	-56	-56
Base Imposable	-1.118	6.389
Quota íntegra (25%)	0	1.597
Bonificació (99%)	0	-1.581
Menys bonificació resultat financer	0	34
Menys bonificació ingressos accessoris	0	3
Quota líquida positiva	0	53

Transports Metropolitans de Barcelona, SL (Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Resultat comptable de l'exercici	-368	259
Impost sobre Societats	-74	80
Disminucions / Augments per integració CBT	144	-17
Base Imposable	-298	322
Quota íntegra (25%)	0	80
Quota líquida positiva	0	80

b) Bases imposables negatives d'exercicis anteriors

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

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

(Milers d'euros)	Bases imposables negatives d'exercicis anteriors
Any	
2000	23.319
Total	23.319
Pendent de deduir 2020	2.072

Transports de Barcelona, SA

(Milers d'euros)	Bases imposables negatives d'exercicis anteriors
Any	
2015	1.783
2016	3.812
2017	1.788
2018	3.777
2019	2.777
Total	13.937



c) Deduccions

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

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

(Milers d'euros)		
Concepte	Exercici d'origen	Import pendent d'imputar
Inversions per a medi ambient	2005	31
	2006	6
	2007	16
	2008	3
	2010	2
	2011	8
	2012	7
	2013	10
Creació ocupació minusvàlids	2014	5
	2007	1
	2008	16
	2009	18
	2010	3
Despeses de Formació Professional	2011	21
	2004	29
	2005	15
	2006	52
	2007	51
	2008	38
	2009	17
Contribucions a Plans de Pensions	2010	10
	2004	199
	2005	190
	2006	167
	2007	112
	2008	70
Fòrum Universal de les Cultures Barcelona 2004	2009	48
	2010	25
Deducció article 42 LIS (re inversió benef,extr.)	2004	2
	2013	426
Donacions a entitats sense ànim de lucre	2016	20
	2017	35
	2018	39
	2019	38
Total		1.730

Transports de Barcelona, SA

(Milers d'euros)	Exercici d'origen	Import pendent d'imputar
Concepte		
Inversions per a medi ambient	2007	938
	2008	11
	2009	446
	2010	170
	2011	31
	2012	20
	2013	24
	2014	7
Creació ocupació minusvàlids	2008	81
	2009	69
	2010	83
	2011	62
	2013	9
Contribucions a Plans de Pensions	2007	156
	2008	110
	2009	68
	2010	35
Donacions a entitatssense ànim de lucre	2010	131
	2014	43
	2015	36
	2016	26
	2017	35
	2018	44
Despeses de formació professional	2009	19
	2010	8
Total		2.701

9.4 - Altres aspectes fiscals

- Impost sobre vendes minoristes de determinats hidrocarburs

Aquest impost, cedit a les Comunitats Autònomes, no és conforme a la legislació comunitària, segons dictamen motivat de la Comissió Europea de data 6 de maig de 2008,



per la qual cosa des de l'any 2009, Transports de Barcelona, SA va anar presentant diverses sol·licituds de devolució d'ingressos indeguts pel període abril 2005 a desembre 2012, juntament amb els interessos de demora corresponents, en concepte d'impost sobre vendes minoristes de determinats hidrocarburs i va anar rebent diverses sentències desestimant les sol·licituds.

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

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

Transports de Barcelona, SA, per la seva part, va presentar recurs el 13/04/2016 davant el Tribunal Suprem contra l'acord del Consell de Ministres de data 27 de novembre de 2015.

A partir de març de 2016, l'Agència tributària va començar a realitzar pagaments parcials a Transports de Barcelona, SA corresponents a les reclamacions de l'IVMDH.

Finalment, el 17 de juliol de 2018, el Tribunal Suprem va resoldre favorablement el recurs presentat en el seu dia contra l'acord del Consell de Ministres de 27 de novembre de 2015.

Amb aquesta resolució del Tribunal Suprem quedava anul·lat l'acord del Consell de Ministres i obligava a l'Administració General de l'Estat a indemnitzar a la Societat per la quantia reclamada en la petició al Consell de Ministres (10.459 milers d'euros de principal), menys les quantitats ja abonades per l'Administració (2.373 milers d'euros), més els oportuns interessos legals.

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

Amb la Llei 6/2018 de 3 de juliol, vigent a partir de l'1 de gener de 2019, va desaparèixer el tram autonòmic de l'impost sobre hidrocarburs, quedant integrat dins el tipus estatal especial de l'impost sobre hidrocarburs. Trimestralment, Transports de Barcelona, SA rep de l'Agència Tributària 49 euros per cada 1000 litres de gasoil subministrat als autobusos, 48 euros corresponents a la part estatal especial i 1 euro corresponent a la part estatal general d'aquest impost sobre hidrocarburs. En relació a la devolució de la part de l'impost sobre hidrocarburs del gasoil professional, durant l'any 2020, Transports de Barcelona, SA ha rebut 680 milers d'euros per 13.895 milers de litres de gasoil de l'Agència Tributària (l'any 2019 va rebre 838 milers d'euros per 17.104 milers de litres de gasoil).

- Impostos especials

D'acord amb la Llei 11/2020 de 30 de desembre de Pressuposts Generals de l'Estat de 2021, al llarg de l'any 2021 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA sol·licitarà a l'Agència Tributària la reducció del 100% de la base imposable que reglamentàriament s'estableixi, en relació a l'impost especial sobre l'electricitat en el transport per ferrocarril, per 43 punts de subministrament d'energia elèctrica. Aquest impost es liquida periòdicament dins les factures



rebudes de subministrament elèctric, tant per al terme de potència com a per al terme d'energia, i té un tipus impositiu del 5,1127%.

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

Així mateix, Transports de Barcelona, SA va presentar reclamació econòmic administrativa per a la devolució de l'impost sobre el valor de la producció de l'energia elèctrica (IVPEE) del període 2013-2018 (96 milers d'euros), atesa la seva derogació exprés segons el RD Llei 15/2018. En data 3 de març de 2021, el TSJUE resol que la directiva europea d'impostos especials no s'oposa a la normativa espanyola que regula aquest impost, manifestant així la legalitat en l'aplicació de l'IVPEE.

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

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

Segons indica el Reial Decret 596/2016 de 2 de desembre de modernització, millora i impuls de l'ús de mitjans electrònics en la gestió de l'IVA, des del dia 1 de juliol de 2017 es subministren electrònicament els registres de facturació emesa i rebuda a l'Agència Tributària (Subministrament Immediat d'Informació – SII), ja que les Societats (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA i Projectes i Serveis de Mobilitat, SA) tenen l'obligació de portar els seus llibres registre mitjançant la seu electrònica de l'Agència Tributària.

Projectes de Serveis i Mobilitat, SA ha comunicat a l'Agència Tributària l'opció voluntària de continuar portant els llibres registre de l'IVA mitjançant la Seu electrònica de l'Agència

Tributària a partir de 2021, tot i no estar obligada, atès que ha deixat de ser considerada com a Gran Empresa, al ser el volum de negoci inferior al límit establert legalment.

- Règim especial d'Agències de Viatge

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

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

NOTA 10 – INGRESSOS I DESPESES

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



10.1 – Ingressos

	<u>Any 2020</u>	<u>Any 2019</u>
Vendes. Recaptació		
Recaptació	203.634	439.742
Descomptes sobre vendes	-965	-8.859
Ràpels sobre vendes	-94	-1.005
Comissions per venda de títols	6.877	12.597
Despeses sistema tarifari integrat	-12.906	-20.004
Suma	196.546	422.471
Ingressos accessoris a l'explotació		
Publicitat	3.333	9.492
Instal·lacions comercials	343	617
Màquines vending	513	794
Cessió d'ús d'infraestructura	318	437
Vendes de residus	80	273
Cooperació exterior	1.095	2.048
Serveis a altres empreses	885	1.522
Serveis de manteniment	13.936	10.249
Serveis a l'ATM	246	310
Serveis a l'AMB	7	0
Intervenció-Inspecció	553	1.175
Ingressos Pla de Pensions (Cp 1995-1997)	6.819	2.693
Penalitzacions a proveïdors	158	273
Ingressos per cobertura de telefonia mòbil	907	880
Serveis de coordinació a CBT	58	58
Altres	410	474
Suma	29.661	31.295
Subvencions especials (veure nota 14.3)		
Targeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Línies 80-81-82-83	1.436	1.354
Altres subvencions	372	553
Suma	9.578	9.677
Subvencions al servei (veure nota 14.2)		
Administracions per Contracte Programa	660.058	430.668
Suma	660.058	430.668
Total ingressos	895.843	894.111

10.2 - Despeses d'exploració

	<u>Any 2020</u>	<u>Any 2019</u>
Aprovisionaments		
Material de consum i reposició	19.724	20.301
Material d'oficina	461	630
Bitlletatge	-115	437
Treballs realitzats per altres empreses	31	203
	<u>20.101</u>	<u>21.571</u>
Consum d'electricitat i carburants	<u>31.229</u>	<u>40.548</u>
Personal		
Sous i salaris	314.655	305.246
Seguretat Social	111.538	108.029
Indemnitzacions	619	385
Aportacions corrents per pensions (CP 1995-1997)	6.819	2.693
Resta aportacions pensions	3.213	1.772
Altres despeses de personal	12.616	16.462
Suma	<u>449.460</u>	<u>434.587</u>



	<u>Any 2020</u>	<u>Any 2019</u>
Serveis exteriors		
Cessió de trens (nota 10.6)	68.870	70.454
Cànon L9/L10 (nota 10.7)	122.597	118.475
Altres lloguers i cànon	1.083	2.645
Reparació i conservació elements transport	15.640	13.232
Reparació i conservació resta immobilitzat	25.892	25.488
Transports	1.305	878
Assegurances	3.994	7.608
Assistència Tècnica i Estudis	5.436	6.681
Seguretat i vigilància	30.008	28.264
Transport i manipulació de recaptació	775	1.432
Despeses d'informàtica	8.075	8.155
Projectes de cooperació exterior	189	72
Neteja i sanejament	25.801	16.121
Promoció i comunicació	2.588	3.642
Consum electricitat estacions i instal·lacions	8.862	9.598
Resta Consums	958	936
Comunicacions	917	869
Despeses Bus Turístic	1.194	4.599
Altres	4.173	6.223
Suma	<u>328.357</u>	<u>325.372</u>
Tributs		
Impost sobre activitats econòmiques	144	143
Impost sobre béns immobles	288	291
Impost sobre gasos fluorats	30	62
Impost sobre valor producció energia elèctrica	12	0
Taxes diverses	191	285
IVA agència de viatges	1	31
Suma	<u>666</u>	<u>812</u>
Variacions de provisions		
Provisions per tràfic	690	128
Suma	<u>690</u>	<u>128</u>
Resultats per vendes d'immobilitzat		
Deteriorament d'immobilitzat	0	-46
Resultat per baixes d'immobilitzat (nota 4.9 i 5.4)	0	44
Resultat per vendes d'immobilitzat (nota 4.9 i 5.4)	-131	-22
Suma	<u>-131</u>	<u>-24</u>
Altres resultats (nota 9.4)	0	-6.958
Total despeses d'explotació	<u>830.372</u>	<u>816.036</u>

10.3 – Amortitzacions

	Any 2020	Any 2019
D'immobilitzat intangible	4.844	4.574
D'immobilitzat material	65.040	63.419
Total amortitzacions	69.884	67.993

10.4 - Resultat financer abans de subvencions

	Any 2020	Any 2019
Despeses financeres		
De crèdits i leasings	17.093	16.933
Interessos de derivats financers	8.622	8.988
D'inversions financeres	74	0
Diferències negatives de canvi	11	8
Interessos litigis	1.104	3.421
Altres	900	712
	27.804	30.062
Ingressos financers		
De crèdits i préstecs	79	82
D'inversions financeres	534	1.099
Diferències positives de canvi	5	28
Subv.per desp.financ.imputada a pèrdues i guanys	256	274
Interessos devolució IVMDH (nota 9.4)	0	1.217
Altres	1.842	2.019
	2.716	4.719
Total resultat financer abans de subvencions	25.088	25.343

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

	Any 2020	Any 2019
Subvenció Inserso	40	51
Subvenció Contracte Programa 1999-2001	643	643
Subvenció Contracte Programa 2007-2008	0	406
Subvenció Contracte Programa 2009-2010	1.859	1.858
Subvenció Contracte Programa 2014-2017	5.507	5.507
Subvenció Contracte Programa 2018	4.394	4.394
Subvenció Contracte Programa 2019	5.962	0
Subvenció en capital trens Can Cuiàs i conv. L4 en L2	1.951	1.951
Subvenció Conveni Gas Natural	619	655
Subvenció trens L-9 sèrie 9000	1.746	1.746
Subvenció 12 trens 2018	1.322	18
Subv. desasbastament CP 2019 42 trens	2.892	2.892
Subv. desasbastament CP 2020 6 trens	386	0
Altres subvencions en capital	763	940
Total subvencions en capital imputades a pèrdues i guanys	28.084	21.061

10.6 – Cessió de trens

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

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

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

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

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

En virtut dels convenis formalitzats entre l'ATM i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, aquesta haurà de satisfer anualment les contraprestacions previstes per la cessió de l'explotació i operacions dels trens mitjançant compensacions amb les subvencions que l'ATM hagi d'abonar a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA anualment per aquest concepte. Per als anys 2020 i 2019, aquest import ha estat de 68.870 i 70.454 milers d'euros, respectivament.

10.7 – Cànon línia 9 i línia 10

D'acord amb les respectives ordres de la Generalitat de Catalunya per les quals s'estableixen els cànon ferroviaris per a la utilització de les infraestructures ferroviàries de les línies 9 i 10 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA per als anys 2020 i 2019, la Societat ha reconegut una despesa de 122.597 i 118.475 milers d'euros, respectivament, per aquest concepte.

NOTA 11 – PROVISIONS I CONTINGÈNCIES

11.1 – Provisions i contingències

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



Any 2020 (Milers d'euros)	Saldo	Variació Provisions		Saldo
	01-01-2020	Dotacions	Aplicacions	31-12-2020
Provisions a llarg termini	8.400	1.200	0	9.600
Provisions a curt termini	15.559	2.195	515	17.239
Provisió "La Sudamèrica"	324	0	2	322
Provisió per reclamacions laborals	7.442	491	461	7.472
Provisió per a responsabilitat civil	60	0	0	60
Altres provisions	7.733	1.704	52	9.385
Total	23.959	3.395	515	26.839

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

Als anys 2020 i 2019 s'han dotat provisions a llarg termini per import de 1.200 milers d'euros i 8.400 milers d'euros respectivament, per fer front a les futures despeses per desasbastament de 6 i 42 trens respectivament, d'acord amb els compromisos assumits per la Societat i a executar abans de gener de 2025. Aquestes provisions s'ha dotat amb càrrec als actius immobilitzats associats per l'estimació del seu cost.

La provisió per "La Sudamèrica" correspon a l'import previst per a l'exteriorització restant dels compromisos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA meritats a 31-12-2020 en relació a aquesta pòlissa d'assegurances.

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

Dins d'altres provisions que es van dotar a l'exercici 2015 i que s'han mantingut per als exercicis 2020, 2019, 2018, 2017 i 2016, s'inclouïa una provisió per una demanda contra la Mutua Universal i en la qual Transports de Barcelona, SA figurava com a tercer civilment responsable.

NOTA 12 – INFORMACIÓ SOBRE MEDI AMBIENT

12.1 – Inversions

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



Any 2020	Valor d'adquisició	Amortització	Valor net
Subministrament i instal·lació de depuradores			
- Ponent	189	154	35
- Triangle (TB)	453	423	30
- Zona Franca I	402	373	29
- Zona Franca 4	2	1	1
- Horta	351	321	30
- Boixeres	160	145	15
- Sagrera	132	75	57
- Roquetes	73	73	0
- Santa Eulàlia	63	63	0
- Triangle Ferroviari (FMB)	123	108	15
- Can Zam	39	31	8
- Zal	21	8	13
TOTAL	2.008	1.775	233
Canvi de Gas-oil C a gas natural a:			
- Zona Franca I	216	216	0
- Sagrera	85	85	0
- Vilapicina	45	45	0
- Santa Eulàlia	69	69	0
TOTAL	415	415	0
Instal·lació de calefacció a gas natural a Horta	900	900	0
Punts verds a:			
- Zona Franca I	140	137	3
- Horta	96	95	1
- Triangle (TB)	80	80	0
- Ponent	55	26	29
- Boixeres	41	25	16
- Santa Eulàlia	40	40	0
- Sagrera	42	42	0
- Triangle Ferroviari (FMB)	5	5	0
- Sant Genís	39	14	25
- Vilapicina	54	54	0
- Can Zam	39	20	19
- Roquetes	10	7	3
TOTAL	641	545	96
Panells solars			
- Zona Franca I	72	71	1
- Horta	24	24	0
- Sagrera	24	24	0
TOTAL	120	119	1
Equip per a subministrament Ad-Blue			
- Horta	182	141	41
- Triangle	168	135	33
- Ponent	114	74	40
TOTAL	464	350	114
Estació de regulació i mesura de gas al Triangle Ferroviari	51	51	0
Compactadora per reciclar cartró	8	8	0
Instruments per a mesura de sorolls i vibracions	6	6	0
Reducció sorolls Tallers Sagrera	88	53	35
Sistema de Gestió mediambiental	225	190	35
Premsa 100 TN tractament residus	4	4	0
Projecte cogeneració d'energia			
- Horta	531	475	56
- Triangle	496	103	393
TOTAL	1.027	578	449
Filtres de partícules per autobusos	4.583	4.583	0
Hibridació autobusos	10.751	10.747	4
Equipament aïllament busos híbrids	8	8	0
Mesura de consums	49	33	16
Infraestructura híbrids cotxes	739	603	136
Anàlitzador diagnòstic híbrids	13	13	0
Recarga bus elèctric	517	104	413
Pantalla sònica entrada Tallers Santa Eulàlia	93	21	72
Instal·lacions tèrmiques Tallers	304	274	30
Il·luminació eficient	203	96	107
Projecte Scada	1.201	671	530
Projecte Electrobus/Programa Elena (BEI)	322	322	0
Sistema eficiència energètica	260	163	97
Llicència ambiental Sant Genís	1.080	433	647
Llicència ambiental Boixeres	20	0	20
Llicència ambiental Santa Eulàlia	20	0	20
Llicència ambiental Triangle	111	0	111
Infraestructura càrrega vehicles elèctrics	170	20	150
Màquina reciclatge plàstics i llanxes	10	2	8
Vehicles auxiliars elèctrics	2.005	636	1.369
Estació recàrrega elèctrica Triangle	1.630	250	1.380
Estacions recàrrega elèctrica al carrer (Forum/Ciutadella)	2.221	195	2.026
TOTAL INVERSIONS	32.267	24.168	8.099

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

12.2 – Despeses

Les despeses incorregudes en els exercicis 2020 i 2019 per a la protecció i millora de medi ambient es mostren al següent detall:

Materials i serveis exteriors (Milers d'euros)	Any 2020				Any 2019			
	Serveis			Total	Serveis			Total
	Materials	exteriors	Resta		Materials	exteriors	Resta	
Auditories medi ambient	0	10	0	10	0	31	0	31
Actuacions de millora	0	88	0	88	0	7	14	21
Tractaments de residus	0	2.755	0	2.755	0	1.758	0	1.758
Gestió mediambiental	15	1.126	99	1.240	6	3.725	442	4.173
Total despeses	15	3.979	99	4.093	6	5.521	456	5.983

Durant l'exercici 2020 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA han continuat realitzant diverses actuacions d'inspecció, anàlisi i retirada de possibles elements d'amiant en les instal·lacions, dependències i trens de la xarxa de Metro. S'ha format al personal i s'han efectuat campanyes mèdiques preventives.

12.3 – Autobusos amb Gas Natural

Des de l'any 2002 s'han adquirit els següents autobusos que funcionen amb gas natural. A l'exercici 2020 s'ha produït la incorporació de nous autobusos, per aquesta raó el valor d'adquisició d'autobusos de gas natural és de 148.728 milers d'euros, a 31 de desembre de 2019 era de 147.606 milers d'euros:



Any 2020 (Milers d'euros)	Valor		
	d'adquisició	Amortització	Valor net
Autobusos gas natural any 2002	4.069	4.069	0
Autobusos gas natural any 2005	15.307	15.307	0
Autobusos gas natural any 2006	5.966	5.966	0
Autobusos gas natural any 2007	17.626	17.626	0
Autobusos gas natural any 2009	11.741	11.158	583
Autobusos gas natural any 2010	15.322	12.786	2.536
Autobusos gas natural any 2011	10.140	7.979	2.161
Autobusos gas natural any 2012	7.834	5.677	2.157
Autobusos gas natural any 2016	5.065	1.747	3.318
Autobusos gas natural any 2017	1.167	292	875
Autobusos gas natural any 2018	17.911	3.370	14.541
Autobusos gas natural any 2019	27.915	3.259	24.656
Autobusos gas natural any 2020	8.664	680	7.984
Total autobusos amb gas natural	148.727	89.916	58.811

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

Així mateix, a l'any 2004 es van fer obres a la cotxera de Zona Franca, per adequar les instal·lacions, per un import de 1.742 milers d'euros, el valor net d'aquestes obres a 31 de desembre de 2020 i 31 de desembre de 2019 són els següents:

Any 2020 (Milers d'euros)	Valor		
	d'adquisició	Amortització	Valor net
Taller autobusos gas natural	1.641	1.641	0
Total taller gas natural	1.641	1.641	0

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

12.4 – Autobusos híbrids

Des de l'any 2010 s'han adquirit autobusos que funcionen amb sistema híbrid. A l'exercici 2020 s'ha produït la incorporació de nous autobusos, per aquesta raó el valor d'adquisició d'autobusos que funcionen amb sistema híbrid és de 120.443 milers d'euros, a 31 de desembre de 2019 era de 111.293 milers d'euros.

El valor net d'aquests autobusos a 31 de desembre de 2020 i a 31 de desembre de 2019, en milers d'euros, són els següents :

Any 2020 (Milers d'euros)	Valor		
	d'adquisició	Amortització	Valor net
Autobusos Híbrids any 2010	865	723	142
Autobusos Híbrids any 2012	5.227	3.622	1.605
Autobusos Híbrids any 2013	11.386	6.924	4.462
Autobusos Híbrids any 2015	12.561	5.274	7.287
Autobusos Híbrids any 2016	22.140	7.467	14.673
Autobusos Híbrids any 2017	23.855	5.976	17.879
Autobusos Híbrids any 2018	23.041	4.956	18.085
Autobusos Híbrids any 2019	12.218	1.907	10.311
Autobusos Híbrids any 2020	9.150	639	8.511
Total autobusos híbrids	120.443	37.488	82.955



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

12.5 – Autobusos elèctrics

Des de l'any 2019 s'han adquirit autobusos elèctrics. A l'exercici 202 s'ha produït la incorporació de nous autobusos, per aquesta raó el valor d'adquisició d'aquests autobusos que funcionen amb sistema elèctric és de 5.676 milers d'euros, a 31 de desembre de 2019 era de 2.116 milers d'euros.

El valor net d'aquests autobusos a 31 de desembre de 2020 i 2019, en milers d'euros, és el següent:

Any 2020 (Milers d'euros)	Valor		
	d'adquisició	Amortització	Valor net
Autobusos Elèctrics any 2019	2.116	316	1.800
Autobusos Elèctrics any 2020	3.560	289	3.271
Total autobusos híbrids	5.676	605	5.071

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

12.6 – Autobusos d'hidrogen

Aquest any 2020 s'ha signat un contracte per la compra de 8 autobusos elèctrics amb pila d'hidrogen per un import total de 5.924 milers d'euros, dels quals a 31 de desembre de 2020 s'ha comptabilitzat com a inversió en curs, un import de 265 milers d'euros.

12.7 – Altres Inversions de l'any

Les altres inversions realitzades durant els exercicis 2020 i 2019 per raons mediambientals corresponen a:

(Milers d'euros)	Any 2020
Estacions recàrrega Fòrum i Cisell	486
Vehicles auxiliars elèctrics	482
Llocs recàrrega bus elèctric	64
Sistema Scada	38
Sistema Gestió mediambiental	36
Carregadors elèctrics	26
Llocs recàrrega vehicles auxiliars	18
Estació recàrrega Triangle	7
Infraestructura híbrids en cotxes	1
Total	1.158

Al llarg de l'exercici 2020 s'ha conegut que serà necessari realitzar, al llarg dels exercicis 2021, 2022 i 2023, un procés de desasbestament de 6 trens, es preveu que el cost de realitzar aquest procés ascendirà al voltant de 1.200 milers d'euros.



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

Al llarg de l'exercici 2019 es va conèixer que serà necessari realitzar, al llarg dels exercicis 2021, 2022 i 2023, un procés de desasbestament de 42 trens. Es va preveure que el cost de realitzar aquest procés ascendirà al voltant de 8.400 milers d'euros.

NOTA 13 – RETRIBUCIONS A LLARG TERMINI AL PERSONAL

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

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

de 1997 un total de 1.993 empleats sobre una plantilla total de 2.519 en el cas de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

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

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

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

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

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



En data 19 de desembre de 2008 les Comissions de Control dels Plans de Pensions d'ocupació de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA, respectivament,

van acordar substituir la taula de mortalitat de passius GR 80 (-2 anys) per la taula PER 2000P (producció) per prestacions causades abans del 31 de desembre de 1997 i 3 de juny de 1999, respectivament. Per prestacions causades amb posterioritat a les dates anteriors s'aplica la taula GR 95.

Amb efecte 31 de desembre de 2020, deixen de ser aplicables les taules anteriors segons resolució de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones de 17 de desembre de 2020. En aquest sentit encara no s'ha determinat si els Plans aplicaran les taules biomètriques de referència de l'esmentada resolució o bé unes taules biomètriques d'experiència pròpia, les quals haurien de complir els requisits previstos a la normativa vigent. Les eventuais majors provisions matemàtiques derivades de l'aplicació de les noves taules, pendents de quantificació per la raó esmentada, s'haurien de cobrir, si escau, amb els recursos disponibles per aquesta finalitat i atenent al que preveu la normativa dels Plans de Pensions al respecte. En tot cas, les aportacions del promotor estan limitades a les aportacions de les Administracions per aquest concepte.

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

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

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

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

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

A partir de l'exercici 2019 ha estat d'aplicació al Pla de Pensions un tipus de 1,57% (tipus d'interès màxim publicat per la Direcció General de Seguros y Fondos de Pensiones). Les Societats han efectuat aportacions de 2.520 milers d'euros i 2.033 milers d'euros, respectivament per Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA, a l'exercici 2020 derivades de l'esmentat canvi de tipus d'interès amb càrrec als recursos disponibles per aquesta finalitat.

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

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

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

Durant els anys 2020 i 2019, les Societats han fet aportacions corrents que es destinen a cobrir les contingències de jubilació i risc (nota 10.2).



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

NOTA 14 – SUBVENCIONS, DONACIONS I LLEGATS

14.1 - Subvencions en capital, donacions i llegats

Any 2020 (Milers d'euros)	Saldo a 01-01-2020	Incorporac. 2020	Trasp. a rtats. 2020	Saldo a 31-12-2020
Subv.conversió trens L-4 a L-2	14.545	0	1.455	13.090
Subv.trens ATP-ATO Can Cuiàs	4.961	0	496	4.465
Subv.en capital mat.mòbil L-2	2.572	0	643	1.929
Subv.en capital CP 2005-2006	0	0	0	0
Subv.en capital CP 2007-2008	0	0	0	0
Subv.en capital CP 2009-2010	2.419	0	1.583	836
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	39.738	0	2.023	37.715
Subv.en capital CP 2014-2017	41.703	0	5.508	36.195
Subv.en capital CP 2018	41.138	0	4.394	36.744
Subv.en capital 12 trens	52.391	35.692	1.322	86.761
Subv.en capital 42 trens	13.405	80.430	0	93.835
Subv.en capital 8 trens	0	2.538	0	2.538
Subv.en capital desasbestament trens	5.508	1.200	3.278	3.430
Subv.en capital CP 2019	69.518	0	5.962	63.556
Subv.en capital CP 2020	0	25.272	0	25.272
Subv.Gas Natural	2.799	0	619	2.180
Subv.IDAE	578	0	261	317
Subv.ELENA	42	0	8	34
Subv.en capital Wifi Ciutadà	612	0	433	179
Subv.Pla Movea	45	0	8	37
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	513	96	0	609
Societat Catalana Mobilitat, SA	118	0	0	118
Subv.com.obertura crèdit CP 2014-2017 (nota 6.3)	1.939	0	256	1.683
Centre mèdic Col·laborador INSS	1.312	1.520	0	2.832
Subvencions atorgades transitòries	0	389	0	389
Altres subvencions de capital	216	0	91	125
Total	298.696	147.137	28.340	417.493

Any 2019 (Milers d'euros)	Saldo a 01-01-2019	Incorporac. 2019	Trasp. a rtats. 2019	Saldo a 31-12-2019
Subv.conversió trens L-4 a L-2	16.000	0	1.455	14.545
Subv.trens ATP-ATO Can Cuiàs	5.457	0	496	4.961
Subv.en capital mat.mòbil L-2	3.215	0	643	2.572
Subv.en capital CP 2005-2006	0	0	0	0
Subv.en capital CP 2007-2008	407	0	407	0
Subv.en capital CP 2009-2010	4.001	0	1.582	2.419
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	41.761	0	2.023	39.738
Subv.en capital CP 2014-2017	47.211	0	5.508	41.703
Subv.en capital CP 2018	45.532	0	4.394	41.138
Subv.en capital 12 trens	32.241	20.168	18	52.391
Subv.en capital 42 trens	0	13.405	0	13.405
Subv.en capital desasbastament trens	0	8.400	2.892	5.508
Subv.en capital CP 2019	0	69.518	0	69.518
Subv.Gas Natural	3.139	315	655	2.799
Subv.IDAE	857	0	279	578
Subv.ELENA	83	0	41	42
Subv.en capital Wifi Ciutadà	959	210	557	612
Subv.Pla Movea	53	0	8	45
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	513	0	0	513
Societat Catalana Mobilitat, SA	118	0	0	118
Subv.com.obertura crèdit CP 2014-2017 (nota 6.3)	2.213	0	274	1.939
Centre mèdic Col·laborador INSS	1.236	76	0	1.312
Altres subvencions de capital	320	0	104	216
Total	207.940	112.092	21.336	298.696



Les subvencions dels Contractes Programa 2005-2006, 2007-2008, 2009-2010, 2014-2017, 2018, 2019 i 2020 deriven dels acords esmentats en aquests Contractes.

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

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

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

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

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

La subvenció en capital de l'any 2020 per a l'adquisició de 8 trens correspon al finançament a rebre de l'ATM per a la seva cobertura (nota 6.3), que es finançarà en els propers Contractes Programa.

La subvenció en capital per desasbestament de trens correspon a la necessitat de realitzar un procés de desasbestament en 48 trens que s'han de retirar a mida que es produeixi l'entrada dels nous trens comprats (notes 6.2 i 6.3).

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

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

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

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

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

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

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA són empreses col·laboradores amb l'Institut Nacional de la Seguretat Social (INSS) en matèria de gestió de contingències laborals per accidents de treball. Anualment s'efectua balanç entre les primes retingudes i el cost de les actuacions gestionades per l'empresa, i amb aquest càlcul es procedeix a dotar la reserva d'estabilització de millora de prestacions a l'empara del que determina el Reial Decret Legislatiu 1/1994, de 20 de juny, Llei General de la Seguretat Social.

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

En data 6 de novembre de 2020, la Comissió Europea va escollir el projecte de Transports de Barcelona, SA (CEF 2019-ES-TM-6346-W) com a elegible i beneficiari d'una subvenció en capital per a la renovació de flota neta d'autobusos de fins a 9.214 milers d'euros, que s'executarà en bona part entre 2021 i 2022 i de la qual s'han reconegut 389 milers d'euros en aquest exercici.



14.2 - Subvencions al servei

Any 2020 (Milers d'euros)	METRO	TB	TOTAL
ATM per Contracte Programa			
Necessitats Corrents	406.847	253.211	660.058
Total	406.847	253.211	660.058

Aquestes subvencions inclouen les majors necessitats de TMB per l'impacte de la Covid-19 recollides a les notes 6.3.3 i 6.8.

Els imports comptabilitzats corresponen als compromisos adquirits per l'ATM per a l'any 2020 (nota 6.3).

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

Els imports comptabilitzats corresponen als compromisos adquirits per l'ATM per a l'any 2019 (nota 6.2).

14.3 - Altres Subvencions

(Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Àrea Metropolitana de Barcelona		
Targeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Línies 80, 81, 82 i 83	1.436	1.354
Suma	9.206	9.124
Institut Municipal de Serveis Funeraris		
Línies 102, 103 i 104	42	206
Suma	42	206
Altres subvencions	330	347
Total	9.578	9.677

Les subvencions comptabilitzades per als anys 2020 i 2019 ho han estat en funció dels acords contractuals amb els Organismes i Entitats que s'esmenten en el quadre anterior (veure nota 6.6).

NOTA 15 – FETS POSTERIORS AL TANCAMENT

15.1 – Noves tarifes

El dia 1 de Gener de 2021 entren en vigor les noves tarifes que són les mateixes aplicades a l'any 2020.

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

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

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

A continuació es detallen els títols més utilitzats:



QUADRE SISTEMA TARIFARI INTEGRAT	
T-casual (1 a 6 zones)	Targeta multi-viatge que permet realitzar 10 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Títol unipersonal, la podrà utilitzar qualsevol persona que en sigui portadora, però no permetrà viatjar al mateix temps més d'una persona.
T-usual (1 a 6 zones)	Títol de transport que permet realitzar un nombre il·limitat de, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol personalitzat mitjançant DNI.
T-Jove (1 a 6 zones)	Títol de transport que permet fer un nombre il·limitat de desplaçaments, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 90 dies consecutius des de la primera validació. Títol personalitzat mitjançant DNI o carnets acreditatius dels operadors, per a persones menors de 25 anys.
T-Dia (1 a 6 zones)	Títol que permet realitzar un nombre il·limitat de desplaçaments, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 24 hores a partir de la primera validació. Permet com a màxim, una anada i tornada a l'Aeroport T-1 i Aeroport T-2 de la L-9SUD. Títol unipersonal.
T-Grup (1 a 6 zones)	Targeta multi-viatge que permet realitzar 70 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol multipersonal.
T-Familiar (1 a 6 zones)	Targeta multi-viatge que permet realitzar 8 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones) en 30 dies consecutius des de la seva primera validació. Títol multipersonal, no requereix acreditació. Entrarà en vigor l'1 de març de 2020.
T-Aire	Targeta multipersonal de 2 viatges integrats (d'1 a 6 zones) a utilitzar el mateix dia de la primera validació, activant-se la venda a les màquines automàtiques els dies en que es declari una situació d'episodi ambiental de contaminació.
T-verda	Tarjeta gratuïta i amb viatges il·limitats durant tres anys, per a persones que hagin desballestat el seu vehicle contaminant i hagin renunciat a comprar-ne cap altre en tres anys. El gestiona l'AMB.
T-4	Títol vàlid per a realitzar 10 desplaçaments integrats a la xarxa d'autobusos i metro de TMB (excepte els serveis especials i Bus Turístic), xarxa d'autobusos de l'AMB, FGC i TRAM (únicament Zona 1). Títol personal, vàlid, únicament adjuntant alguna de les següents targetes identificatives: <ul style="list-style-type: none"> -Targeta Rosa Metropolitana de tarifa reduïda -Carnet Rosa Metropolità de tarifa reduïda -Carnet Groc Metropolità -Targeta de Pensionista "B" de FGC
Targeta Rosa	Targeta personal i intransferible amb la qual es pot viatjar gratuïtament o bé amb tarifa reduïda, en: <ul style="list-style-type: none"> -Línies regulars d'autobús de TMB -Ferrocarrils de la Generalitat (dins la 1a corona metropolitana) -Metro -Trambaix -Trambesós i Funicular de Montjuïc Serveis regulars de les següents empreses dins de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB): Tusgsal, Authosa, Sagalés, Rosanbus, Oliveras, Soler i Sauret (Urbans de Sant Feliu, Esplubús, JustTram i JustMetro), Mons i TCC2 (PR4).
Targeta T-16	Títol de transport per als nens i nenes de 4 a 16 anys que els permet fer gratuïtament un nombre il·limitat de viatges, a la xarxa de transport públic del sistema tarifari integrat, dins la mateixa zona tarifària en la que resideixi el nen o la nena. És un títol personalitzat amb el nom i el DNI/NIE/passaport, que s'ha de validar a cada viatge, i només la pot fer servir el nen o la nena que en sigui el titular.

PREUS DELS TÍTOLS INTEGRATS ANY 2021 (en euros)						
	1 Zona	2 Zones	3 Zones	4 Zones	5 Zones	6 Zones
Bitllet senzill (no integrat)	2,40					
Bitllet senzill aeroport (no integrat)	5,15					
T-casual	11,35	22,40	30,50	39,20	45,05	47,90
T-usual	40,00	53,85	75,60	92,55	106,20	113,75
T-jove	80,00	105,20	147,55	180,75	207,40	222,25
T-dia	10,50	16,00	20,10	22,45	25,15	28,15
T-grup	79,45	156,80	213,50	274,40	315,35	335,30
T-família	10,00	19,00	27,00	35,00	40,00	42,00
T-aire	2,05	4,05	5,50	7,55	8,10	8,60
T-4	4,00					



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

Comparació de preus zona 1 any 2021 amb preus any 2020 (en euros)		
	Any 2021	Any 2020
Bitllet senzill (no integrat)	2,40	2,40
Bitllet senzill aeroport (no integrat)	5,15	5,15
T-casual	11,35	11,35
T-usual	40,00	40,00
T-jove	80,00	80,00
T-dia	10,50	10,50
T-grup	79,45	79,45
T-familiar	10,00	10,00
T-aire	2,05	2,05
T-4	4,00	4,00

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

Tarifes Telefèric de Montjuïc any 2021	
Bitllet senzill adult	8,90
Bitllet senzill infantil	7,10
Bitllet d'anada i tornada adult	13,50
Bitllet d'anada i tornada infantil	9,70

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



15.2 – Altres fets

Del 8 de febrer de 2021 al 7 de març de 2021, el Telefèric de Montjuïc ha tancat les portes al públic, degut a feines de revisió tècnica i posada a punt de les instal·lacions.

15.3 – Després del tancament de l'exercici, la pròrroga de l'Estat d'alarma aprovada pel Consell de Ministres el passat 3 de novembre de 2020, continua vigent fins el 9 de maig de 2021.

Així mateix, el Consell d'Administració de l'ATM va decidir, el passat 21 de desembre de 2020, mantenir les tarifes del transports públic per al proper exercici de 2021.

La decisió del Consell d'Administració de l'ATM es va prendre malgrat que el dèficit provocat per la pandèmia de la Covid-19 es preveu que arribi als 750 milions d'euros al 2021, ja que l'ATM preveu també que la demanda global a la xarxa de transport públic del proper exercici se situï entre el 68% i el 80% respecte els valors previs a la pandèmia. En aquest sentit, a la data

de formulació d'aquests Comptes Anuals encara s'estava negociant entre les Administracions els convenis i acords de finançament que haurien de permetre cobrir les majors necessitats del sistema de transport gestionat per l'ATM per a l'any 2020 i següents, així com el dèficit addicional provocat per la pandèmia de la Covid-19. En aquest marc, també s'haurà de formalitzar el corresponent Contracte Programa ATM-TMB amb l'objectiu de cobrir les seves necessitats per a l'any 2021 i següents.

La situació provocada per la pandèmia Covid-19 ha produït un important descens en la demanda del servei de transport del Telefèric de Montjuïc gestionat per l'empresa Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, així com els serveis prestats per Transports Metropolitans de Barcelona, SL que s'han vist també afectades per la reducció de l'afluència de turistes. Això ha tingut una afectació directa sobre els ingressos d'explotació de les Societats que s'han reduït en un 86% en el cas de Projectes i serveis de Mobilitat, SA i un 82% en el cas de Transports Metropolitans de Barcelona, SL, respecte l'exercici precedent, i suposa unes pèrdues per a l'exercici 2020 de 1.062 i 368 milers d'euros, respectivament.

Per a l'exercici 2021, s'espera un nivell d'ingressos molt reduït respecte els de l'exercici 2019, si bé encara és aviat per poder avaluar el seu impacte sobre el resultat de 2021. En tot cas les Societats compten amb una posició de patrimoni net molt sanejada i en el marc del grup TMB es fa un seguiment continu de l'evolució de la situació, des de totes les vessants, per tal d'aplicar en cada moment les mesures més adients en funció del seu impacte en les activitats del grup TMB i en la seva situació econòmica i financera.

NOTA 16 – OPERACIONS AMB PARTS VINCULADES

16.1 – Consell d'Administració i Alta Direcció

El Consells d'Administració han estat formats, en el decurs de 2020, per 15 membres en el cas de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i 15 membres en el cas de Transports de

Barcelona, SA. L'Alta Direcció de les Societats recau en els Consellers que tenen delegació especial del Consell.

El total de remuneracions per a tots els conceptes dels membres dels Consells ha estat de 129 milers d'euros en el cas de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (en l'exercici 2019 van ser 92 milers d'euros) i de 124 milers d'euros en el cas de Transports de Barcelona, SA (en l'exercici 2019 van ser 89 milers d'euros), dels quals corresponen a retribucions a l'Alta Direcció la quantitat de 69 milers d'euros en el cas de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (en l'exercici 2019 van ser 61 milers d'euros) i de 67 milers d'euros en el cas de Transports de Barcelona, SA (en l'exercici 2019 van ser 59 milers d'euros). Les dues Societats han satisfet, una pòlissa de responsabilitat civil d'Administradors i Directius per import 4 milers d'euros cadascuna (4 milers d'euros cada Societat a l'any 2019).

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

El personal d'Alta Direcció té el dret d'inscriure's al Pla de Pensions d'Ocupació que, tant Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA com Transports de Barcelona, SA, tenen establerts per als seus empleats. En conseqüència, el règim d'aportacions al que estan obligades les Societats i de percepció de prestacions a que té dret aquest personal són els mateixos que regeixen per al conjunt de la plantilla, i dels quals s'informa amplament en la nota 13. No s'han fet aportacions per aquest col·lectiu durant els exercicis 2020 ni 2019.

Pel que fa al pagament de primes d'assegurances de vida i de crèdits concedits al personal d'Alta Direcció, aquest no n'ha fet ús durant els exercicis 2020 ni 2019.

A Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA durant l'any 2019 es van pagar 7 milers d'euros d'indemnitzacions al personal d'Alta Direcció per extinció de contracte. A Transports de Barcelona, SA durant l'any 2019 es van pagar 7 milers d'euros d'indemnitzacions al personal d'Alta Direcció per extinció de contracte. A l'any 2020 no s'ha pagat cap indemnització al personal d'Alta Direcció.



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

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

16.3 – Fundació TMB

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

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

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

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

(Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Serveis prestats a la Fundació TMB		
Serveis prestats pel personal de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA en la Fundació TMB i serveis subcontractats (IVA inclòs)	125	121
Donació rebuda pels serveis prestats i ingressos a compte	210	206
Total serveis prestats	335	327

SALDOS AMB PARTS VINCULADES EN L'EXERCICI		
(Milers d'euros)	Any 2020	Any 2019
Actiu corrent		
Deutors, ent.grup, assoc. i parts vinculades	125	121
Total Actiu corrent	125	121
Passiu corrent		
Proveïdors, ent.grup, assoc. i parts vinculades	0	0
Total Passiu corrent	0	0

NOTA 17 – ALTRA INFORMACIÓ

17.1 – El nombre mitjà de persones empleades en els exercicis 2020 i 2019, expressat per activitats, es desglossa a continuació:



Activitat	Nombre mitjà de persones	
	Any 2020	Any 2019
Material Mòbil Metro	389	385
Manteniment i Projectes Infraestructures Metro	572	536
Gerències de línies convencionals i automàtiques	2.039	1.947
Centres operatius de Negoci (CON's)	3.859	3.866
Enginyeria i Tallers Bus	100	99
Infraestructures Bus	35	35
Explotació del Telefèric de Montjuïc	23	22
Explotació Transports Metropolitans de Barcelona, SL	2	2
Altres serveis operatius	364	351
Àrees funcionals	618	603
Plantilla cedits de Metro a TB	12	12
Plantilla cedits de TB a Metro	10	10
Total	8.023	7.868

El nombre total de persones distribuïdes per activitat i sexe al final dels exercicis 2020 (8.366 persones) i 2019 (8.469 persones) és el següent:

Any 2020			
Activitat	Total a 31-12-2020	Homes	Dones
Material Mòbil Metro	407	404	3
Manteniment i Projectes Infraestructures Metro	597	569	28
Gerències de línies convencionals i automàtiques	2.100	1.092	1.008
Centres operatius de Negoci (CON's)	4.006	3.715	291
Enginyeria i Tallers Bus	107	104	3
Infraestructures Bus	36	34	2
Explotació del Telefèric de Montjuïc	27	10	17
Explotació Transports Metropolitans de Barcelona, SL	2	1	1
Altres serveis operatius	398	312	86
Àrees funcionals	662	370	292
Plantilla cedits de Metro a TB	13	11	2
Plantilla cedits de TB a Metro	11	7	4
Total	8.366	6.629	1.737

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

El nombre mitjà de persones empleades en els exercicis 2020 i 2019 pel Grup amb discapacitat superior o igual al 33% es detalla a continuació:

Sexe	Any 2020	Any 2019
Homes	111,42	117,31
Dones	15,95	16,4
Total	127,37	133,71



17.2 – L'import dels honoraris corresponents als exercicis 2020 i 2019 per auditoria de comptes i altres serveis prestats es detalla a continuació:

(Milers d'euros)		
Honoraris per auditoria de comptes i altres serveis prestats per la societat auditada	Any 2020	Any 2019
Serveis d'auditoria	111	111
Altres serveis	25	31
Total	136	142

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

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

(Milers d'euros) Pagaments realitzats i pendents de pagament a 31 de desembre	Any 2020			
	Dies			
	FMB	TB	PSM	TMB,SL
Període mig de pagament a proveïdors	59	56	34	30
Ràtio d'operacions pagades	38	57	35	31
Ràtio d'operacions pendents de pagament	269	44	22	16
	Import			
Total pagaments realitzats	408.625	137.687	2.092	1.629
Total pagaments pendents	41.150	13.848	255	68

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

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

Per altra banda, atès que Transports de Barcelona, SA està enquadrada en l'article 2.1 de la Llei orgànica 2/2012 de 27 d'abril, cal esmentar que els seu període mig de pagament calculat d'acord amb el RD 1040/2017 de 22 de desembre seria de 44,89 dies (29,78 dies a l'any 2019).



NOTA 18 – INFORMACIÓ SEGMENTADA

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

Any 2020 (Milers d'euros)	FMB	TB	PSM	TMB,SL	Total
Ingressos d'explotació	573.829	324.431	1.352	318	899.930
Aprovisionaments	10.098	9.932	37	34	20.101
Despeses de personal	205.052	243.345	919	144	449.460
Serveis exteriors i altres	310.415	52.246	1.137	484	364.282
Amortització neta de l'immobilitzat	22.255	18.882	579	98	41.814
Pèrdues, deterioraments i variació de provisions	603	85	2	0	690
Resultat d'explotació	25.406	-59	-1.322	-442	23.583
Ingressos financers	1.577	1.386	334	0	3.297
Despeses financeres	26.983	1.327	74	0	28.384
Resultat d'operacions interrompudes	0	0	0	0	0
Resultat abans d'impostos	0	0	-1.062	-442	-1.504
Actius del segment	1.281.222	465.975	65.731	1.058	1.813.986
Passius del segment	883.154	247.236	428	161	1.130.979
Patrimoni net del segment	398.068	218.739	65.303	897	683.007
Fluxos nets d'efectiu de les activitats de:					
Operació	-67.317	46.130	-749	-646	-22.582
Inversió	-133.483	-80.476	-50.393	-145	-264.497
Finançament	191.155	24.066	0	0	215.221
Adquisicions d'actius no corrents en l'exercici	165.052	23.223	295	155	188.725

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

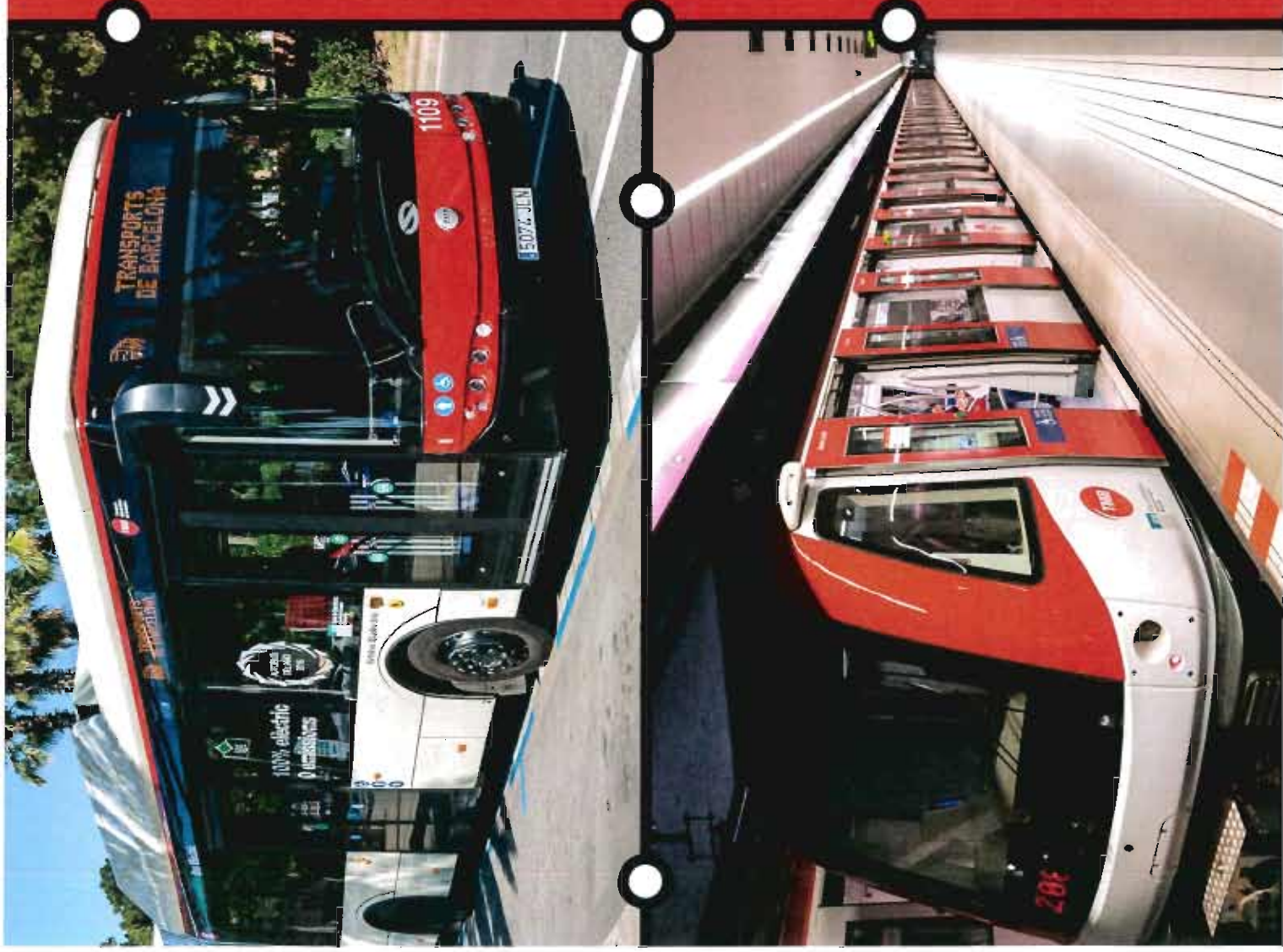
Les Societats realitzen les seves activitats econòmiques ordinàries dins d'un únic mercat, el de transport urbà de viatgers, circumscrit a l'àmbit geogràfic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, raó per la qual no es fa cap tipus de desglossament d'activitats ni d'àrees geogràfiques.

Els membres del Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en reunió del dia 29 de març de 2021, donen per formulats els Comptes Anuals 2020, recollits en aquest document que consta de 151 pàgines incloent la de signatures.



Memòria de sostenibilitat 2020

Informe de Gestió 2020
del Grup Consolidat de
Transports Metropolitans
de Barcelona



Índex

1. Presentació de la presidenta i del conseller delegat	3	5. Gestió responsable	63	8. Compromís social	126
2. Fets i dades destacats de 2020	5	5.1. Ètica i bon govern	64	8.1. Fundació TMB	127
2.1. Dades principals de la xarxa de bus i metro de 2020	6	5.1.1. Governança	64	8.1.1. TMB Educa	127
2.2. Fets destacats de 2020	7	5.1.2. Normativa i reglament	67	8.1.2. Patrimoni històric	129
2.3. Fites de l'exercici	9	5.2. Gestió del risc	69	8.1.3. Projectes culturals	130
		5.2.1. Sistema de gestió de riscos	69	8.1.4. Projectes socials	131
		5.2.2. Tipus de riscos i accions correctores	69	8.2. Drets humans	133
3. Qui som?	13	5.3. Transparència	71		
3.1. El nostre model de negoci	16	5.3.1. Grups d'interès	71	9. Informació financera del Grup TMB	134
3.1.1. Serveis i productes de TMB	16	5.3.2. Materialitat	73	9.1. Compte de pèrdues i guanys	136
3.1.2. Entorn institucional	21			9.2. Balanç de situació a 31 de desembre	139
3.1.3. Negoci internacional	23	6. La nostra gent	75	9.3. Informació fiscal	140
3.2. Tendències i estratègia de TMB	25	6.1. Perfil del grup	76	9.4. Inversions	141
3.2.1. Tendències i reptes del sector	25	6.1.1. Ocupació	76		
3.2.2. Mapa i línies estratègiques de TMB	28	6.1.2. Política retributiva	82	10. Gestió de la COVID-19	143
3.2.3. Pla de Responsabilitat Social i Sostenibilitat	30	6.2. Atracció i impuls del talent	87	10.1. Organització per a la gestió de la crisi	145
		6.2.1. Formació	87	10.2. Protecció per al personal	146
4. Serveis de qualitat, innovadors i segurs	42	6.2.2. Desenvolupament del talent	90	10.2.1. Incidència de la COVID-19 a la plantilla de TMB	147
4.1. Qualitat en el servei de TMB	43	6.3. Benestar, diversitat i inclusió	91	10.3. Actuacions per combatre la COVID-19 al servei de metro i bus	148
4.1.1. Passatgers transportats	43	6.3.1. Organització de la feina	91	10.3.1. Actuacions de neteja i desinfecció	149
4.1.2. Dades principals de la xarxa de metro i bus	46	6.3.2. Relacions socials	95	10.3.2. Actuacions per a la millora de la renovació de l'aire	150
4.1.3. Atenció i satisfacció del client	53	6.3.3. Comunicació interna	98		
4.1.4. Accessibilitat dels serveis	55	6.3.4. Igualtat d'oportunitats	98	10.4. Accions de comunicació i atenció als usuaris	151
4.2. La nostra aposta per la innovació	57	6.4. Seguretat i salut a la feina	100	10.4.1. Accions de comunicació interna per la COVID-19	151
4.2.1. Novel·tats i millores	57	6.4.1. Foment de la salut i la seguretat laboral	100	10.4.2. Atenció al client	152
4.2.2. Projectes d'innovació, recerca i desenvolupament	57	6.4.2. Accidentabilitat laboral	104	10.4.3. Accions de comunicació digital	153
4.3. Salut i seguretat dels passatgers	58			10.4.4. Gestió a les xarxes socials	153
4.3.1. Viatges segurs	59	7. Protecció del medi ambient	106	10.4.5. Campanyes publicitàries i accions de sensibilització	154
4.3.2. Protecció de dades	59	7.1. Gestió mediambiental	107	10.4.6. Voluntariat i iniciatives socials	155
4.4. Comunicació externa	61	7.1.1. Prevenció de riscos ambientals	108	10.5. Anàlisi de la mobilitat	156
4.4.1. Relació amb els mitjans de comunicació	62	7.1.2. Sistema de gestió ambiental i energètica	108	10.6. Impacte econòmic	158
4.4.2. Presència a les xarxes socials	62	7.2. Reducció de l'impacte en l'entorn	110	10.7. TMB davant la nova situació	160
		7.2.1. Prevenció i gestió de residus	110		
		7.2.2. Protecció de la biodiversitat	115	11. Fets destacats després del tancament de l'exercici	162
		7.3. Minimització en l'ús de recursos	116		
		7.3.1. Aigua	116	12. Taula de continguts de l'estat d'informació no financera	164
		7.3.2. Energia	117		
		7.4. Lluita contra el canvi climàtic	120		
		7.4.1. Emissions	120		
		7.4.2. Altres tipus de contaminació	124		

Carta de la presidenta



El 2020 ha estat un any molt dur i complex per a tothom, tant siguin persones com organitzacions. Un any marcat per la pandèmia de la COVID-19, la major crisi sanitària mundial dels darrers cent anys, que ens ha obligat a tots a fer un enorme sobreefort personal i professional.

A l'hora de fer balanç, no podem obviar que aquesta conjuntura crítica, que ha tingut un impacte llarg i profund, ha estat complicada de gestionar. De fet, ho continua sent, perquè quan es prepara la memòria que ara teniu a les mans encara no ha finalitzat l'amenaça del virus i les seves conseqüències. No obstant això, gràcies a la implicació de totes les persones, al llarg del 2020 hem pogut assolir amb molt bona nota tot allò que era fonamental per a una empresa com la nostra i en unes circumstàncies tan difícils: donar servei a la ciutadania amb les màximes garanties de qualitat, seguretat i excel·lència.

Malgrat un context ple de dificultats, l'any 2020 hem estat capaços de superar una prova tan delicada com mantenir, i fins i tot incrementar el servei, vellant alhora per l'estricta seguretat sanitària tant dels usuaris com dels treballadors i treballadores que formem TMB.

S'ha fet bé i sense deixar d'atendre molts altres reptes que teníem per davant. Vull felicitar-vos a tots i a totes per haver-ho fet possible en un context tan difícil. Crec que això marca, per damunt de moltes coses, el que som: una organització compromesa, que té l'objectiu de garantir la mobilitat de Barcelona i la seva àrea metropolitana, procurant una gestió eficient amb els recursos de que disposem i mantenint sempre el més alt nivell de la prestació del servei.

Aquesta dedicació per donar resposta a les necessitats de moure's dels nostres conciutadans i conciutadanes no ens ha fet oblidar altres objectius també importants, com ara la preservació del medi ambient i la millora de qualitat de l'aire, treballant d'una manera inclusiva i integradora, i amb la voluntat d'innovar i millorar constantment el servei que donem.

Un compromís que, avui més que mai, no permet entendre Barcelona i la seva àrea metropolitana sense una organització com TMB.

Rosa Alarcón Montañés
Presidenta de TMB



Carta del conseller delegat



Per balanç de l'any 2020 és parlar de la pandèmia, de la greu crisi que ha comportat en tots els àmbits i de les seves desoladores conseqüències, que en més o menys mesura ens han afectat a tots.

A TMB iniciàvem el 2020 plens d'optimisme, amb xifres històriques de viatgers i sent el mitjà de transport més utilitzat a Barcelona i l'àrea metropolitana. Teníem nous reptes i objectius ambiciós de millora per continuar sent una organització referent de mobilitat sostenible arreu del món.

No obstant això, les restriccions a la mobilitat imposades per la pandèmia han provocat un canvi radical en la mobilitat i un retrocés en l'ús del transport col·lectiu. El consum total durant la primavera el va reduir al mínim, per sota del 10 % de la demanda habitual, i des de llavors la situació sanitària ha comportat que encara ens trobem en xifres de recuperació, que, a l'hora d'escriure aquesta memòria, encara no arriben al 60 %.

Des del primer moment, TMB i el seu equip han fet un gran esforç per revertir la situació i superar aquesta crisi, amb mesures i millores que facin de les xarxes de metro i bus un espai més segur i atractiu. Els serveis de TMB han estat en tot moment al servei dels ciutadans, fins i tot en els moments més difícils, per protegir la salut de tots donant l'oferta de servei més elevada de la història.

Les conseqüències econòmiques de la crisi han estat molt greus. TMB, amb el conjunt de les administracions públiques, ha hagut de cercar solucions financeres per garantir la continuïtat del servei de transport públic i ha gestionat els recursos amb la màxima eficàcia. Així, ha aconseguit

reduir les despeses de manera significativa i alhora ha incrementat en els aspectes necessaris per garantir la màxima seguretat als viatgers i també al personal.

Tot i aquesta situació complicada, hem de mirar cap al futur. Tots tenim l'obligació d'afrontar la crisi ambiental de les nostres ciutats, i això exigeix una mobilitat sostenible i eficaç. TMB és reconeguda internacionalment per l'esforç que fa per incorporar energies netes i renovables, tant al metro com als autobusos, amb l'objectiu d'aconseguir un transport públic lliure d'emissions contaminants. Ara afrontem una crisi sanitària terrible per la pandèmia de la COVID-19, però hem d'evitar que es produeixi una altra crisi provocada per la contaminació, les conseqüències de la qual també poden ser catastròfiques.

Tot plegat no ens fa oblidar l'aposta pels aspectes tecnològics i d'innovació aplicats en la millora de les nostres xarxes de transport públic. Continuem treballant-hi amb la màxima ambició per assolir una mobilitat sostenible i viable, i per adaptar-nos a les necessitats de la societat, de l'entorn. Treballem en aquest sentit i els projectes que presentarem al pla de recuperació, transformació i resiliència són una gran oportunitat per estar preparats per al futur i afrontar-lo amb il·lusió en benefici de tota la ciutadania.

Gerardo Lertxundi
Conseller delegat de TMB

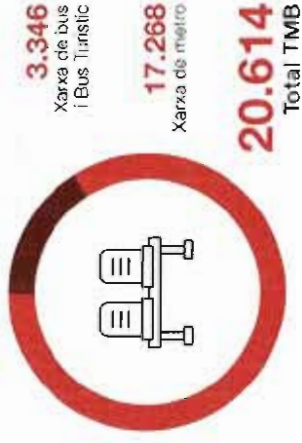
2

Fets i dades destacats de 2020

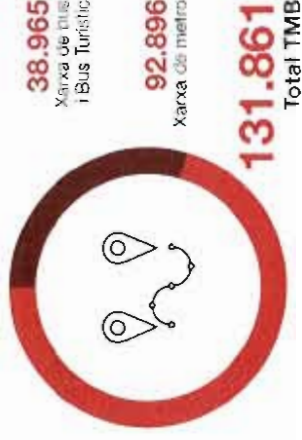


2.1. Dades principals de la xarxa de bus i metro de 2020

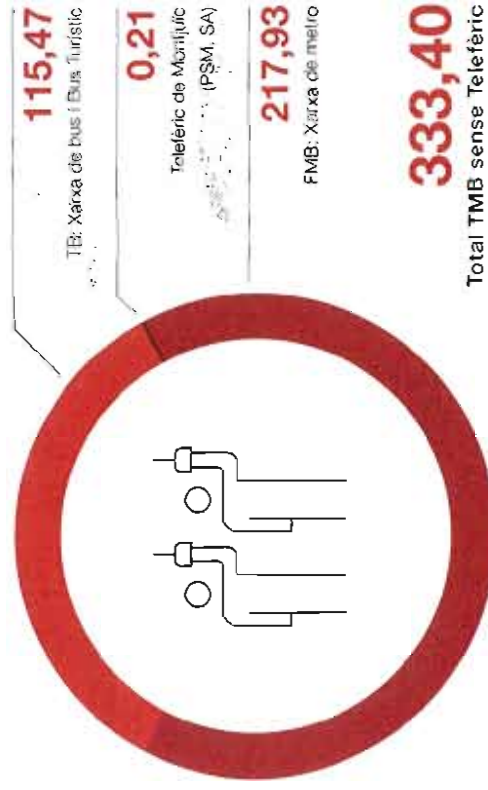
Nombre de places per quilòmetre ofertes (milions)



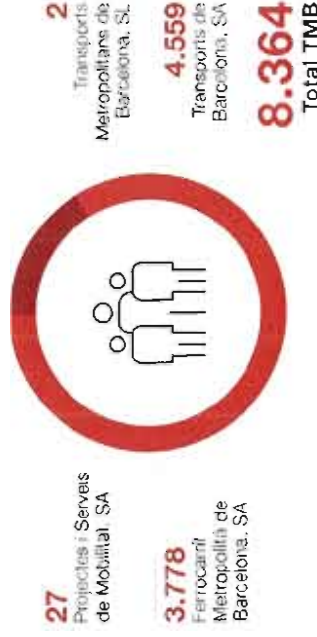
Trajecte recorregut en cotxes per quilòmetre útils (milers)



Viatgers transportats pel Grup TMB (milions)



Plantilla absoluta a 31 de desembre (persones)



Ingressos nets del Grup TMB* (milers d'euros)



- (1)
- (2)**
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- (8)
- (9)
- (10)
- (11)
- (12)

2.2. Fets destacats de 2020

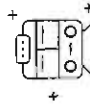


Serveis de qualitat, innovadors i segurs



Nova estació a la Zona Franca

de la línia L10 Sud, inaugurada el febrer de 2020



Posada en servei de nous trens:

2 trens a l'L1, 2 a l'L3, 1 a l'L4 i 4 trens a l'L5, que formen part d'un contracte d'adquisició de 12 trens



Implantació de la venda del bitllet electrònic de bus a través de l'app TMB

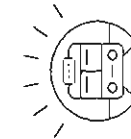
92 %

estacions de metro adaptades a persones amb mobilitat reduïda



Nou màxim històric de valoració del servei

per part dels usuaris, 7,86 punts sobre 10 al metro i 8,17 punts al bus en l'estudi anual de percepció del client



Nou servei iMetro

Ofereix el temps de país i l'ocupació dels propers trens en estació, i millora el servei iBus amb l'avis dels propers autobusos en parada per a persones invidents, a través de la comunicació amb beacons embarcats i iEstrawtooth.



Presentació del

Pla de Prevenció de l'Assejament Sexual i per Raó de Sexe

als xarxes de bus i metro



Posada en servei del

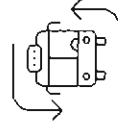
sistema de videovigilància embarcada

a dues línies de bus



Obtenció de la

certificació Protocol Segur COVID-19



Renovació de la flota de bus en el marc del Pla de Renovació d'Autobusos 2019-2021

Ha permès adjudicar l'any 2020

77 vehicles de diferents tipus ambientals eficients

Apostem per una gestió responsable



Confecció de

diversos procediments, guies i models de documents

per tal de facilitar la gestió i el compliment de la normativa de protecció de dades



Aprovació del

Codi Ètic i de Conducta de TMB

Definició del

marc de relacions de TMB amb els grups d'interès

per tal d'ordenar el dialleg i la comunicació, i integrar-los al cicle de gestió de l'empresa



Constitució del

Comitè de Crisi de la COVID-19,

que va posar en marxa el

Pla de Contingència TMB COVID-19

amb l'objectiu de prioritzar i localitzar tots els recursos disponibles per fer possible la prestació del servei de mobilitat a la ciutadania



Elaboració del

Pla de Responsabilitat Social i Sostenibilitat

i compromís en la contribució a la consecució dels

Objectius de

Desenvolupament Sostenible (ODS) de les Nacions Unides

La nostra gent



8.364
treballadors
6.627 homes
1.737 dones



259
persones amb
diversitat funcional
3,1% de la plantilla



139.306
hores d'assistència
a formació



6.661
ajuts a treballadors



Posada en marxa del
Pla de Suport i Gestió Emocional, orientat a garantir el benestar de les persones, tant en l'àmbit laboral com en la gestió emocional, després del confinament.

2.676

exàmens individuals de salut planificats
992
exàmens no planificats



Protecció del medi ambient



Definició de les tasques i el calendari per implantar el

Sistema de Gestió Ambiental i Energètica

a l'LL3 per obtenir la certificació ISO 14001 i 50001 l'any 2022 i ampliar-la a la resta de línies



Continuació del

pla de renovació de l'enllumenat de les estacions

i també als tallers amb tubs LED més eficients



Participació en el

projecte Life Nimbus

per convertir una planta depuradora d'aigües residuals en una instal·lació generadora de recursos de valor (gas metà) que serviran de combustible d'un autobús urba



Consum elèctric de

250.286 kWh



Valorització dels residus



Emissió de gasos amb efecte d'hivernacle de

75.459,15
tones de CO₂



ajuda aprofitada recollida dels pots d'esgotament de la xarxa de metro



Consum d'aigua de

93.592 m³

Compromís social



98,67%

adquisicions de béns i serveis fetes a empreses de l'àmbit espanyol



Renovació del

Segell de Qualitat Educativa

del Consell de Coordinació Pedagògica a la tasca de TMB Educa



Renovació del

certificat d'accessibilitat doble A

del web de TMB



Col·laboració amb el Consorci Sanitari, el SEM i els Bombers de Barcelona en el

trasllat de pacients afectats per la COVID-19

al llac de confinament

2.3. Fites de l'exercici

A continuació, es mostren les fites principals de l'exercici 2020:



Afectació de la pandèmia de la COVID-19 sobre el passatge

El metro i els autobusos de TMB (amb Bus Turístic inclòs) van tancar el 2020 amb la demanda més baixa de les últimes dècades, com a conseqüència de la crisi sanitària desencadenada al març i de les mesures decretades per contenir la propagació del coronavirus.

En el conjunt de TMB (sense comptar el telefèric de Montjuïc) es van registrar 333,4 milions d'usuaris, un 46,9 % menys que l'any 2019, any en què es va assolir el màxim històric de 627,3 milions de viatgers. Tot i això, TMB ha fet l'esforç de mantenir al màxim l'oferta de metro i bus per tal de garantir la seguretat i el confort dels usuaris.



Inauguració de l'estació Zona Franca

L'1 de febrer de 2020 es va posar en servei l'estació Zona Franca de la línia L10 Sud, la primera que entra en funcionament de les estacions del viaducte de la Zona Franca. Es tracta d'una estació construïda en superfície amb les andanes elevades, les quals són accessibles mitjançant escales d'obra, escales mecàniques i ascensor. A la zona d'influència de l'estació hi ha les seus centrals de TMB i de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, les oficines del Consorci de la Zona Franca, nombroses naus d'empreses i alguns equipaments. També hi ha un dels accessos al recinte del port.

Per al primer semestre de 2021, preveiem inaugurar les altres 3 estacions d'aquesta branca de la línia L10 Sud i finalitzar la posada en servei del viaducte.





Nous trens per a la xarxa de metro

Metro va encarregar la construcció de **42 nous trens** (sèries 7000 i 8000) que substituiran les antigues sèries 3000 i 4000 afectades per l'amiant. El 30 de desembre de 2020 es va formalitzar l'adquisició de **8 trens addicionals** destinats a substituir 6 trens de la sèrie 2000 afectats per l'amiant i ampliar l'oferta amb 2 trens més. Finalment, s'ha iniciat la redacció del Plec de condicions tècniques per **adquirir 24 trens** destinats a augmentar l'oferta de servei de les línies convencionals.



Renovació de la flota de bus

TMB continua modernitzant i ambientalitzant la flota d'autobusos amb noves comandes, sempre amb el criteri de compra verda i electrificació progressiva. Aquest fet es plasma en el Pla de Renovació d'Autobusos per als anys 2019-2021 acordat amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

L'any 2020 hem adjudicat un total de 77 vehicles dels tipus següents: 23 autobusos articulats elèctrics, 46 vehicles híbrids de gas natural comprimit (30 d'estàndards i 16 d'articulats) i 8 autobusos estàndards amb pla d'hidrogen d'última generació. D'altra banda, hi ha en curs la licitació de 10 minibusos.



Compra de vuit autobusos estàndards d'hidrogen

El fabricant portuguès Caetano Bus va guanyar l'any 2021 la licitació que subministrará els 8 vehicles elèctrics de pla de combustible propulsats per hidrogen. Aquesta adquisició, que compta amb el suport del programa europeu JIVE 2, cofinançat per la Unió Europea, forma part de l'aposta estratègica de TMB per modernitzar i ambientalitzar la flota d'autobusos.

L'organització va seleccionar l'oferta d'Iberdrola per al subministrament d'hidrogen d'origen renovable a la flota d'autobusos urbans mitjançant una planta, que es construirà el 2021 a la Zona Franca i que podrà donar servei també a altres flotes de vehicles elèctrics a l'àrea de Barcelona.



Nous títols de transport integrats de l'ATM

L'1 de gener de 2020, coincidint amb les noves tarifes del sistema integrat, l'ATM va introduir una nova gamma de títols integrats, incloses la T-usual, la T-casual, la T-grup i la T-familiar (a partir de l'1 de març), i van deixar d'existir la T-10, la T-50/30, la T-70/30, la T-Mes i la T-Trimestre en totes les seves variants. El nou esquema tarifari fa valer els títols il·limitats, com la T-Mes (ara la T-usual) i la T-Jove, el preu dels quals ha baixat, en detriment dels títols de saldo de viatges, com la T-10 (ara la T-casual) i la nova T-familiar, el preu dels quals s'ha encarit.



Gestió de la pandèmia de la COVID-19

La pandèmia provocada pel coronavirus SARS-CoV-2 i la malaltia COVID-19 ha suposat l'adopció d'una sèrie de mesures inèdites, com ara la restricció del desplaçament de les persones, que ha afectat directament la prestació del servei de transport públic. Des del primer moment, es va crear a TMB un comitè de coordinació amb la màxima responsabilitat en la presa de decisions sobre les accions que s'havien de prendre i es va elaborar un pla de contingència que va identificar, prioritzar, planificar i, en gran part, executar un total de 148 mesures rellevants per tal de garantir la seguretat dels clients i del personal.



Aprovació del Codi Ètic i de Conducta de TMB per part del Consell d'Administració

El codi, aprovat pel Consell d'Administració el 19 de maig, determina els principis generals i els criteris de comportament als quals s'han de sotmetre totes les persones físiques i jurídiques vinculades amb TMB, ja sigui per un vincle laboral o per una relació de col·laboració. S'ha creat també la Comissió d'Ètica de TMB per tal de resoldre les denúncies d'incompliment rebudes.





Implantació del bitllet senzill electrònic a l'autobús

Arran de la situació actual d'emergència sanitària per la Covid-19, TMB va accelerar la implantació del bitllet senzill electrònic de bus. Entre els avantatges d'aquesta nova mesura destaquen l'escorçament del temps d'aturada a les parades de bus, la disminució de l'efelecciu a bord, és més ecològic i permet a l'usuari el pagament amb targeta de crèdit o dèbit. A més, s'ha iniciat el desenvolupament per implantar el pagament del bitllet senzill amb targeta bancària l'any vinent.



Posada en servei de les noves línies de bus 141 i 175 el 14 de setembre de 2020

La nova línia 141 uneix els barris de Sant Antoni i l'Esquerra de l'Eixample amb la plaça de Francesc Macià i permet accedir a equipaments assistencials de referència com són l'Hospital Clínic, el CAP de Manso i l'Hospital Universitari del Sagrat Cor, els mercats de Sant Antoni i el Ninot entre d'altres punts d'interès.

La línia 75 (Les Corts - Avinguda Tibidabo) es converteix en la nova línia 175 (Les Corts) per millorar els desplaçaments dels escolars al districte. Circula els dies lectius i connecta la Riera Blanca amb els centres educatius de l'avinguda d'Esplugues i la Zona Universitària.

Amb 8'4 km de recorregut circular i 22 parades, la línia 175 és més regular i té més freqüència.



3

Qui som



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12

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

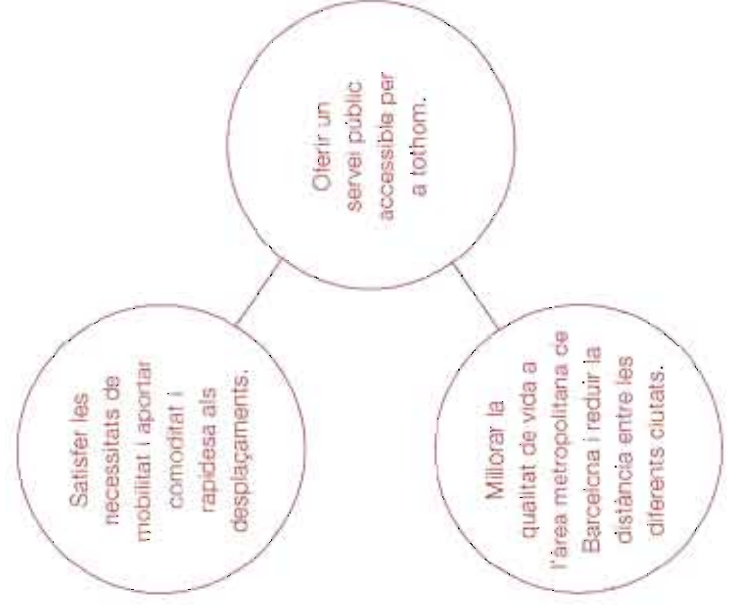
El grup també inclou les societats **Projectes i Serveis de Mobilitat, SA (PSM)**, que gestiona el Telefèric de Montjuïc i e Barcelona Bus Turístic; **Transports Metropolitans de Barcelona, SL**, que administra productes turístics per mitjà de la plataforma de comerç electrònic *holabarcelona.com* i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

TMB disposa també de la **Fundació TMB**, que vella pel patrimoni històric de l'organització i promou els valors del transport públic sostenible a través de projectes i activitats educatives, socials i culturals.

Les empreses **FMB i TB presten servei en l'àmbit de Barcelona i l'àrea metropolitana, en el marc del Sistema Tarifari Integrat (STI) de la regió metropolitana de Barcelona**, i desenvolupen la seva activitat de manera coordinada, compartint estructures corporatives i de gestió.

La seu central de Transports Metropolitans de Barcelona es troba al carrer Seixanta, número 21-23, sector A, del Polígon Industrial de la Zona Franca (08040) de la ciutat de Barcelona. D'altra banda, el lloc web oficial de TMB és www.tmb.cat.

TMB, com a principal operador del transport públic, ofereix dues xarxes regulars de transport (la de bus de superfície i la de metro subterrània), així com diversos serveis de transport d'oci amb els objectius següents:



Amb la finalitat d'esdevenir una empresa de referència, impulsem programes d'actuació, la protecció del medi ambient, l'estalvi d'energia, la promoció de la inclusió social i l'impuls de les polítiques d'accessibilitat, tot plegat per fomentar una **mobilitat sostenible i equitativa**.



Missió



Existim per oferir una xarxa de transport públic que:

Contribueixi a la millora de la mobilitat ciutadana i al desenvolupament sostenible de l'àrea metropolitana.

Garanteixi la prestació del millor servei al client.

Desenvolupi polítiques de responsabilitat social.

Respecti un marc de viabilitat i eficiència econòmica.

Oferixi una solució completa, amb metro i bus inclosos.

Visió



Volem ser una empresa de transport i mobilitat ciutadana que sigui competitiva i referent al món:

Per la seva contribució a la millora de la mobilitat a l'àrea metropolitana, a la sostenibilitat urbana i al medi ambient.

Per la qualitat tècnica que ofereix i per la qualitat que percep el ciutadà.

Per l'eficiència dels processos i l'optimització de recursos.

Per la innovació i l'ús eficient de la tecnologia com a palanca per millorar el servei.

Per l'excel·lència del personal.

Per compromís amb la societat, amb la ciutadania i amb les persones que hi treballen.

Per la seva presència en àmbits internacionals.

Valors



Són els que guien la nostra activitat, essencials per continuar millorant el futur de l'organització:

Vocació i compromís de servei públic.

Servei excel·lent amb gestió eficient.

Compromís amb l'equip humà, la ciutadania, els clients i la societat.

Comportament socialment responsable.

Valors d'igualtat, integritat, honestedat i respecte.

Transparència

Lideratge i treball en equip.

Reconeixement, equitat i creixement personal i professional.

Ambició innovadora i avantguarda tecnològica.

3.1. El nostre model de negoci

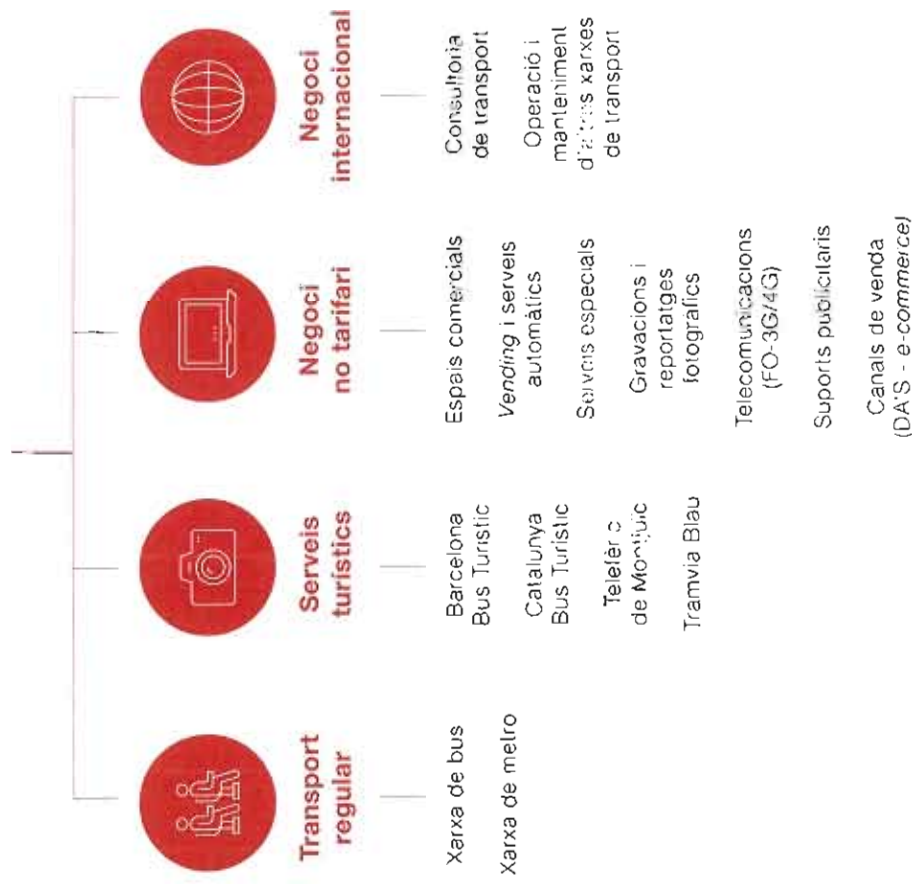
3.1.1.

Serveis i productes de TMB

L'activitat de TMB se centra en el transport regular de persones a través de les xarxes de bus i metro, els serveis turístics dels transports de l'oci, el negoci no tarifari i el negoci internacional.



Serveis i productes de TMB



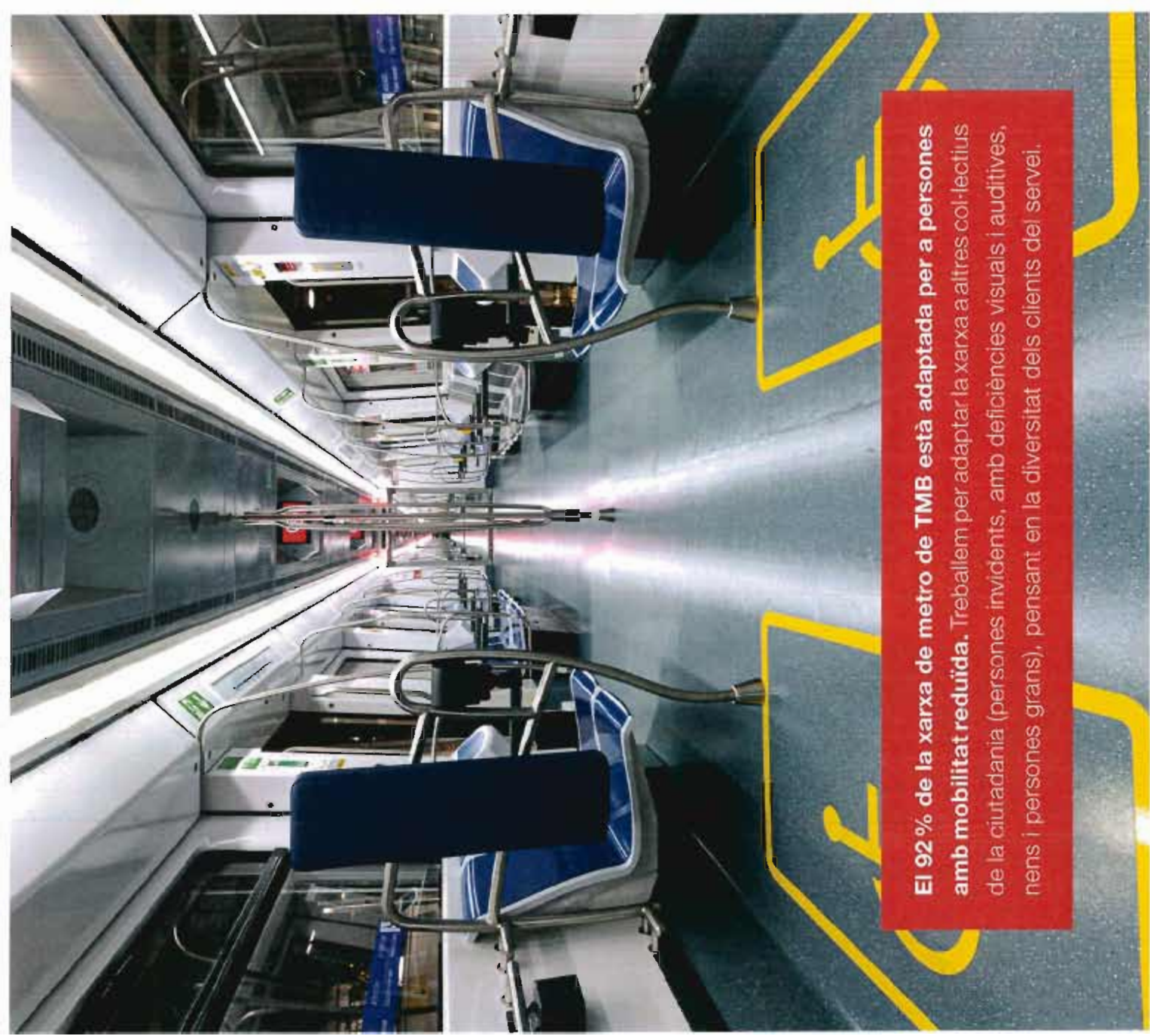


Servei de metro

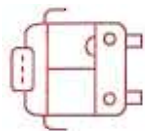
La **xarxa de metro** està formada per 8 línies més el Ferrocarril de Montjuïc. En total, està formada per 123 km de xarxa i 161 estacions. 5 de les quals són línies convencionals i 3 són automàtiques (línies L9/10 Nord, L9/10 Sud i la línia L11).

TMB assumeix el compromís de la **seguretat integral** en la prestació del servei, que es basa en:

- La **seguretat de les persones i les instal·lacions**, un model de seguretat adaptat i flexible als nous reptes, eficient, sostenible, innovador i coordinat amb els recursos de seguretat pública.
- La **seguretat de la circulació, una cultura de seguretat ferroviària** on tothom s'involucra a l'hora d'identificar i controlar els riscos de l'activitat per tal de pal·liar-los, minimitzar-los i garantir la integritat del personal, els clients i el servei.
- La **seguretat de la plantilla**, centrada en una política de prevenció de riscos laborals que contribueixi a millorar la salut, la seguretat i el benestar laboral com a condició necessària d'eficàcia i de sostenibilitat de l'empresa.



El 92 % de la xarxa de metro de TMB està adaptada per a persones amb mobilitat reduïda. Treballem per adaptar la xarxa a altres col·lectius de la ciutadania (persones invidents, amb deficiències visuals i auditives, nens i persones grans), pensant en la diversitat dels clients del servei.



Servei de bus

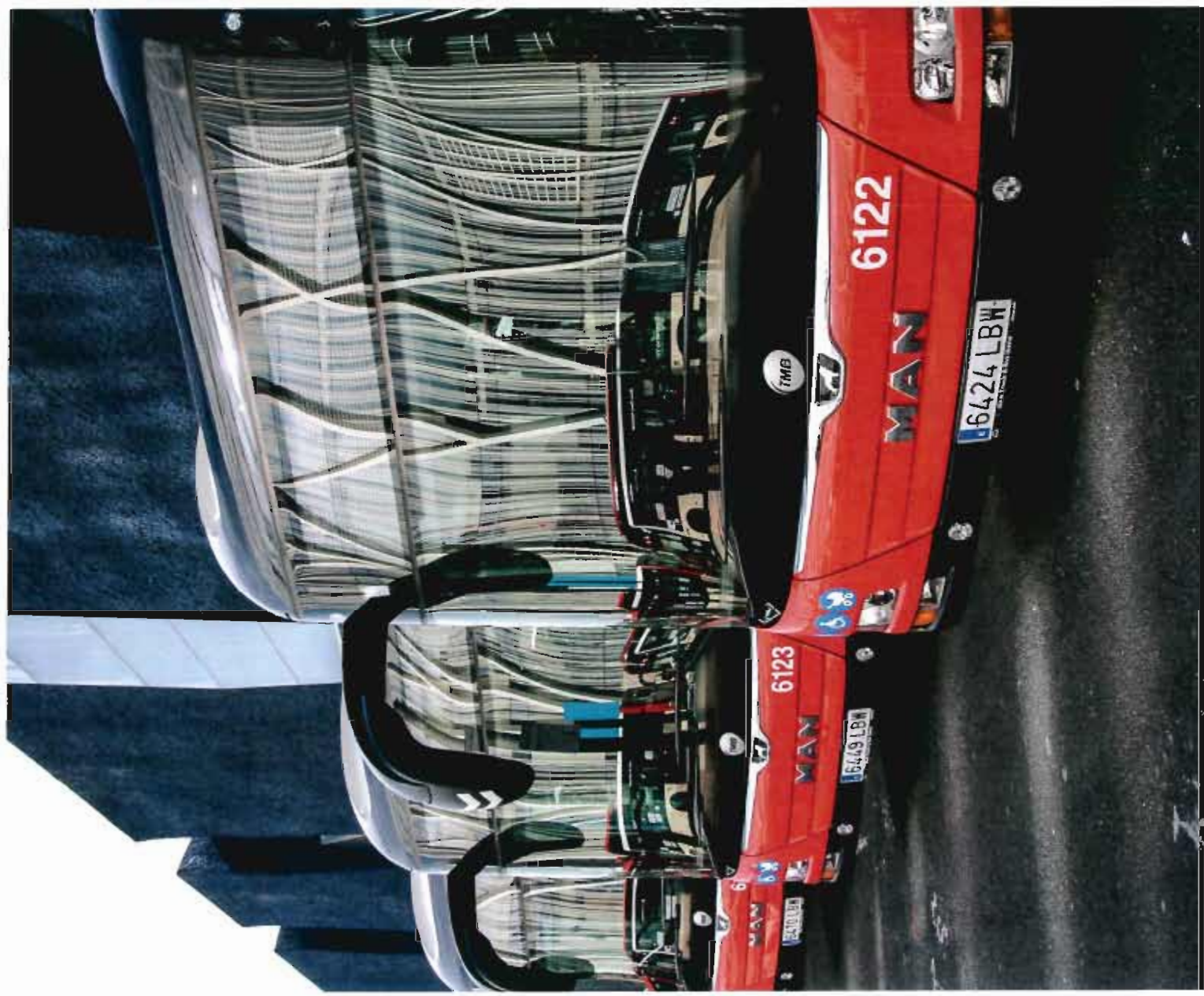
Pel que fa a la **xarxa regular de bus**, està formada per un total de 103 línies, que representen una longitud total de 833,91 quilòmetres (semssuma dels quilòmetres d'anada i tornada). La xarxa de bus s'estructura en línies de trams diagonals, verticals i horitzontals, i una quarta línia d'autobusos amb referència numèrica. A més, Transports de Barcelona també opera els serveis del Barcelona Bus Turístic i el Tramvia Blau.

Des de l'any 2007, **tota la xarxa de bus TMB està adaptada a les persones amb mobilitat reduïda** i actualment treballarem perquè tots els vehicles de la flota siguin accessibles per a tothom, independentment de les seves circumstàncies.

El nostre compromís amb la sostenibilitat i la millora de la qualitat de l'aire ens ha permès disposar de la flota d'autobusos més neta d'Europa.

TMB fomenta la substitució dels autobusos quan aquests han esgotat la seva vida útil, calculada en uns 14 o 15 anys, de manera que aquests vehicles es reemplacen per d'altres de més innovadors, eficients i sostenibles.

L'organització, a més de voler esdevenir un referent europeu com a empresa que gestiona la mobilitat, també vol ser un referent en molts més aspectes de la societat.





Telefèric de Montjuïc

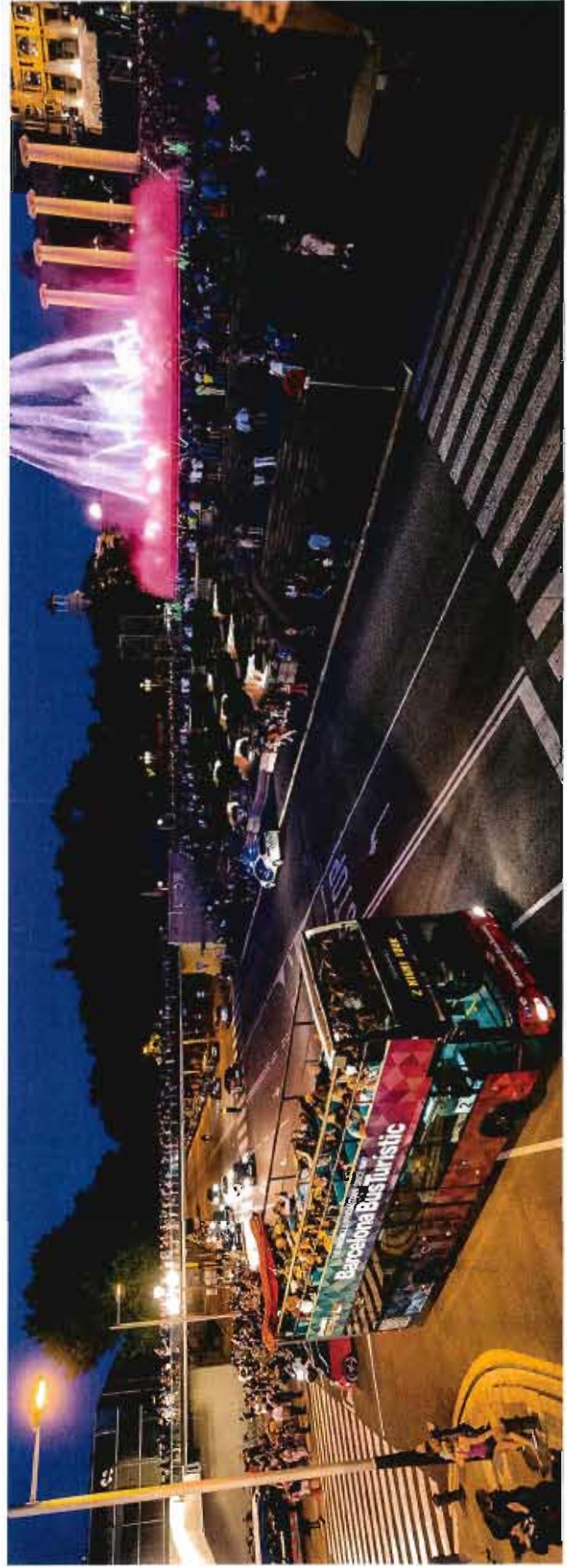
El 2020 ha estat el tretzè any complet de funcionament del Telefèric de Montjuïc des que es va renovar totalment l'any 2007. Disposa de 55 cabines totalment vidrades amb una capacitat de 8 persones i adaptades per a persones amb mobilitat reduïda. El servei té 3 estacions: Parc de Montjuïc, Mirador i Castell. La capacitat de transport supera les 2.000 persones/hora/sentit.

L'any 2020 s'ha completat la tercera i última part del projecte de prolongació de la vida útil de les 55 cabines SIG-MA GD8 del telefèric per: continuar garantint-ne la plena funcionalitat. S'ha dut a terme el manteniment de 19 de les cabines, que inclouen tasques de control de l'estat, el canvi sistemàtic dels elements de desgast i la renovació estètica dels elements deteriorats per l'ús general.

Aquest any 2020, el servei ha hagut de tancar les instal·lacions a causa de la crisi sanitària provocada per la pandèmia, des del 14 de març fins al 29 de juny. El servei ha promogut les màximes mesures d'higiene i seguretat en tot moment.

D'altra banda, també s'han engegat els preparatius per al projecte de la segona gran revisió del telefèric (fase 1), que s'executarà al febrer de 2021, quan es compliran 14 anys de servei i 45.000 hores de servei motor.





Barcelona Bus Turístic

El Barcelona Bus Turístic disposa de 44 parades repartides en tres rutes:

- **Blava:** des de la plaça Catalunya fins a l'estadi del FC Barcelona, passant pel passeig de Gràcia, la Sagrada Família, els carrers i les places de Gràcia, el Park Güell, el Tibidabo i Pedralbes.
- **Vermella:** des de la plaça Catalunya fins al Parc de la Ciutadella, passant pel passeig de Gràcia, la Diagonal, l'Estació de Sants, Montjuïc i el Port Vell.
- **Verda:** des del Port Olímpic fins al Fòrum, passant pel Poblenou i gaudint de les millors vistes de les platges de la ciutat.

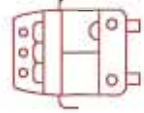
A causa de la situació mundial provocada per la pandèmia de la COVID-19, el 14 de març es va haver d'aturar el funcionament habitual. En aquest sentit, el servei del Barcelona Night Tour, que té lloc cada any del juny al setembre, tampoc no es va poder dur a terme.

En contrapartida, el 10 de juliol, donada la manca de turisme estranger, es va posar en marxa **Barcelona Panoràmica**, un servei destinat al públic local i adaptat a les seves necessitats. Es tractava de tres serveis (a les 16 h, 18 h i 20 h) en funcionament els divendres, dissabtes i diumenges, amb un recorregut d'1 hora i 50 minuts sense parades. El servei s'oferia en català i castellà, sempre en directe, amb un guió adaptat al públic local basat en anècdotes i curiositats de la ciutat. La bona acollida d'això servei al públic local va fer que el servei es prorrogués durant els mesos del setembre a 1 de novembre.

D'altra banda, també s'ha tornat a posar en marxa el **Barcelona Christmas Tour**, la ruta nocturna en autobús de dos pisos per descobrir els indrets i els espais de la ciutat

amb decoració i il·luminació nadalenca. Aquest servei ha funcionat, des del 30 de novembre fins al 3 de gener, tots els dijous, divendres, dissabtes i diumenges amb dues sortides (a les 18 h i a les 19:45 h) amb l'excepció dels dies 24, 25 i 31 de desembre, i 1 de gener.

Tant el servei de Barcelona Panoràmica com el de **Barcelona Christmas Tour** s'han adaptat totalment a la normativa actual contra la pandèmia amb diverses accions, com ara la manca de material gràfic lliurat al client i l'obligatorietat de fer servir mascareta i líquid hidroalcohòlic a bord, entre altres mesures.



3.1.2.

Entorn institucional

TMB opera en l'àmbit d'actuació de la regió metropolitana de Barcelona i interactua amb operadors, empreses, institucions i les administracions públiques. Aquest últim actor té un paper clau per la seva rellevància en el finançament de TMB, per l'acció reguladora —a través de normatives i legislació— i per la seva participació accionarial.

Àrea Metropolitana de Barcelona



Generalitat de Catalunya



Autoritat del Transport Metropolità





L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) és la propietària de la totalitat de les accions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona i de Transports de Barcelona. L'àrea metropolitana ocupa 636 km² i està formada per 36 municipis, on viuen més de 3,2 milions de persones.

Pel que fa al transport i la mobilitat, l'AMB planifica i gestiona les xarxes d'autobusos i altres mitjans de transport públic, excepte els tramvies. Les competències en transport i mobilitat, a més de la planificació i la gestió, són:



L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari, creat el 1997, al qual es poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu, de forma individual o a través d'entitats que les agrupin i representar, que pertanyen a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, l'Anoia, el Bages, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Berguedà, el Garra, el Maresme, el Moianès, Osona, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

El consorci està integrat per la Generalitat de Catalunya (51 %) i les administracions locals (49 %): Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU). Cal destacar la presència de representants de l'Administració General de l'Estat als òrgans de govern de l'ATM, en qualitat d'observadors.

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb les altres que, com l'Administració General de l'Estat, hi estan compreses finançament o són titulars de serveis propis o no traspassats. Entre les seves funcions, es troben les següents:

La planificació de les infraestructures

La formalització dels contractes programa amb els operadors del sistema



La integració i unificació

La formalització dels convenis de finançament amb les administracions competents i els convenis d'infraestructures.

3.1.3.

Negoci internacional

TMB és un referent com a operador del transport públic. Per aquest motiu, apròfita l'experiència i els coneixements que té per desenvolupar assessorament i consultoria per a empreses de transport públic de l'àmbit internacional.

En aquest sentit, destaquem els projectes següents:



L'any 2020 ha finalitzat la participació de TMB com a expert en el panel d'operacions de Dublín.



Continuem amb l'operació de la xarxa d'autobusos de Perpinyà, Cambrais i Brest.

A causa de l'elevada participació durant l'any en licitacions internacionals, resten encara processos pendents de resolure en els quals TMB ha presentat oferta, com ara:

- La validació del manteniment pesat del metro de Panamà.
- La posada en marxa de la línia 2 del metro de Lima.
- La prestació de serveis com a operador virtual i com a assessor per al Grand Paris Express.
- L'operació del lot 35 de la xarxa d'autobusos de París i el lot 3 de la xarxa d'autobusos de Porto.

Al juliol de 2020, TMB i Renfe Operadora van signar un acord per col·laborar en l'àmbit internacional en projectes per dissenyar, assessorar i operar sistemes ferroviaris de tota mena.

En el marc d'aquest acord preveiem establir convenis o contractes específics per a cada actuació de consultoria o gestió exterior que abordin conjuntament Renfe i TMB.



Hem aconseguit l'adjudicació del contracte per a l'elaboració de plans, reglaments i altres documents relacionats amb l'operació de la línia 2 de metro de Lima.



Ofrem assessoria tècnica per a la integració dels elements, el control, l'operació i la destinació d'un sistema MaaS per al centre de control de SPTrans a São Paulo.



Participem com a assessors d'operació de la xarxa de bus de la Meica. Aquest projecte, que inicialment finalitzava el 2020, s'ha reprogramat fins al 2021.



Ofrem assessorament estratègic en el desenvolupament de concepte d'operacions, els requisits i el disseny de concepte per a l'Auckland Integrated Rail Management Centre, a Nova Zelanda.

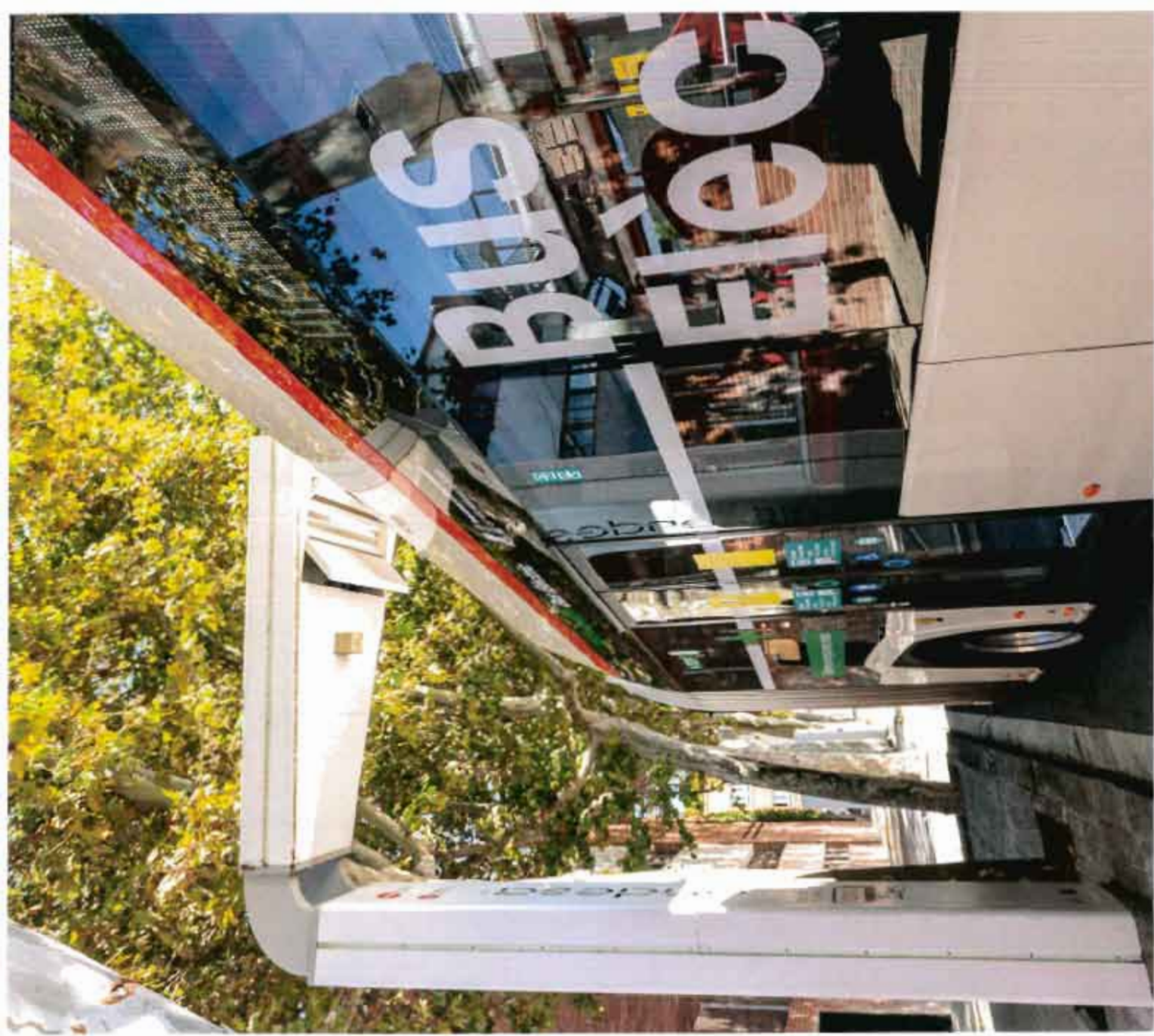
11 Organització i participació en actes internacionals

L'any 2020 TMB ha treballat en actes en línia, com la jornada «L'aposta de TMB per les energies verdes», la primera trobada i conferència internacional en línia, organitzada per TMB, que va reunir experts del sector de la mobilitat i des d'on la direcció de TMB va poder presentar els projectes que incorporen energies netes a TMB.

TMB s'ha esforçat a potenciar la seva imatge en entorns internacionals. Cal destacar sobretot la feina de preparació de la candidatura per al congrés internacional de transport públic, l'**UITP Public Transport Summit 2023**. Aquesta candidatura, formalitzada des del departament de Relacions Públiques de TMB juntament amb FGC, ha comptat amb el suport de Renta, Fira de Barcelona i el Barcelona Convention Bureau. A finals d'octubre, el comitè de direcció de l'UITP va anunciar que Barcelona serà seu de la "Global Public Transport Summit", la fira de transport públic més important del món.

L'organització ha rebut més d'una dotzena d'invitacions per participar en consorcis locals, catalans, estatals i europeus en relació amb propostes de projectes de recerca i desenvolupament. En aquest sentit, cal destacar la convocatòria de recerca i innovació de l'EIT Urban Mobility, en el marc de la qual hem participat en tres propostes. Se n'han materialitzat dues:

- El projecte CoClean, que cerca mesurar l'eficàcia d'un biocida aplicat en superfícies de contacte potencial amb viatgers.
- El projecte CoAPS, que busca recomanar rutes alternatives de transport públic perquè l'ocupació dels vehicles sigui la més baixa possible.



- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- (8)
- (9)
- (10)
- (11)
- (12)

3.2. Tendències i estratègia de TMB



3.2.1. Tendències i reptes del sector

En els últims anys, les poblacions urbanes han patit un increment en la densitat de població. Per aquest motiu, es fa indispensable que les ciutats disposin d'un transport públic robust, modern, eficient i sostenible. La tecnologia es un element clau per entendre l'evolució de la mobilitat futura. Aquesta tendència es pot veure reflectida en el foment de la conducció autònoma dels vehicles, la introducció progressiva de vehicles ecològics i menys contaminants, i el fenomen del *car sharing* a les ciutats principals.

Les poblacions urbanes tenen cada vegada més dificultats per mantenir els estàndards de qualitat de l'aire marcats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS). Recentment, s'ha publicat un estudi elaborat per investigadors de l'IS-

Global de Barcelona, en col·laboració amb científics del Swiss Tropical and Public Health Institute (Suïssa) i de la Universitat d'Utrecht, que mostra la mortalitat a les metròpolis urbanes derivada del no complirment dels estàndards de qualitat de l'aire i, més en concret, de les partícules fines de matèria (PM 2.5) i del diòxid de nitrogen (NO_x).

La ciutat de Barcelona ocupa la sisena posició de l'estudi —de 858 àrees metropolitanes analitzades— al rànquing de mortalitat associada al diòxid de nitrogen, amb 82 morts anuals evitables si es complissin de forma constant les recomanacions i 1.883 si s'igualessin els nivells de contaminació recomanats per l'OMS.

Una de les propostes principals de l'Ajuntament de Barcelona per resoldre aquest problema ha estat la implementació de la zona de baixes emissions (ZBE) de Barcelona, acollada per un perímetre que engloba gairebé tota la ciutat de Barcelona i els municipis de l'entorn en el qual es limita la mobilitat dels vehicles privats més contaminants amb restriccions de circulació en dies i franges horàries concretes.

La implantació de la ZBE plantejava un escenari d'increment de la demanda d'ús del transport públic en contraposició a la mobilitat privada al llarg de 2020. No obstant això, la situació de pandèmia mundial i les mesures de confinament i restricció de mobilitat decretades pel govern de l'Estat espanyol i per la Generalitat de Catalunya han provocat una reducció significativa en la demanda d'ús del transport públic.

D'aquesta manera, l'any 2020 ha tancat amb 333,4 milions de viatgers registrats, la qual cosa suposa una caiguda del 46,9% en comparació amb les xifres de l'any anterior, en el qual es van aconseguir 1.057 milions de validacions.

En aquest sentit, malgrat la caiguda dràstica en l'ús del transport públic, TMB ha fet un esforç notable per tal de mantenir l'oferta al màxim amb l'objectiu de garantir la seguretat i el confort dels viatgers, i de satisfer les necessitats de mobilitat durant les diferents fases de la pandèmia.

Cal destacar les actuacions de reforç dels protocols d'higiene i seguretat, de millora dels sistemes de ventilació, de manteniment de l'oferta habitual, d'instal·lació de mampares als busos i de comunicació de les obligacions, recomanacions i indicacions per garantir la seguretat dels usuaris (l'obligatorietat de la mascareta, l'aplicació de gel hidroalcohòlic i les indicacions d'evitar aglomeracions, així com de no menjar, beure i parlar, entre d'altres).

TMB ha injectat 180 milions d'euros extraordinaris per poder mantenir el servei i fer front a totes les mesures de protecció necessàries.

TMB és conscient d'aquestes tendències del sector i del paper clau que té l'organització en el desenvolupament d'un servei essencial per a la ciutadania. Per aquests motius, està treballant per millorar les infraestructures i la qualitat del servei. Per a l'any 2021, es preveu una recuperació progressiva de la demanda del transport públic, a mesura que es puguin anar eliminant les restriccions de mobilitat.

L'objectiu de cara a l'any 2021 és seguir prestant el nivell d'oferta de l'any 2020 en les millors condicions. Preveim dur a terme les actuacions següents a la xarxa de metro en el marc del Contracte-Programa 2018-2021:

- (3) — Pla de Millora de l'oferta de metro 2017-2021, que suposa un increment de l'oferta actual de forma progressiva en aquest període. Des de l'1 de gener de 2021, totes les millores previstes en la tercera fase d'aquest pla estaran en funcionament.
- (6) — La posada en servei de la nova estació d'Ernest Lluch a la línia L5.
- (7) — La posada en servei de les 3 estacions del viaducte de la Zona Franca de la línia L10 Sud: Eco Park, Port Comercial i ZAL.
- (8) — El desenvolupament de les actuacions que calguin per adaptar TMB a les necessitats del projecte de la T-Mobilitat, que suposarà un canvi de paradigma en la gestió futura de la mobilitat.
- (11) — La instal·lació d'un sistema intel·ligent de ventilació de la xarxa de metro.
- (12) — La connectivitat elèctrica de les cotxes de bus i de la xarxa convencional de metro a partir de les receptores de la línia L9.

En relació amb la xarxa de bus, preveiem les següents actuacions en el marc del Contracte-Programa 2018-2021:

- (1) — La continuïtat en la inversió d'electrificació de la flota de bus actual.
- (2) — L'electrificació de les línies H16 (ja finalitzada) i l'inici a les línies H12 i V15.
- (3) — La posada en servei dels 8 primers autobusos amb tecnologia d'hidrogen.
- (4) — La cerca i consolidació de subministraments de biogàs.
- (5) — La continuïtat de les obres d'ampliació de la cotxera verda de la Zona Franca, Port, i
- (6) — L'anàlisi i l'ampliació del servei de bus a la demanda.
- (7) — La millora de l'eficiència a la nova xarxa a través de l'anàlisi i l'estudi del seu comportament.
- (8) — La millora de la velocitat comercial i accions de millora per adaptar TMB a la T-Mobilitat.

Durant l'any 2017 TMB va elaborar el Pla d'Empresa 2018-2021, que havia de ser la base del futur Contracte-Programa ATM-TMB 2018-2021. Aquest Pla d'Empresa incloïa tot un seguit d'actuacions de millora i ampliació de l'oferta que l'ATM havia aprovat durant l'any 2017.



(1) El Consell d'Administració de l'ATM de 25 de desembre de 2017 va aprovar el Contracte-Programa entre l'ATM i TMB per a l'any 2018, que ha de formar part del futur Contracte-Programa ATM-TMB quadriennal (2018-2021). Les necessitats a subvencionar previstes per a l'any 2018 que es van incloure en el Contracte-Programa aprovat ascendien a 529.445 milers d'euros.

(4) En sessió de data 13 de desembre de 2018, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar la renovació de 42 trens de la sèrie 3000 i 4000 i el pla de renovació de la flota d'autobús per al període 2019-2021, i la incorporació de les necessitats derivades al Contracte-Programa a subscriure entre l'ATM i TMB.

(7) El 20 de desembre de 2019 es va signar el Contracte-Programa ATM-TMB per al període 2018-2019, que inclou les necessitats a subvencionar de l'any 2018, i les de l'exercici 2019 per import de 542.831 milers d'euros.

(8) El Consell d'Administració de l'ATM de data 21 de desembre de 2020 va aprovar el Contracte-Programa per a l'any 2020, que inclou unes necessitats totals a subvencionar de 593.454 milers d'euros i una aportació màxima de l'ATM de 578.635 milers, atès que l'aportació de l'Administració General de l'Estat (AGE) ha estat inferior a la prevista inicialment per l'ATM. A més a més, el Contracte-Programa recull unes necessitats addicionals per import de 179.341 milers d'euros, derivades de l'impacte de la Covid-19.

(12) El mateix Consell d'Administració de l'ATM va prendre els següents acords en relació al Pla d'inversions de la flota de bus i metro, a sol·licitud de TMB:

– Autoritzar la compra de 8 nous trens per a la substitució dels actuals 6 trens de la sèrie 2000, i 2 trens destinats a la L4 per a la millora de l'interval de pas. Aquests 8 trens ja estan contemplats com una ampliació, prevista legalment, de l'actual contracte de renovació dels 42 trens autoritzats per l'ATM el desembre de 2018.

– Autoritzar l'operador TMB per tal que continuï efectuant les actuacions necessàries a l'objecte de dur a terme les inversions en relació a la compra de 24 nous trens, destinats a l'ampliació de l'oferta de la L1 i L5, així com la compra de 297 autobusos corresponents al Pla de Flota 2021-2024. Aquestes inversions resten condicionades a la disponibilitat de fons necessaris per tal de poder fer front a les majors necessitats d'inversió i de manteniment de les despeses d'exploitació corresponents.

La definició del Pla Estratègic TMB 2025 es desenvoluparà durant el 2021 i consistirà en identificar i definir les línies d'actuació estratègica per al període 2021-2025 en compliment de la missió de servei públic.

El pla concep el grup TMB amb una visió integral, des de diferents punts de vista:

– Societari: per al conjunt de societats i empreses que conformen el grup.

– Negocis i serveis: metro, bus i negocis corporatius.

– Àmbits funcionals i de gestió: s'hi inclouran també els reptes i les actuacions en els diferents àmbits de gestió (xarxa de metro, xarxa de bus, màrqueting, organització i persones, tecnologia, finances, medi ambient, RSC, entre d'altres) que han de contribuir a assolir el pla.

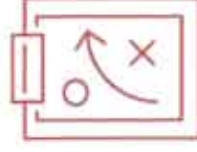
El projecte per a l'elaboració del Pla Estratègic s'estructurarà en quatre grans blocs d'activitat:

– Anàlisi de la situació actual.

– Formulació estratègica.

– Definició de l'execució del pla.

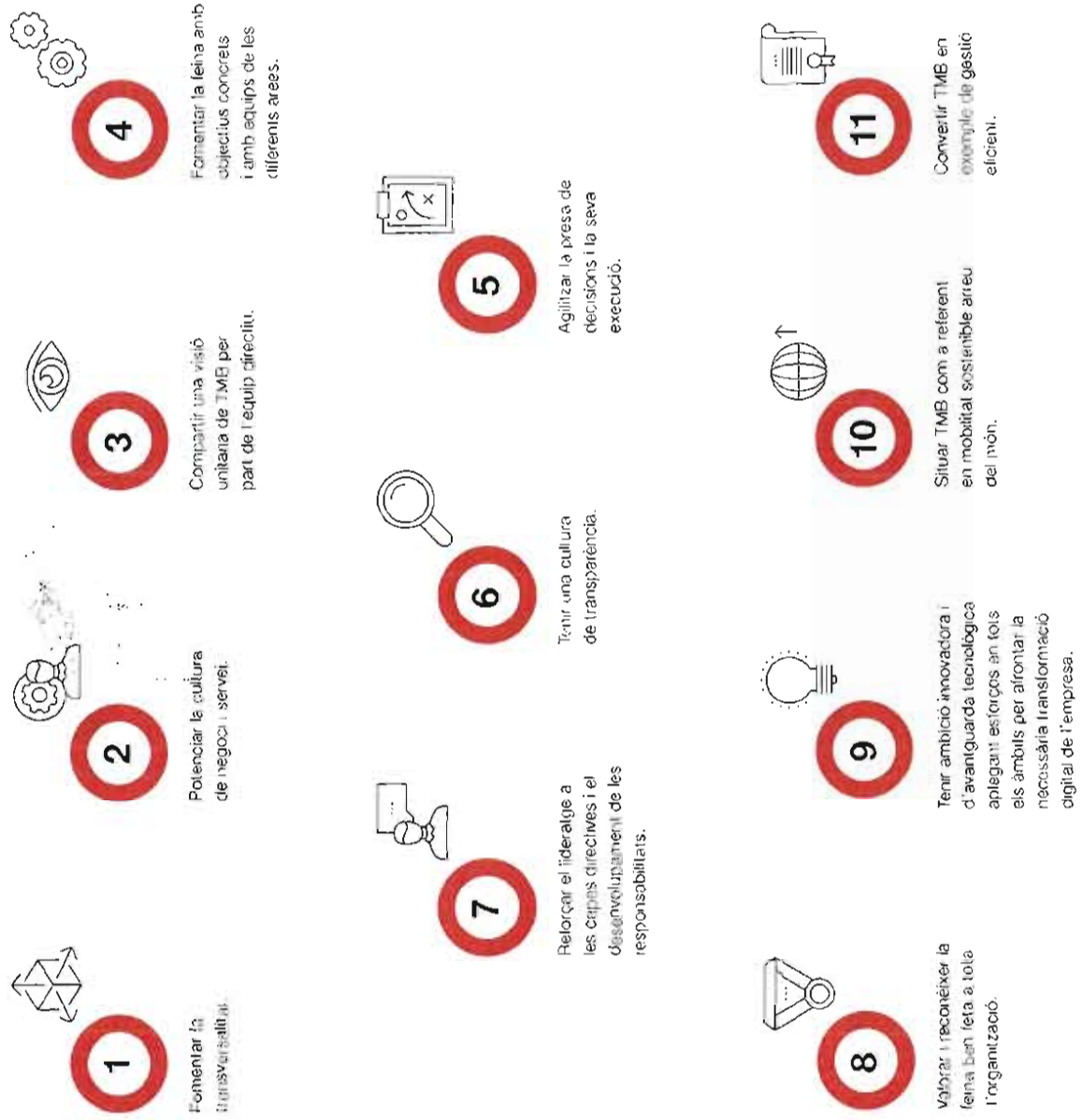
– Comunicació del pla.



3.2.2. Mapa i línies estratègiques de TMB

Línies estratègiques

A principis de 2020, la nova direcció va presentar les noves línies estratègiques i la nova organització de TMB, que té com a **objectius fonamentals**:



Mapa estratègic

TMB promou la millora continua en la prestació d'un servei essencial per a la ciutadania assumint els reptes de futur que generen els canvis. Són criteris fonamentals de la gestió **la cultura de la innovació, la millora constant, el rigor i la transparència.**

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

TMB assumeix el seu compromís amb la responsabilitat social en l'àmbit dels processos i pel que fa a les finances, les persones, els clients i la ciutadania a través del mapa estratègic de TMB de 2019. Cal destacar que es regeix per principis com el manteniment d'unes relacions laborals basades en el diàleg, la potenciació del desenvolupament personal i professional, l'adequació dels processos amb visió de sostenibilitat i la millora de la qualitat i la seguretat del servei, entre d'altres.

L'organització està treballant en un projecte de definició del Pla Estratègic 2025, que es desenvoluparà al llarg de 2021, en el qual s'identificaran i definiran les línies d'actuació estratègica de les diverses activitats de TMB per al període 2021-2025.

Aquests objectius fonamentals es tradueixen en un conjunt d'accions concretes:

- 

1 Tenir un equip de direcció alineat amb la visió i la cultura de TMB.
- 

2 Incorporar criteris de sostenibilitat econòmica a totes les àrees.
- 

3 Treballar per aconseguir una col·laboració més profunda i propera amb les administracions.
- 

4 Definir l'estratègia i l'organització de TMB a les àrees Internacional, d'Innovació i de Transformació Digital.
- 

5 Instaurar un organigrama més compacte per afavorir una gestió més eficient.
- 

6 Normalitzar les relacions sindicals i la col·laboració amb els sindicats.
- 

7 Exercir el paper de lideratge i decisió que correspon a TMB en tots els espais relacionats amb la mobilitat de Barcelona per guanyar en prestigi de coneixement i eficàcia.
- 

8 Far front a projectes transversals que afecten tot TMB: de transformacions, de sostenibilitat, d'innovació, de posicionament en l'ecosistema de mobilitat, de resposta als riscos de mobilitat i de responsabilitat social.

Els objectius fonamentals i les actuacions esmentades parteixen d'uns

compromisos bàsics:



Amb la ciutadania

El client com a centre de l'activitat de TMB.
 Excel·lència en el servei de transport.
 Informació puntual sobre el servei a la ciutadania.
 Servei integral de mobilitat.



Amb el personal

Reconeixement i igualtat d'oportunitats
 Potenciació del treball en equip i la transversalitat
 Estimul del creixement personal i professional.
 Desenvolupament del talent.



Amb la societat

Organització orientada al servei públic.
 Transparencia.
 Eficàcia en la gestió.
 Aposta per la sostenibilitat climàtica i el medi ambient.



3.2.3. Pla de Responsabilitat Social i Sostenibilitat

Compromís amb els ODS i l'Agenda 2030

TMB treballa per tal que les ciutats esdevinguin espais al servei del desenvolupament sostenible i perquè tothom, sense excepció, pugui trobar resposta a les necessitats d'accés a l'educació, la feina, la sanitat, la cultura i l'oci, de manera que la satisfacció d'aquestes necessitats garanteixi les generacions futures.

D'aquesta manera, els **Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS)** de les Nacions Unides — creats l'any 2015 amb el consens de 192 estats membres i la negociació amb la societat civil, les organitzacions i altres parts interessades —, permeten crear un referent que ajuda TMB en el propòsit de contribuir a la societat i millorar la relació amb el planeta.

En aquest sentit, aquest any 2020, TMB ha fet un pas ferm per conciliar la contribució als ODS i l'Agenda 2030 sintetitzant i recollint totes les iniciatives que fa més de 10 anys que desenvolupa l'organització en un **Pla de Responsabilitat Social i Sostenibilitat**.

Com a operadors de referència del transport públic, volem contribuir al model de desenvolupament sostenible i a una societat més:

- **Equitativa** en la distribució de riquesa.
- **Integradora** i inclusiva socialment.
- **Eficient** en l'ús dels recursos.
- **Ètica** en la manera d'actuar i governar.





Al llarg de l'any 2020 s'han desenvolupat les primeres fases del projecte d'elaboració del Pla de Responsabilitat Social i Sostenibilitat de TMB, a través de l'anàlisi documental, les entrevistes amb la totalitat de responsables d'àrees i la definició de reptes.

Aquest pla continuarà el marc estratègic, conceptual i operatiu, el model de gestió i els mecanismes de seguiment i avaluació, així com el quadre d'àmbits d'impacte, objectius, indicadors i línies. La definició del pla ha pres com a referència un conjunt de tendències, normes i estàndards en matèria de sostenibilitat:

- Els Objectius de Desenvolupament Sostenible i les línies de l'Agenda 2030 de les Nacions Unides.
- La Llei 11/2018, de 28 de desembre, de divulgació d'informació no financera i diversitat.
- La guia de la Global Reporting Initiative (GRI).

El propòsit és aprovar el Pla de Responsabilitat Social i Sostenibilitat fomentant la participació de tothom de manera que culmini en un quadre de comandament amb un conjunt d'indicadors clau que s'integrin en els sistemes de gestió de TMB, com a element de referència per avançar en sostenibilitat.

TMB ha dut a terme una primera anàlisi de la seva contribució a l'assoliment dels ODS més rellevants en relació amb l'activitat que desenvolupa. Així doncs, a continuació es mostra el conjunt dels principals ODS afectats per l'activitat de TMB, així com les iniciatives, els projectes i les accions que durà a terme l'organització en relació amb els objectius.



Iniciatives de TMB en el marc dels ODS

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

(6)

(7)

(8)

(9)

(10)

(11)

(12)



Aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusius, segurs, resilents i sostenibles



Prosperitat

Fites

11.2. Per a 2030, proporcionar accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles per a totes les persones, i millorar la seguretat viària, en particular mitjançant l'ampliació del transport públic, amb especial atenció a les necessitats de les persones en situació vulnerable, les dones, la canalla, les persones amb discapacitat i la gent gran.

Iniciatives de TMB

— Actuacions per garantir l'accessibilitat universal: el 92% de la xarxa de metro està adaptada a persones amb mobilitat reduïda i, des de 2007, hi ha plena accessibilitat a la xarxa de bus.

— Obtenció de la certificació COVID-19 d'Apibus, que ha permès definir mesures concretes per tal reduir les possibles vies de contagi.

— Presentació del document base per a l'elaboració del Pla de Prevenció de l'Assentament Sexual i per Raó de Sexe a les xarxes de bus i metro.

— Posada en marxa del sistema de videovigilància embarcada a dues línies de bus i a la totalitat de trens de la línia L5.

— Posada en servei de nous trens: 4 trens a la línia L5, 2 a la línia L3, 1 a la línia L4 i 2 a la línia L1.

— Renovació de la flota d'autobusos en el marc del Pla de Renovació d'Autobusos 2019-2021, que ha permès adjudicar 77 vehicles ambientament eficients.

— Facilitació de l'ús del transport públic entre els col·lectius més vulnerables.

Fites

11.4. Doblar els esforços per protegir el patrimoni cultural i natural del món.

Iniciatives de TMB

— Difusió del fons patrimonial de l'organització a través de la Fundació TMB.

— Promoció de la conservació de vehicles històrics, la documentació, els edificis històrics i els materials catalans.

Fites

11.6. Per a 2030, reduir l'impacte ambiental negatiu per càpita de les ciutats, amb especial atenció a la qualitat de l'aire, així com a la gestió dels residus municipals i d'altres tipus.

Iniciatives de TMB

— 66,2% dels vehicles propulsats són amb gas natural comprimit, híbrids o elèctrics.

— Progressiva conversió de la flota d'autobusos de TMB en una de més sostenible a partir de la introducció de vehicles híbrids i elèctrics.



Construir infraestructures resilients, promoure la industrialització sostenible i fomentar la innovació

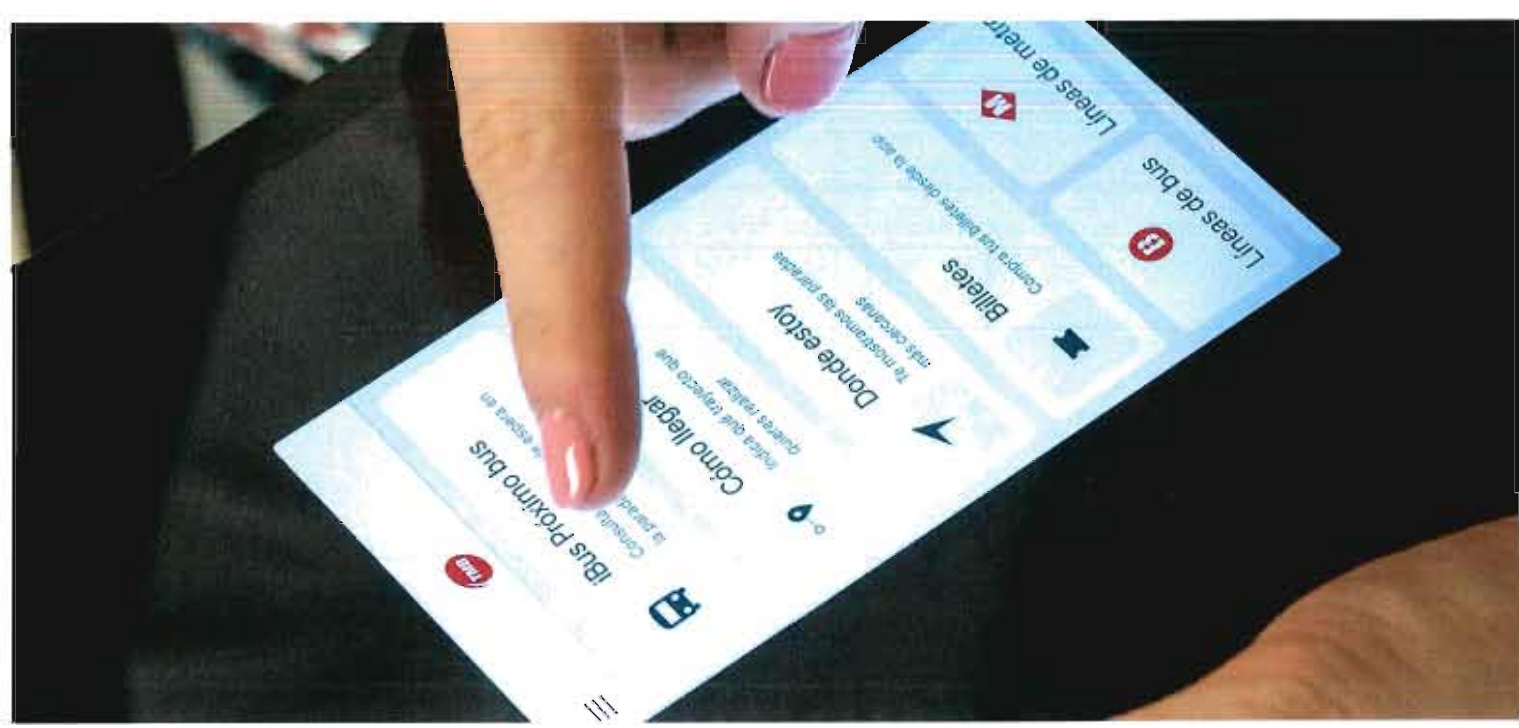


Fites

9.5. Augmentar la recerca científica i millorar la capacitat tecnològica dels sectors industrials de tots els països, en particular dels països en desenvolupament, entre altres fomentant la innovació i augmentant substancialment, d'aquí a 2030, el nombre de persones que treballen en el camp de la recerca i el desenvolupament per cada milió d'habitants, així com la despesa en recerca i desenvolupament dels sectors públic i privat.

Iniciatives de TMB

- Potenciació de l'àrea d'innovació de TMB amb criteris de sostenibilitat com a base per implantar noves propostes d'actuació.
- Desenvolupament d'un nou model de gestió de la innovació per tal de sistematitzar el procés i garantir una aportació continua de valor.
- Creació de la plataforma TMBInnova i ampliació de les hores de formació en innovació per a tot el personal.
- Ampliació del pressupost d'inversió en innovació, amb la previsió de 200.000 euros per a 2021.
- Participació en projectes de recerca, innovació i desenvolupament en l'àmbit europeu, amb l'objectiu de crear sinergies i compartir coneixements amb organitzacions i associacions del sector.





Planeta



Garantir l'accés a una energia assequible, segura, sostenible i moderna per a totes les persones



Adoptar mesures urgents per combatre el canvi climàtic i els seus efectes



Fites

7.2. Per a 2030, augmentar substancialment el percentatge d'energia renovable en el conjunt de fonts d'energia.

Fites

7.3. Per a 2030, duplicar la taxa mundial de millora de l'eficiència energètica.

Iniciatives de TMB

— Des de l'any 2018, tota l'electricitat en alta tensió que compra TMB és de fonts d'origen renovable. A més, des de 2016, tota l'electricitat en baixa tensió també ho és.

Iniciatives de TMB

— Disposició d'una política energètica que permeti desenvolupar projectes per fomentar l'estalvi i l'eficiència energètica.

— Renovació continua de l'enllumenat de la xarxa de metro. Aquest any 2020, s'han substituït 2.923 bombetes fluorescents i 1.941 projectors de vapor de mercuri per enllumenat amb tecnologia LED.

— Incorporació d'un sistema de regulació i control dinàmic per tal d'ajustar l'enllumenat a les necessitats de cada zona i a cada moment del dia.

— Projecte d'interconnexió de les recepcions d'energia de la línia L9 a la xarxa convencional.

Fites

13.2. Incorporar mesures relatives al canvi climàtic en les polítiques, les estratègies i els plans nacionals.

Iniciatives de TMB

— El 65,2% dels vehicles són propulsats amb gas natural, com a mínim, híbrids o elèctrics.

— Ferrocarril Metropolità de Barcelona ha reduït en un 97,1% les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle des de l'any 2017.

— Transports de Barcelona ha reduït en un 15,1% les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle des de l'any 2017.

— Des de 2018, tota l'electricitat en alta tensió que compra l'organització prové de fonts d'origen renovable, així com l'electricitat en baixa tensió.

— Ens hem dotat de carregadors elèctrics per a la flota auxiliar de furgonetes als tallers de metro.

— Transports de Barcelona ha participat en projectes de lluita contra el canvi climàtic, com ara els projectes europeus ASSURED, JIVE 2 i Life Nimbus, entre d'altres.



Aconseguir la igualtat de gènere i empoderar totes les dones i nenes



Fites

5.1. Posar fi a totes les formes de discriminació i violència contra les dones i les nenes arreu del món.

— Desenvolupament d'accions per sensibilitzar la ciutadana envers la igualtat d'oportunitats dels homes i les dones, i combatre qualsevol forma de violència masculista.

Iniciatives de TMB

— Programa per enfortir la cultura d'igualtat d'oportunitats i no discriminació en tots els processos de TMB.

— Elaboració del mapa integral d'igualtat, diversitat i no discriminació de TMB.

— Formació a tot el personal.

— Elaboració del Pla de Prevenció de l'Assetjament Sexual i per Raó de Sexe per a les xarxes de metro i bus.

Fites

5.2. Eliminar totes les formes de violència contra totes les dones i nenes en els àmbits públic i privat, inclosos el tràfic i l'explotació sexual, així com altres tipus d'explotació.

Iniciatives de TMB

— Elaboració del Pla de Prevenció de l'Assetjament Sexual i per Raó de Sexe per a les xarxes de metro i bus.

— Desenvolupament d'accions per sensibilitzar la ciutadana envers la igualtat d'oportunitats dels homes i les dones, i combatre qualsevol forma de violència masculista.

Fites

5.5. Vetllar per la participació plena i efectiva de les dones, i per la igualtat d'oportunitats de lideratge en tots els àmbits de presa de decisions en la vida política, econòmica i pública.

Iniciatives de TMB

— Anàlisi i seguiment de la composició de la plantilla sola la perspectiva de gènere.

— Elaboració dels plans d'igualtat de Ferrocarril Metropolità de Barcelona i Transports de Barcelona, i inici del procés d'actualització d'acord amb les darreres reglamentacions en la matèria.



Promoure el creixement econòmic sostingut, incliusiu i sostenible, i l'ocupació plena i productiva, i una feina digna per a tothom



Fites

8.3. Promoure polítiques orientades al desenvolupament que donin suport a les activitats productives, la creació d'ocupació digna, l'emprenedoria, la creativitat i la innovació, i encoratjar la regularització i el creixement de les microempreses i les petites i mitjanes empreses, entre altres mitjançant l'accés a serveis financers.

Iniciatives de TMB

- 47.818 hores lectives de formació.
- 86,6% de la plantilla amb contracte indefinit i, dins d'aquests, el 78,5% a temps complet.
- Programes d'ajuda a l'empleabilitat con- tinuada amb la plataforma GoodHabitz.
- Potenciació de l'àrea d'innovació de TMB amb criteris de sostenibilitat com a base per implantar noves propostes d'actuació.
- Desenvolupament d'un nou model de gestió de la innovació per tal de sistema- litzar el procés i garantir una aportació continua de valor.
- Creació de la plataforma TMBInnova i ampliació de les hores de formació en innovació per a tot el personal.

Fites

8.5 Per a 2030, aconseguir l'ocupació plena i productiva, i garantir una feina digna per a tots els homes i les dones, inclosos el jove i les persones amb discapacitat, així com la igualtat de remuneració per la feina del mateix valor.

Iniciatives de TMB

- 259 persones amb discapacitat treba- en a TMB, de manera que representen el 3,1% del personal total.
- Aquest any 2020, s'ha obert un procés de selecció a través d'una oferta laboral destinada al col·lectiu de persones amb dificultat d'integració per raó de la seva capacitat intel·lectual o cognitiva.

Fites

8.8. Protegir els drets laborals i promoure un entorn de treball segur i protegit per a tot el personal, inclosos les persones mi- grants, en particular les dones migrants i les persones amb ocupacions precàries.

Iniciatives de TMB

- Disposició de convenis col·lectius espe- cífics per al personal de metro i bus.
- Diàleg i comunicació constant amb la representació del personal de l'organi- zació, representants en els respectius comitès d'empresa.
- Sistema de gestió de la salut i la segure- tat a la 'eina d'acord a la norma interna- cional ISO 45001.
- 90% d'activitats preventives del progra- ma de vigilància dels riscs laborals com- pletades
- Formació del personal en matèria de salut i seguretat a la feina.
- Foment de la salut del personal a través de diversos programes.
- Desenvolupament d'accions preventives per tal de garantir la salut i la seguretat a les nostres instal·lacions i els nostres vehicles.



Persones



Garantir una educació inclusiva, equitativa i de qualitat, i promoure oportunitats d'aprenentatge durant tota la vida per a tothom

Fites
 4.7. Per a 2030, garantir que tot l'alumnat adquireixi els coneixements teòrics i pràctics necessaris per promoure el desenvolupament sostenible, entre altres mitjançant l'educació per al desenvolupament sostenible i l'adopció d'estils de vida sostenibles, els drets humans, la igualtat de gènere, la promoció d'una cultura de pau i no-violència, la ciutadania mundial i la valoració de la diversitat cultural i de la contribució de la cultura al desenvolupament sostenible.

Iniciatives de TMB

- Foment de les visites educatives i de les activitats de suport a la recerca educativa a través del projecte TMB Educa de la Fundació TMB.
- Segell de Qualitat Educativa del Consell de Coordinació Pedagògica a la tasca de TMB Educa.
- Formacions específiques per al personal en matèria d'igualtat d'oportunitats.
- Connexió del programa de patrimoni històric de TMB amb la transformació social i els ODS.

Fites

4.4. Per a 2030, augmentar substancialment el nombre de joves i adults que tenen les competències necessàries, en particular tècniques i professionals, per accedir a l'ocupació, una feina digna i l'emprenedoria.

Iniciatives de TMB

- 139.306 hores d'assistència a formació totals al personal l'any 2020.
- 47.818 hores lectives de formació.
- Potenciació de la formació en línia.



Promoure societats pacífiques i inclusives per tal d'aconseguir un desenvolupament sostenible, proporcionar accés a la justícia per a totes les persones i desenvolupar institucions eficaces, responsables i inclusives en tots els àmbits



Fites

16.5. Reduir substancialment totes les formes de corrupció i suborn.

Iniciatives de TMB

- Implantació del programa per a la prevenció dels riscos penals (*compliance*).
- Revisió i actualització del contingut del Codi Ètic i de Conducta de TMB.
- Disposició d'un comitè d'ètica i un canal ètic per a possibles denúncies.

Fites

16.6. Crear unes institucions eficaces, responsables i transparents en tots els àmbits.

Iniciatives de TMB

- Actualització del Portal de Transparencia de TMB incorporant nous apartats i informació nova.
- Tramitació i resposta de 63 sol·licituds d'accés a la informació pública.
- Activitats de coordinació entre el departament de Bon Govern de l'organització amb l'Agència de Transparència de l'AMB.

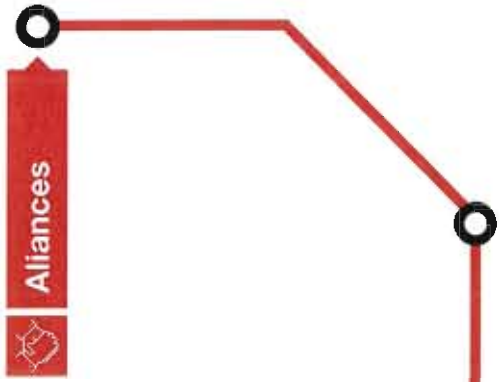
Fites

16.10. Garantir l'accés públic a la informació i protegir les llibertats fonamentals de conformitat amb les lleis nacionals i els acords internacionals.

Iniciatives de TMB

- Accés a la informació corporativa objecte de publicitat activa, per tal que la ciutadania pugui conèixer la gestió del transport públic de Barcelona.
- Tramitació i resposta de 63 sol·licituds d'accés a la informació pública.

Enfortir els mitjans per implementar i revitalitzar l'Aliança Mundial per al Desenvolupament Sostenible



Fites

17.14. Millorar la coherència de les polítiques per al desenvolupament sostenible.

Iniciatives de TMB

— Elaboració del Pla de Responsabilitat Social i Sostenibilitat, i anàlisi de la contribució de TMB a través de les seves activitats a l'assoliment dels Objectius de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides.

Fites

17.15. Respectar el lideratge i la política de cada país per establir i aplicar polítiques orientades a erradicar la pobresa i promoure el desenvolupament sostenible.

Iniciatives de TMB

— Pla de cooperació i solidaritat de TMB.
— Col·laboracions amb els col·lectius més vulnerables i amb el tercer sector social. Cal destacar els 11 serveis especials de bus, que han beneficiat 279 persones de col·lectius en risc d'exclusió social, així com la col·laboració amb el Consorci Sanitari, el SEM i els Bombers de Barcelona en el trasllat de pacients afectats per la COVID-19

Fites

17.16. Enfortir l'Aliança Mundial per al Desenvolupament Sostenible, complementada per aliances entre múltiples actors que mobilitzin i promoguin l'intercanvi de coneixements, expertesa, tecnologies i recursos financers, amb la finalitat de donar suport a l'assoliment dels Objectius de Desenvolupament Sostenible a tots els països; en particular als països en desenvolupament.

Iniciatives de TMB

— Implantació del sistema de gestió i marc de relacions amb els grups d'interès.
— Consolidació de la política de compra responsable i sostenible.
— Actualització de l'argumentari d'identitat corporativa de TMB amb els criteris de responsabilitat social i la mobilitat sostenible com a atributs essencials i diferencials de la marca TMB.





Foment de la comunitat local

Més del 98,7% de les adquisicions fetes l'any 2020 han estat a empreses espanyoles i, dins d'aquestes, el 67,7% han estat dins la demarcació de Barcelona i el 5,6% a empreses de la resta de Catalunya. Respecte de l'any anterior, han augmentat en 1,3 punts les compres a empreses espanyoles, sobretot a causa del creixement de les adquisicions fetes a la resta de Catalunya.

	Anys 2020	Anys 2019
Espanya	98,67 %	97,39 %
Província de Barcelona	67,65 %	66,43 %
Reste de Catalunya	5,59 %	2,53 %
Reste d'Espanya	25,43 %	28,43 %
Fora d'Espanya	1,33 %	2,61 %

En el darrer trimestre de l'any, TMB ha dut a terme un estudi en col·laboració amb la Universitat Pompeu Fabra per tal de determinar l'impacte econòmic de l'activitat de TMB.

Aquest estudi ha inclòs dos vessants:

- L'impacte en l'economia.
- La valoració de l'aportació social, basada en l'estalvi que TMB genera en externalitats negatives per a la societat (congestió, contaminació, accidents, canvi climàtic, entre d'altres).

Compra responsable

TMB és conscient dels impactes ambientals, socials i econòmics que genera amb les seves compres. Per aquest motiu, l'organització integra criteris de responsabilitat social i ambiental en l'adquisició de productes i serveis.

L'any 2020 s'ha aprovat la nova versió del procediment P716, que s'adequa als requeriments de la nova llei de contractació. L'ambientalització de la compra dels grups prioritaris es garanteix amb l'aplicació de les instruccions tècniques per introduir criteris de sostenibilitat en la contractació. TMB té previst ampliar en els propers anys el ventall de grups prioritaris en funció de les polítiques de compra verda. Per a la compra de béns i serveis catalogats que no compleixen els criteris d'obligatòrietat, es sol·licitant l'opció d'ambientalitzar la compra, demanant l'assessorament necessari al departament de Medi Ambient.

Per tal d'afavorir i potenciar la incorporació de criteris ambientals a les compres, al llarg d'aquest any s'ha treballat en el disseny i la configuració del procés d'automatització de la comunicació de criteris ambientals als promotors o adjudicataris, a través de l'aplicació corporativa SAP. En aquest sentit, també s'ha creat una base de dades amb un recopiliació de criteris ambientals que cal aplicar a les contractacions, tenint en compte les polítiques de compra verda en l'àmbit europeu, autonòmic i local.

TMB té previst introduir el sistema definit per automatitzar la incorporació de criteris ambientals a SAP durant el primer trimestre de 2021. Aquesta iniciativa està acompanyada d'una campanya de comunicació i formació destinada als pel·licionaris de la nova metodologia establerta. Actualment, tots els plecs de condicions particulars de

TMB incorporen un apartat específic d'obligacions generals en matèria ambiental i social, que especifica l'obligació de conèixer i complir:



Pel que fa als continguts específics de la GRI que estableixen un conjunt de requeriments socials i ambientals per als proveïdors, TMB no disposa dels indicadors requerits, ja que no té establertes condicions particulars d'execució. No obstant això, tots els proveïdors han de complir les obligacions generals en matèria social i ambiental establertes als plecs de condicions particulars de TMB. Els continguts específics de la GRI essencials anteriorment són:

GRI 308: Avaluació ambiental de proveïdors.

GRI 407: Llibertat d'associació i negociació col·lectiva.

GRI 408: Treball infantil.

GRI 409: Treball forçós o obligatori.

GRI 414: Avaluació social de proveïdors.



4

Serveis de
qualitat,
innovadors
i segurs



4.1. Qualitat en el servei de TMB

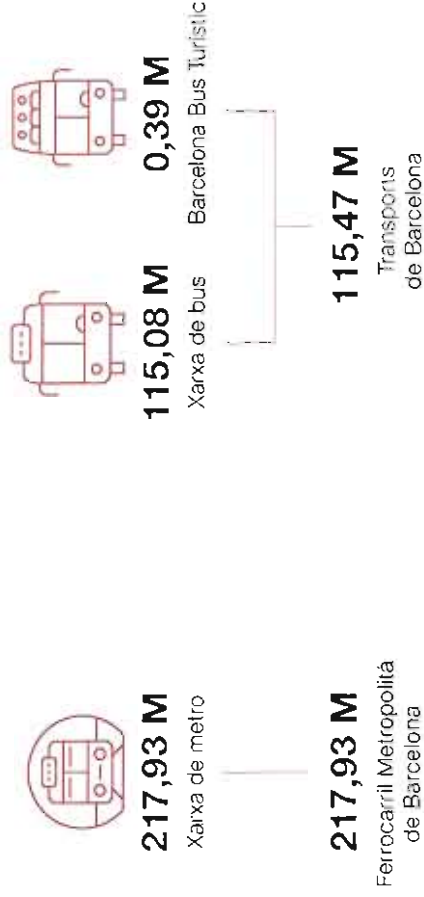


4.1.1. Passatgers transportats

Després de superar durant anys consecutius el nombre de viatgers transportats, els serveis de metro i bus han patit una davallada notable de viatgers l'any 2020, a causa de la disminució de la mobilitat derivada de la crisi sanitària de la COVID-19. Les mesures de prevenció de contagis decretades per les autoritats des del mes de març relacionades amb la restricció de la mobilitat, la limitació de les activitats d'oci, el teletreball, l'atur i la manca de turisme expliquen el descens de viatgers, amb dades que representen un 47% menys respecte de l'any anterior al metro i un 46,4% menys a la xarxa de bus.

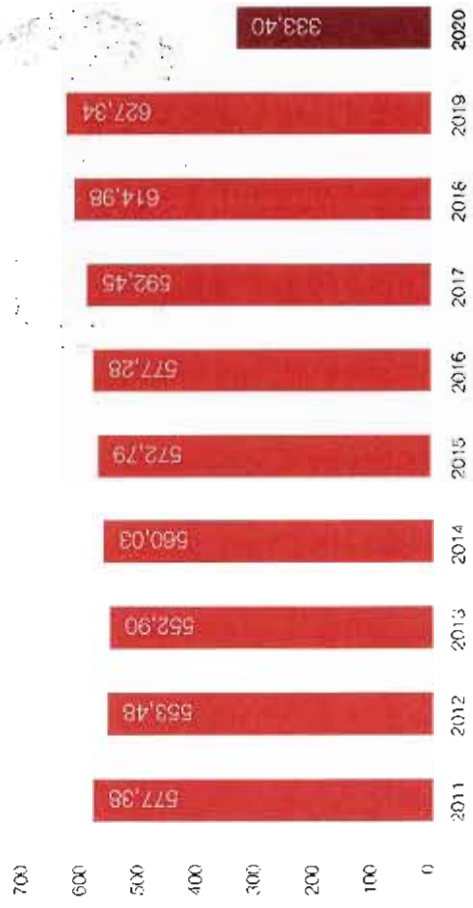
Cal destacar també que el servei del Bus Turístic es el que ha patit més aquesta davallada, a causa de la suspensió del servei a partir del 14 de març, tot i la creació de Barcelona Panoràmica, un servei adreçat al públic local, que va funcionar des del 10 de juliol fins a l'1 de novembre.

Pel que fa al Telerfèric de Montjuïc, ha patit una forta davallada quant al nombre de viatgers, a causa de la suspensió del servei des del 14 de març al 29 de juny de 2020.



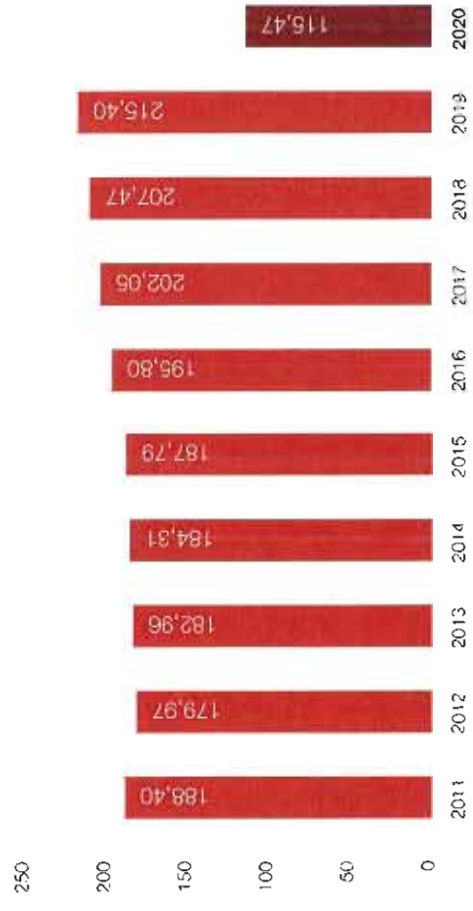
Evolució dels viatgers a TMB (amb transport d'oci inclòs)

(milions de viatgers)



Evolució dels viatgers a la xarxa de bus (amb transport d'oci inclòs)

(milions de viatgers)



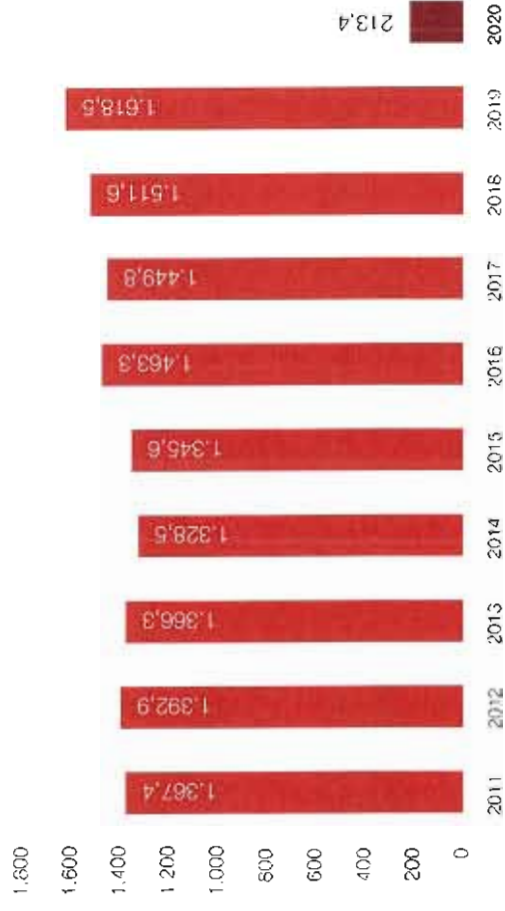
Evolució dels viatgers a la xarxa de metro

(milions de validacions)



Evolució dels viatgers del Telefèric de Montjuïc

(milers de viatgers)





Viatgers transportats per TMB (milions)

	2020	2019	Diferència	Dif. %
Xarxa de metro	217,93	411,95	-194,02	-47,1
Total Ferrocarril Metropolità de Barcelona	217,93	411,95	-194,02	-47,1
Xarxa de bus	115,08	211,10	-96,02	-45,5
Bus Turístic	0,19	4,30	-3,91	-90,9
Total Transports de Barcelona	115,47	215,40	-99,93	-46,4
Total TMB	333,40	627,34	-293,95	-46,9

Les perspectives de recuperació de la demanda per a 2021 estan vinculades a l'evolució de les restriccions de l'activitat i de la mobilitat. Les administracions i els operadors de transport s'han adaptat a la situació excepcional causada per la pandèmia reforçant i certificant els protocols de seguretat i higiene, millorant els sistemes de ventilació, mantenint l'oferta habitual, instal·lant mampares als autobusos i comunicant les obligacions, recomanacions i indicacions per garantir la seguretat dels usuaris.



4.1.2. Dades principals de la xarxa de metro i bus

més demanda. Pel que fa a la línia L5/10 Sud, l'increment de l'1,2% de places per quilòmetre es deu a la inauguració de les estacions Provençana i Cuidat de la Justícia, durant el 2019, i de Zona Franca, l'1 de febrer de 2020.

El nombre de places per quilòmetre oferides de metro al llarg de 2020 ha estat de 17.268 milions, fet que ha suposat un descens del 2,0% respecte de l'any anterior, malgrat els increments d'oferta aplicats. També a causa de la pandèmia, des del març i fins a dia d'avui, hi ha hagut una restricció del servei nocturn, que ha comportat la reducció de 2 hores de servei els divendres i de 5 hores els dissabtes.

Pel que fa a la xarxa de bus, tota l'oferta de l'exercici ha estat marcada per les indicacions rebudes pel PROCICAT i l'ATM en les diferents fases de la pandèmia. Cal destacar, en aquest context, la suspensió del Mobile World Congress i l'aturada de l'activitat habitual del Bus Turístic.

D'aquesta manera, durant l'estat d'alarma decretat pel Govern central, l'oferta s'ha anat ajustant a les diferents restriccions de mobilitat garantint sempre els nivells màxims d'ocupació permesus.

El nombre de places per quilòmetre oferides de la xarxa de bus ha estat de 3.345 milions, la qual cosa ha suposat un descens del 10% respecte de l'any anterior.

Places per quilòmetre oferides (milions)

	2020	2019	Diferència	Dif. %
Metro	17.268,33	17.627,00	-358,67	-2,0
Transports de Barcelona	3.346,07	3.718,10	-372,03	-10,0
TMB	20.614,39	21.345,09	-730,70	-3,4

Oferta de servei

El pla de millora de l'oferta previst per al 2020 s'ha hagut de modificar com a conseqüència de la Covid-19. Durant l'any s'ha anat adaptant l'oferta de manera dinàmica per fer front a les necessitats derivades de la crisi sanitària. S'ha superat l'increment planificat, millorant tant l'oferta d'hivern com la d'estiu amb reforços que oscil·len entre el 6 i el 20% en funció de la franja del dia i la línia. Les línies L1 i L5 han operat amb tota la flota disponible en les franges horàries amb més demanda. En concret, s'ha fet un esforç molt important a l'hora punta del matí (de 6 a 10 hores) per circular amb tots els trens disponibles a la L1 i a la L5. A l'hora, s'ha reforçat l'oferta de les hores valls i punta de la tarda, ja que amb la pandèmia s'ha "desdibuixat" el concepte d'hora punta i hora vall.

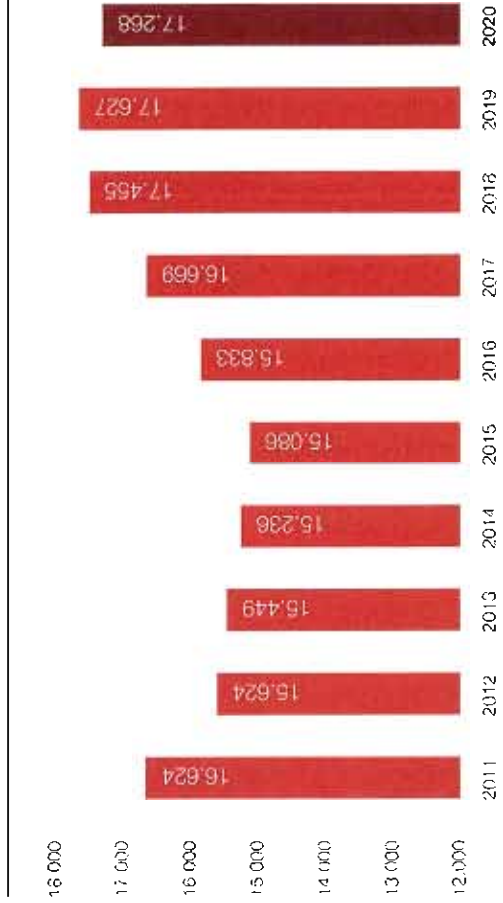
Així mateix, l'any 2020 s'han posat en servei 4 trens nous de la sèrie 5000 a la línia L5, 2 trens nous de la sèrie 5000 a la línia L3, 1 tren nou de la sèrie 9000 a la línia L4 i 2 trens nous de la sèrie 6000 a la línia L1, els quals han servit per incrementar l'oferta de transport.

Malgrat la reducció de places per quilòmetre globals, algunes línies de metro han augmentat l'oferta respecte de l'any anterior. En el cas de la línia 5, les places per quilòmetre han crescut un 2,3%, gràcies a l'adquisició de 4 nous trens i l'ús de tota la flota disponible en les franges horàries de



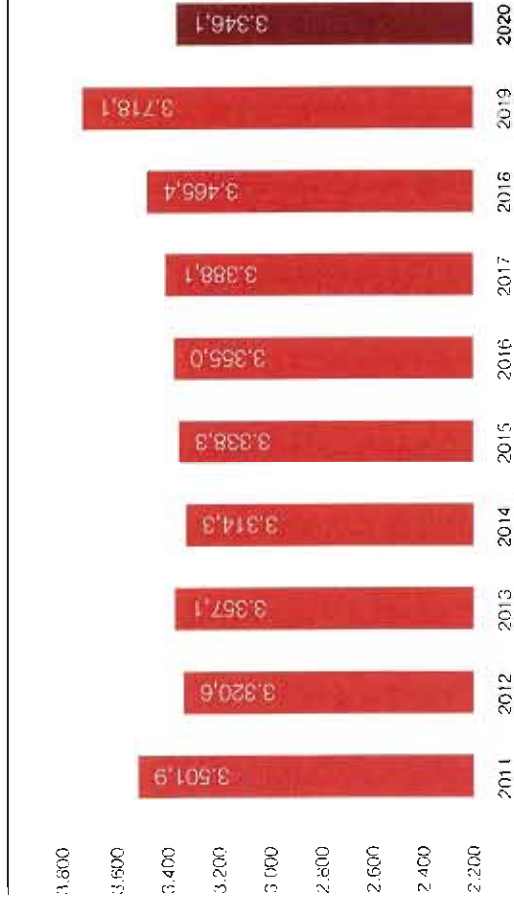
Evolució de les places per quilòmetre ofertes a la xarxa de metro

(milions)



Evolució de les places per quilòmetre ofertes a la xarxa de bus

(milions)



L'oferta de coixes per quilòmetre útils ha disminuït a la xarxa de metro en un 2,3 % respecte de l'any anterior i un 10,4 % a la xarxa de bus pels molts esmentats anteriorment.

Cotxes per quilòmetres útils

(milers)

	2020	2019	Diferència	Dif. %	Viajers/coixe per quilòmetre útil
Metro	92.895,6	95.100,50	-2.204,9	-2,3	2,35
Transports de Barcelona	38.964,6	43.508,07	-4.543,46	-10,4	2,96



Dades de la xarxa de metro

Línia	Quilòmetres	Nombre d'estacions	Trens programats en hora punta	Interval de pas en hora punta	Velocitat comercial (km/h)
1	20,2	30	34	2 min 56 s	26,6
2	12,6	18	20	3 min 15 s	27,1
3	17,8	26	26	3 min 23 s	26,2
4	16,5	22	20	3 min 51 s	26,4
5	18,6	26	35	2 min 34 s	26,6
L9/10 Nord	10,4	12	6 i 4	6 min 4 s**	30,6/32,7
L9/10 Sud	23,7	20	9 i 4	7 min 20 s***	37,7/30,9
11	2,3	5	2	7 min 30 s	24
Funicular	0,7	2	2	10 min 00 s	18
Total xarxa	123,0	161	162		

* La línia L11 té 3 trens de 2 cotxes i la resta de línies tenen trens quintuples.

** Funicular: 2 trens de 3 cotxes.

*** L'interval de 6'04" és el vàlid per al tram individual de la L9 Nord i L10 Nord, en el tram comú és de 3'02".

**** L'interval de 7'20" és el vàlid per al tram individual de la L9 Sud i L10 Sud, en el tram comú és de 2'06" i 3'14" (asimètric).

La composició del parc mòbil operatiu de metro a 31 de desembre de 2020 va ser el següent:

	Motors	Remolcs	Total cotxes	Total trens
Sèrie 2000	24	6	30	6
Sèrie 2100	60	15	75	15
Sèrie 3000	72	18	90	18
Sèrie 4000	96	24	120	24
Sèrie 5000	180	45	225	45
Sèrie 6000	48	12	60	12
Sèrie 9000	232	58	290	58
Sèrie 500*	6	0	6	3
Total cotxes quintuples	718	178	896	178
* Els trens de la sèrie 500 són dobles.				
				3

D'altra banda, el Funicular de Montjuïc està format per una flota de 2 unitats de 3 cotxes cadascuna.



Dades de la xarxa de bus

Dades de la xarxa a 31 de desembre de 2020

	Total
Nombre de línies*	103
Longitud de la xarxa*	833,91
Nombre de parades*	2.606
Amb marquesina	1.419
Amb pal de parada	1.187
Quilòmetres de carril bus	219,4

*No inclou les línies especials del Bus Turístic ni el Tramvià Blau, ni tampoc les línies 80, 81, 82 i 83 contractades a Sagelès.



Dades de la flota a 31 de desembre de 2020

	N. de vehicles
Autobusos estàndard	625
Propulsats amb gasoil	178
Propulsats amb GNC	259
Híbrids amb motor dièsel i elèctric	175
Híbrids amb motor de GNC i elèctric	13
Propulsats únicament amb motor elèctric	0
Autobusos articulats	361
Propulsats amb gasoil	89
Propulsats amb GNC	129
Híbrids amb motor dièsel i elèctric	134
Propulsats únicament amb motor elèctric	9
Autobusos de 2 pisos	65
Propulsats amb gasoil	52
Híbrids amb motor dièsel i elèctric	13
Minibusos (propulsats amb gasoil)	60
Midibusos	20
Propulsats amb gasoil	4
Híbrids amb motor dièsel i elèctric	16
Autobusos biarticulats (híbrids amb motor dièsel i elèctric)	3
Total flota	1.134



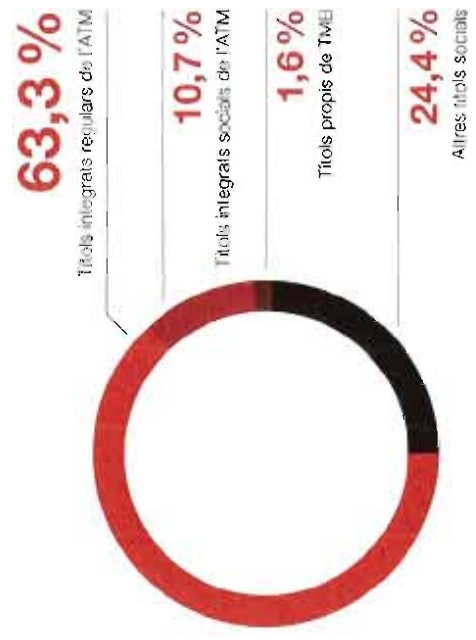
Resum de la flota per tipus de combustible

	Totals
Autobusos propulsats amb gasoil	383
Autobusos propulsats amb GNC	386
Autobusos híbrids	354
Híbrids amb motor dièsel i elèctric	341
Híbrids amb motor de GNC i elèctric	13
Autobusos propulsats amb motor elèctric	0
Total flota	1.134

Distribució dels títols de viatge de bus

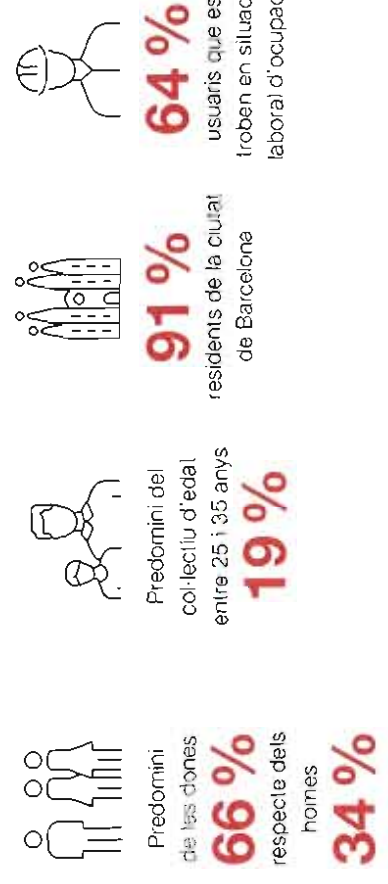
L'1 de gener de 2020, coincidint amb les noves tarifes del sistema integrat, es va posar en venda una nova gamma de títols integrats, inclosos la T-usual, la T-casual, la T-grup i la T-familiar (a partir de l'1 de març), i van deixar d'estar en funcionament la T-10, la T-50/30, la T-70/30, la T-Mes i la T-Trimestre en totes les seves variants.

La distribució dels viatges de Transports de Barcelona corresponent a l'any 2020 per títols de transport ha estat la següent:



Perfil sociodemogràfic de l'usuari de bus

Segons dades de l'estudi de percepció del client (EPC) de 2020, el perfil de l'usuari de bus és el següent:



Els títols integrats regulars de l'ATM han representat un 63.3 % del total de validacions. Els més utilitzats han estat la T-casual (29,2 %), la T-usual (27 %) i la T-jove (5,1 %).

Els títols integrats socials de l'ATM han representat el 10,7 %. Els més emprats han estat la T-16 amb un 7,8 % i la T-Jove FM/FN amb un 1,2 %.

L'1,6 % de les validacions s'han fet amb títols propis de TMB. D'aquests, el bitllet senzill ha estat el més utilitzat, amb un 0,8 %, seguit dels títols del Bus Turístic (0,3 %). El conjunt de validacions fetes amb la gamma de títols de l'Hola BCN ha representat el 0,4 % del total.

Finalment, el 24,4 % de les validacions corresponen a la resta de títols socials, entre els quals destaca la targeta rosa, amb un 12,7 %, i la T-4, amb un 10,6 %.

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- (8)
- (9)
- (10)
- (11)
- (12)

Variació en l'ús dels títols socials de bus

De l'any 2020, destaca la caiguda en l'ús d'utilització dels títols propis de TMB, que han passat del 5,7 % de les validacions l'any 2019 a l'1,6 % l'any 2020. La davallada ha estat significativa tant en el bitllet senzill com en la utilització dels títols de l'Hola BCN i el Bus Turístic. En canvi, ha crescut percentualment l'ús de la resta de títols de transport

	Any 2020		Any 2019	
Títols integrats regulars de l'ATM	73.062.614	63,3 %	135.384.964	61,9 %
Títols integrats socials de l'ATM	12.379.655	10,7 %	19.677.712	9,1 %
Títols propis de TMB	1.614.235	1,6 %	12.212.897	5,7 %
Altres títols socials	28.208.653	24,4 %	50.123.543	23,3 %
Total	115.465.157	100,0 %	215.399.116	100,0 %

Perfil sociodemogràfic de l'usuari de metro

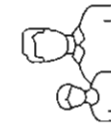
Segons l'estudi de percepció del client (EPC) de l'any 2020, el perfil del client de metro és el que es mostra a continuació:



Predomini de les dones respecte dels homes

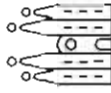
65 %

35 %



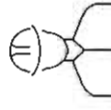
Predomini del col·lectiu d'edat entre 25 i 35 anys

26 %



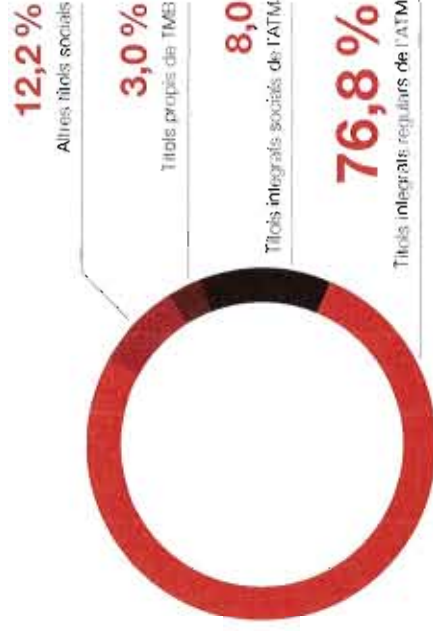
69 % residents de la ciutat de Barcelona

73 % usuaris que es troben en situació laboral d'ocupació



Distribució dels títols de viatge de metro

La distribució dels viatges de metro de l'any 2020 per títols de transport ha estat la següent:



L'any 2020 més de tres quartes parts de les validacions de metro han estat de títols integrats regulars de l'ATM, les quals han representat el 76,8 %. Entre aquests títols, els més utilitzats han estat la T-usual (33,7 %), la T-casual (33,6 %) i la T-jove (7,4 %).

Els títols integrats socials de l'ATM han representat el 8,0 % de les validacions. Els més emprats han estat la T-16, amb el 4,8 %, i la T-Jove FM/FN, amb l'1,5 %.

Les validacions de títols propis de TMB han representat el 3,0 %. Dins d'aquestes, l'1,8 % s'han fet amb bitllet senzill i el 0,9 % amb el conjunt de títols de l'Hola BCN.

Per últim, els altres títols socials han representat el 12,2 % de les validacions. D'aquests, la targeta T-4 i la targeta rosa han estat els més emprats, amb el 5,8 % i 5,4 % respectivament.

Variació en l'ús de títols socials de metro

L'any 2020 s'ha produït una davallada en l'ús dels títols propis de TMB, els quals han passat del 5,8 % de les validacions l'any 2019 al 3,0 % l'any 2020. Aquest descens ha estat significatiu en el bitllet senzill⁽¹⁾ en els de l'Hola BCN. En canvi, ha augmentat percentualment la utilització de la resta de títols de transport.

	Any 2020	Any 2019
Títols integrats regulars de l'ATM	167.442.664	315.017.824
Títols integrats socials de l'ATM	17.436.282	27.877.650
Títols propis de TMB	6.446.253	24.011.081
Altres títols socials	26.604.735	44.769.490
Total	217.930.134	411.946.045
	76,8 %	76,5 %
	8,0 %	6,8 %
	3,0 %	5,8 %
	12,2 %	10,9 %
	100,0 %	100,0 %

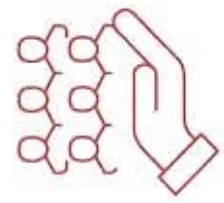


4.1.3. Atenció i satisfacció del client

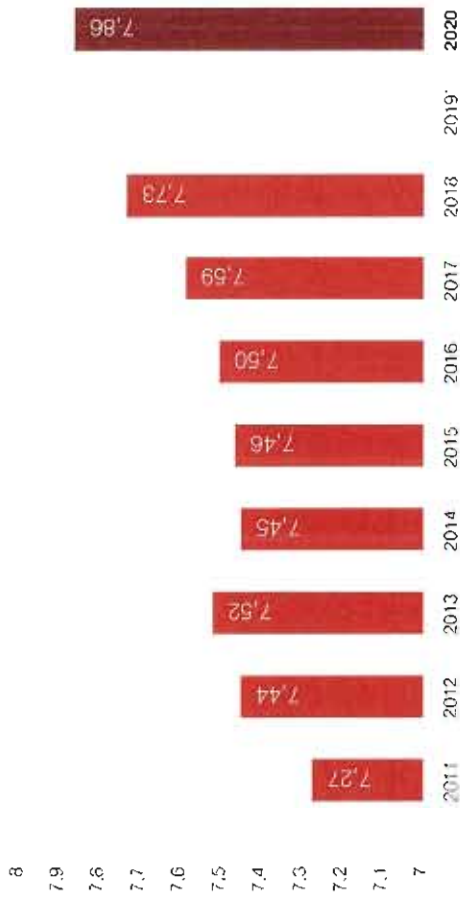
Valoració del servei per part dels clients

TMB elabora estudis per conèixer la satisfacció dels usuaris del servei. En aquest sentit, l'estudi anual de percepció del client (EPC) que es va dur a terme el 2020 va atorgar una nota de 7,86 punts sobre 10 al servei de metro, que suposa el valor més elevat de tota la trajectòria. Els aspectes més ben valorats han estat la rapidesa, la connexió amb altres línies i transports, i el bon funcionament de les màquines de venda i validació. Pel que fa als àmbits menys valorats, han estat la seguretat, les aglomeracions i la temperatura als vagons.

Pel que fa a la xarxa de bus, ha estat valorada amb una nota de 8,17 punts sobre 10, que també suposa el valor més elevat de tota la sèrie històrica. Destaquen com a aspectes més ben valorats el bon funcionament de les màquines de validació, les rampes, el pis baix dels vehicles i, per últim, el fet que no es produeixin avaries ni interrupcions del servei. Com a aspectes per millorar, cal destacar les aglomeracions, la freqüència de pas i la temperatura de l'autobús.

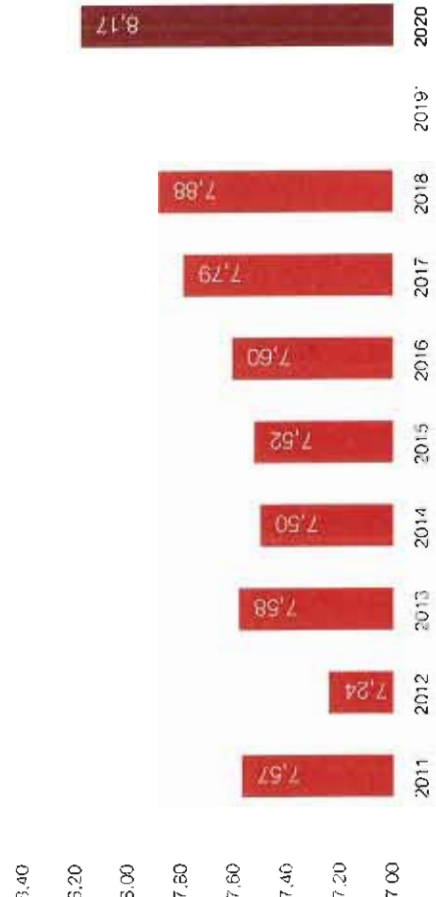


Evolució de la nota de satisfacció global del servei de metro



* L'any 2019 no es va poder dur a terme l'estudi per causes alienes a TMB.

Evolució de la nota de satisfacció global del servei de bus



* L'any 2019 no es va poder dur a terme l'estudi per causes alienes a TMB.

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- (8)
- (9)
- (10)
- (11)
- (12)

Queixes, reclamacions i suggeriments

Les queixes, les reclamacions i els suggeriments (QRS) representen oportunitats de millora per a TMB per creixer com a operadors de mobilitat. Al mes d'abril es van rebre la meitat de comunicacions del que és habitual en un mes, amb motiu del decret de l'Estat d'alarma, que limitava la mobilitat. Les queixes més comunes durant el primer semestre van estar relacionades amb la COVID-19. Més concretament, eren peticions d'establir un mecanisme per retornar els bitllets i els títols de transport no utilitzats durant el confinament.

Detall de les QRS

	Any 2020	Any 2019	Diferència	Dif. %
Queixes	6.524	5.754	770	13,4
Reclamacions	7.423	11.343	-3.920	-34,6
Suggeriments i externs	358	358	30	8,4
Total QRS	14.305	17.455	-3.120	-17,9

El nombre més alt de queixes, reclamacions i suggeriments del servei de metro tenia a veure amb les màquines validadores i la venda automàtica de títols de transport, seguit de les QRS que fan referència a les instal·lacions. Pel que fa al servei de bus, es destacaren les relacionades amb el personal, seguides de les de serveis de transport, tant els existents com les sol·licituds de nous serveis de transport.

Temàtica	Any 2020	Any 2019	Diferència
Instal·lacions	1.627	2.753	-1.126
Serveis de transport	2.196	4.394	-2.198
Informació i atenció al client	619	562	257
Personal	5.334	4.795	+1.462
Validació i venda automàtica	1.687	1.934	-247
Usuaris	507	652	-145
Diversos	4.165	2.364	1.801
Total	14.305	17.455	-3.120

Informació i atenció

TMB ha adaptat els canals d'atenció amb motiu de la pandèmia facilitant els tràmits en línia, promocionant el punt digital del web i potenciant nous canals d'atenció remots. A continuació es destaquen els principals projectes en aquest sentit:

- **Oferiment del servei de cita prèvia als Punts TMB i millora dels canals d'atenció digital** per tal de potenciar l'atenció individual i ampliar la capacitat a través de l'automatització (nous canals WhatsApp i Xatbot-TMBbot). L'organització està treballant també en un projecte per establir WhatsApp com a nou canal d'atenció al client de TMB, el qual es preveu posar en funcionament en el primer trimestre de 2021.
- Pel que fa als canals digitals, cal destacar el **nou servei iMetro** (que ofereix els temps de pas i l'ocupació dels propers trens en estació), la millora del **servei iBus** (amb l'avis dels propers autobusos en parada per a persones invidents a través de la comunicació amb beacons embarcats i Bluetooth) i la **publicació de l'ocupació estimada**, tant al metro com al bus, disponibles al web i l'app de TMB.
- Preparació tant del web de TMB com de la TMB App per al **lançament de TMB-go**, la nova funcionalitat digital que permetrà als usuaris obtenir informació contextual de servei i accés a continguts exclusius mitjançant l'escaneig de codis QR intel·ligents. Aquesta funcionalitat estarà disponible a la TMB App.
- Treballs per posar en marxa la T-Mobilitat l'any 2021 en l'àmbit digital, que permetrà comprar, validar i gestionar targetes de transport sense necessitat de màquines distribuïdores.
- Elaboració d'un projecte d'avísos a través de TMB App, el qual té com a objectiu oferir als usuaris de l'aplicació la possibilitat d'enviar, de manera fàcil i ràpida, avisos a TMB relacionats amb desperfectes, actituds incíviques i pintades, entre d'altres. Aquesta eina s'implantarà l'any 2021.
- Desenvolupament de campanyes publicitàries, entre les quals destaquen, a banda de les relacionades amb la COVID-19, les campanyes de Civisme Karma, la campanya Hackathon de TMB i la campanya «Tra la leva causa».
- Projecte de geolocalització per tal de permetre als usuaris consultar a TMB App la posició geogràfica dels dos propers autobusos que arribaran a una parada concreta. Es preveu implantar-la, en funció de la disponibilitat de recursos, en el primer trimestre de 2021.

4.1.4. Accessibilitat dels serveis



TMB, a través del Pla Director d'Accessibilitat, ha definit les línies estratègiques i operatives d'actuació per aconseguir la plena accessibilitat en tots els vessants dels serveis oferits. Per tal d'aconseguir-ho, s'ha implementat un **sistema de gestió denominat Codi Operatiu**, que garanteix treballar de manera transversal l'accessibilitat del servei de transport i l'eliminació de les barreres físiques, de comunicació i d'actitud a tota la xarxa de TMB.

Actuacions destacades

Les actuacions més destacades en l'àmbit de l'accessibilitat universal han estat les següents:

- La prorroga del conveni per a la regulació de l'accés dels escúters al transport públic. La previsió era que aquest any formés part del Codi d'Accessibilitat de Catalunya.
- El **Codi Operatiu d'Accessibilitat Universal**, format per 42 projectes, és una eina d'emponderament per a l'organització i per a cada grup de treball amb l'objectiu de garantir la plena accessibilitat del servei de transport.
- La **Comissió d'Accessibilitat Física de Bus a l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD)**. Es va dur a terme una presentació amb representants de les entitats i de l'IMPD per donar a conèixer les millores d'accessibilitat de la nova flota de bus MAN.

La participació en el **Grup Motor d'Accessibilitat Universal de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)**, constituït per diversos municipis, l'AMB, la Federació Francèsc Layret - Còcemele Barcelona, de persones amb discapacitat física i orgànica, i TMB, per tal de millorar l'accessibilitat de l'àrea metropolitana tot intercanviant experiències i coneixements.

— L'elaboració de la **Xarxa Relacional del Servei d'Accessibilitat Universal**, en què establim contacte amb els departaments dels ajuntaments dels 11 municipis on opera TMB relacionats amb l'accessibilitat, la discapacitat i les persones grans.

— L'impuls d'accions i actuacions dirigides a **millorar la seguretat i la usabilitat del transport públic per part de les persones grans**, en col·laboració amb el Departament de Promoció de Persones Grans i el Departament de Participació Social de l'Ajuntament de Barcelona.

— La coordinació i participació en **grups de treball de l'ATUC** per analitzar els pictogrames i signes gràfics, les màquines i els elements de peatge, i l'evaluació i les àrees de fescal assistit.

— La coordinació amb diferents àrees de l'Ajuntament de Barcelona per tal de resoldre el **mapa de carències detectades** i desenvolupar les actuacions més urgents que figuren a l'**auditoria de parades de bus de Barcelona i la xarxa de metro** (estacions i elements).

— L'inici de l'**anàlisi de l'accessibilitat universal i la senyalització de les xarxes de TMB amb perspectiva de gènere**, per tal que s'hi puguin incorporar criteris per millorar la seguretat i l'experiència de viatge, i garantir un transport públic més equànim, amable, accessible i saludable.



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12

— Les accions formatives i de sensibilització per introduir i actualitzar els coneixements amb l'objectiu de gestionar i atendre els clients amb discapacitat. Al llarg de l'any 2020, s'han iniciat i desenvolupat diverses línies formatives, inclosa la primera aplicació d'una dinàmica pràctica per al col·lectiu de conductors d'autobús perquè experimentessin, amb diversos elements de suport (cadires de rodes, caminadors, bastons de mobilitat, crossets, entre d'altres), el que viuen els clients amb discapacitat.

— L'Oficina Tècnica d'Accessibilitat ha continuat desenvolupant la consultoria tècnica per oferir acompanyament i assessorament intern a diversos departaments de TMB i garantir criteris d'accessibilitat i compliment de la normativa legal en aquesta matèria.

— La millora de l'accessibilitat cognitiva a la xarxa de metro, amb l'elaboració de diversos documents i manuals destinats a facilitar l'accés al metro a les persones amb discapacitat intel·lectual i altres perfils.

— El projecte d'assistent del viatge amb beacons al bus, que neix de la necessitat de solucionar el problema que suposa la doble parada per a les persones amb discapacitat visual. Consisteix en la instal·lació de balises Bluetooth a bord dels buses que ajuden a l'hora d'embarcar, informen de la línia, faciliten la identificació i la fiabilitat de la posició del bus, i avisen el conductor de la presència a la parada d'una persona amb necessitats especials.

— La finalització de la producció i col·locació de les etiquetes intel·ligents Navilens a la totalitat de la xarxa de bus i metro, capaces de facilitar la informació del servei, els temps de pas, les incidències i el guiatge per mitjà dels sistemes de senyalització i informació corporativa al client amb diversitat.

— La feina feta per a la integració de l'enllaç directe des de la TMB App a l'aplicació que permet la funcionalitat Navilens.

— La renovació de la certificació d'accessibilitat doble A del web de TMB, de la mà de la consultoria Ilunion.



La situació de la xarxa de TMB, pel que fa a la accessibilitat, queda resumida al quadre següent:

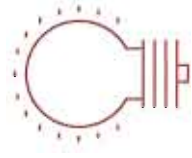
	L1	L2	L3	L4	L5	L9/10 Nord	L9/10 Sud	L11	Total
Nombre total d'estacions a la línia	30	18	26	22	26	12	20	5	159
Nombre d'estacions adaptades	26	18	24	16	23	12	20	5	146
Nombre d'estacions en obres	1		2	1	1				5
Nombre d'estacions en fase de redacció del projecte	3			3	2				8

Un total de 146 estacions de la xarxa estan adaptades per a persones amb mobilitat reduïda, és a dir, el 92%. El 8% d'estacions no adaptades no tenen ascensors. Representen un total de 13 estacions, 5 de les quals es troben en obres.

4.2. La nostra aposta per la innovació

TMB integra la cultura de la innovació, que permet situar la ciutat de Barcelona com a ciutat referent en la recerca i la innovació del transport urba sostenible i eficient. L'organització aposta per la millora continua dotant-se i utilitzant les eines i els recursos tecnològics necessaris, a més del personal, per tal de desenvolupar millores constants en la prestació dels serveis.

TMB participa en projectes europeus de recerca, innovació i desenvolupament per tal de crear sinergies i compartir coneixements amb organitzacions i associacions del sector. D'aquesta manera, l'organització impulsa projectes alineats amb la missió i l'estratègia de l'empresa, a banda d'oferir millores en la prestació dels serveis a la ciutadania.



4.2.1. Novetats i millores

Al llarg de l'exercici 2020, hem dut a terme una conjunt de novetats i millores a la xarxa de TMB:

- **Implementació del bitllet senzill digital** als busos a través del telèfon mòbil, possible amb la compra a través de la TMB App i la validació per mitjà de la lectura d'un codi QR identificador.
- **Construcció del nou complex de la Zona Franca**, amb les infraestructures per a vehicles amb hidrogen i la recàrrega elèctrica d'autobusos (EREA) de les línies V15 i H12, entre d'altres.
- L'octubre de 2019 es va signar el contracte per adquirir 42 nous trens (sèries 7000 i 8000) que substituiran les antigues sèries 3000 i 4000 afectades per l'amiant. El 30 de desembre de 2020 es va formalitzar l'adquisició de 8 trens addicionals desuinats a substituir 6 trens de la sèrie 2000 afectats per l'amiant i ampliar l'oferta amb 2 trens més. Finalment, s'ha iniciat la redacció del Plec de condicions tècniques per adquirir 24 trens desuinats i augmentar l'oferta de servei de les línies convencionals.

- **Execució d'obres de renovació del tram com-près entre Hospital de Bellvitge i Santa Eulàlia de l'L1 i del tram entre La Pau i Selva de Mar de l'L4.**
- **Incorporació de nous autobusos a la xarxa**, amb la introducció de 105 autobusos del fabricant MAN de 3 lots diferents.
- **Posada en marxa de sistemes d'anàlisi de l'ocupa-ció**, que permeten al client obtenir una previsió de quins seran els moments de més afluència de pas-satja a les línies de bus.
- **Inici del Pla de Mobilitat d'Agents d'atenció al client** amb la dotació de smartphones per a aquest col·lectiu, que els proporcionarà més mobilitat i agilitat a l'hora de dur a terme les seves tasques diàries. Durant el 2020 se n'ha fet el desplegament a l'L2. El 2021 es continuarà amb el desplegament a la resta de línies de metro i l'ampliació de les funcionalitats, per incloure-hi tasques com la gestió d'incidències i el control de l'estat dels elements de l'estació.

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- (8)
- (9)
- (10)
- (11)
- (12)

4.2.2. Projectes d'innovació, recerca i desenvolupament

Al llarg de l'exercici, s'han desenvolupat un conjunt d'accions i projectes emmarcats en la innovació, la recerca i el desenvolupament:

- Desenvolupament d'un nou model de gestió de la innovació per tal de sistematitzar el procés i garantir una aportació continua de valor.
- Lançament de primer repte d'intraprenedoria, adreçat a tot el personal de TMB, millorant la plataforma TMBInnova, el qual s'ha basat en l'estació del futur.
- Posada en servei del sistema de videovigilància embarcada a dues línies de bus i a la totalitat de trens de la línia L5.
- Desenvolupament urgent de dues apps (una per al bus i una altra per al metro) per tal que els col·lectius d'inspecció puguin completar a bord tasques de control d'aforament, mascaretes i distància de seguretat, entre d'altres.

— Desenvolupament dels projectes CDClean (per desinfectar de manera permanent els espais públics oberts i eliminar el virus SARS-CoV-2) i Co-APS (per recollir dades de mobilitat de les persones), en els quals participa TMB i que van ser escollits en la convocatòria de la iniciativa europea ET Urban Mobility, orientada a buscar respostes a la pandèmia amb enfocaments transversals i innovadors.

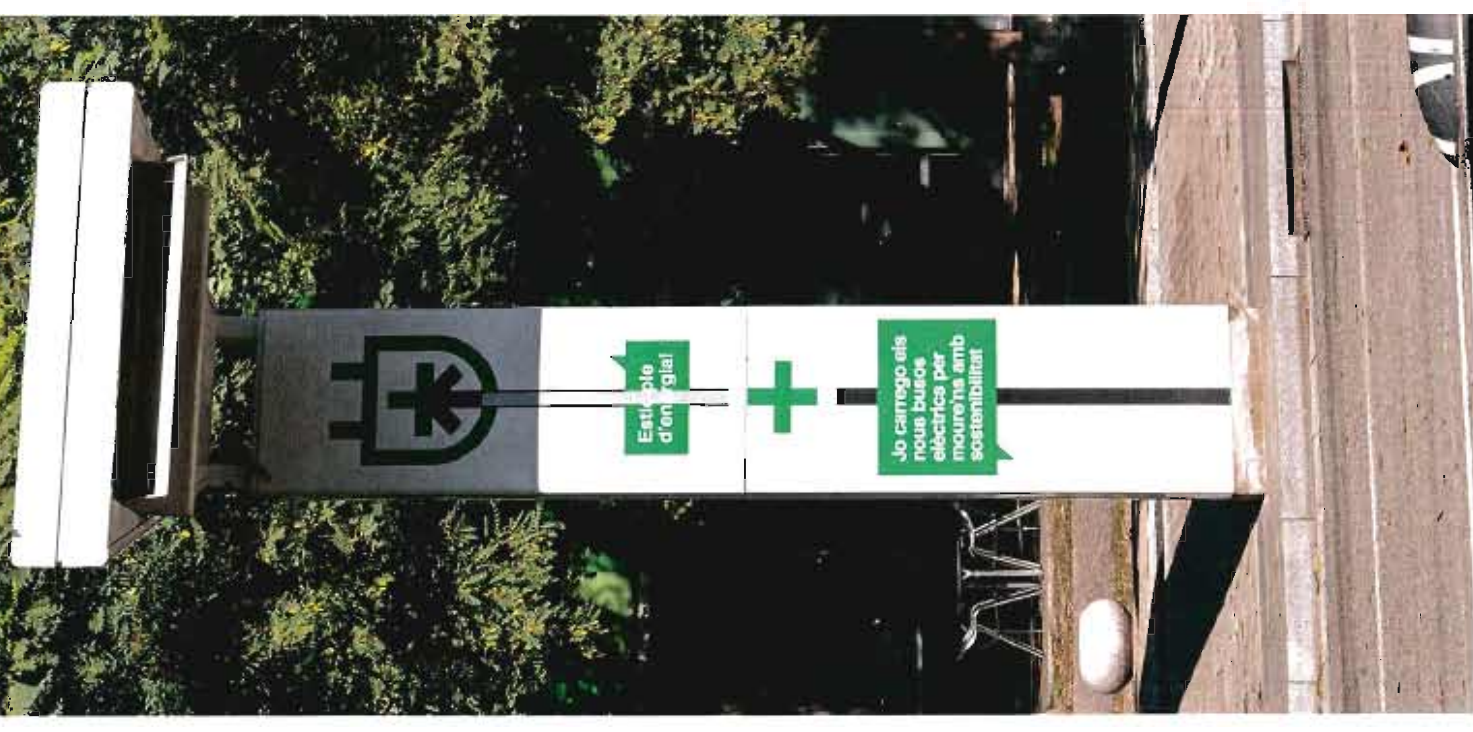
— **Nou enfocament del sistema de gestió de TMB**, que permetrà millorar-ne l'eficàcia, optimitzar els recursos, reduir els costos i integrar en el sistema tots els requisits, entre d'altres. TMB vol continuar treballant en l'ampliació del sistema de gestió global i en la integració de requeriments, com la norma ISO 26000 de responsabilitat social, la norma ISO 17001 o els criteris DALCO per a l'accessibilitat, i la norma ISO 27000 de seguretat de la informació.

— **Canvi de la tecnologia magnètica dels sistemes de validació i venda a tecnologia sense contacte i millora de la informació del transport** en el marc del projecte T-Mobilitat.

— **Desenvolupament de diferents models matemàtics per obtenir l'estimació de l'ocupació als trens**, que serveixen tant per a la informació històrica que ja es publica als canals digitals com per a la informació en temps real que es preveu publicar en un futur.

— **Finalització de la implantació de la nova megafonia al metro**, a la totalitat de les línies, que ha permès mitigar l'estat d'obsolescència tecnològica i incorporar millores en la gestió i l'operació.

— En termes de **digitalització del personal**, s'ha ampliat i posat en marxa tota la infraestructura de teletreball per a 1.000 persones, inclosa la preparació de tots els equips, les eines i la tecnologia necessària.



4.3. Salut i seguretat dels passatgers

4.3.1. Viatges segurs



Seguretat del servei de metro

La seguretat és un dels pilars bàsics de la fiabilitat i confiança exigits a un servei públic de mobilitat. Tot seguit es descriuen les principals actuacions dutes a terme en aquest àmbit al llarg de l'any:

- TMB està treballant en un **pla per combatre el vandalisme dels grafiters** amb accions que s'aplicaran en el curt, mitjà i llarg termini. L'objectiu és minimitzar el nombre de trens pintats i maximitzar els trens disponibles per al servei.
- Hem dut a terme **tasques de control de bones pràctiques en relació amb l'ús de la mascareta al transport públic** recordant als clients l'obligatorietat de dur-la posada i reportant el percentatge de compliment de la norma. També s'ha controlat l'aforament a les estacions més crítiques per evitar aglomeracions, acció que també s'ha dut a terme en la reobertura dels punts d'atenció al client (punts TMB).
- Entre el març i el juny es van suspendre les **activitats d'inspecció de títols**, que es van recuperar al juliol, a causa de la COVID-19. TMB mostra així el seu compromís amb la lluita contra el viatgers fraudulent.

TMB ha presentat el **Pla de Prevenció de l'Assetjament Sexual** i per Raó de Sexe, que expressa la condemna de TMB a qualsevol comportament que impliqui assetjament a les xarxes de bus i metro.

— Hem desenvolupat la licitació per **ampliar el desplegament dels desfibril·ladors externs automàtics (DEA)** a la xarxa de metro, acció que ha permès lliurar el nou pla d'autoprotecció a la Direcció General de Protecció Civil de la Generalitat de Catalunya. A més, estem treballant per formar en l'ús dels DEA el personal de metro i els vigilants de seguretat que presten servei a la xarxa.

— El **Pla de Prevenció de l'Assetjament Sexual i per Raó de Sexe** es desenvolupa parà a través d'un procés participatiu amb el teixit associatiu de l'àmbit de les dones, que s'impulsarà conjuntament amb l'Àrea de Cohesió Social, Ciutadania i Benestar de la Diputació de Barcelona.

L'any 2020 s'ha registrat un total de 30.702 incidències de seguretat, l'any anterior en van ser 56.297. Per causa del confinament i les restriccions de moviments derivades de la pandèmia, s'ha eliminat en part la presència de carteristes. D'aquesta manera, les incidències relacionades amb els carteristes, el furt consumat i els avisos de carteristes han representat el 12,03 % del total. En canvi, les incidències més repetides han estat les molesties i els comportaments incívics amb aflicció a persones, que han representat el 21,05 % del total. Entre aquestes molèsties, les més freqüents han estat les provocades pels passatgers que no duen la mascareta (42,37 %).

Seguretat del servei de bus

El departament de Seguretat i Protecció Civil de Bus ha du a terme les actuacions principals següents:

- En relació amb la **seguretat física**, s'ha implementat el **procediment de control de temperatura corporal**, d'acord amb les mesures indicades per la Unitat de Prevenció, les quals s'han adoptat per a l'accés del personal al Centre de Control de Bus (CCB). A més a més, s'han elaborat **mapes de risc** sobre agressions, furt i altres actes il·licits penals sobre el passatge i els conductors. S'han desenvolupat les accions correctores necessàries, amb la finalitat de neutralitzar els efectes i les repercussions sobre la seguretat, i la percepció d'inseguretat en el servei entre els clients i l'equip de TMB.
- Pel que fa a la **seguretat logística**, s'ha implementat el **sistema de càmera de control de te-levisió** embarcat en 22 autobusos de la xarxa, que permet visualitzar i gravar l'interior del bus.

— En l'àmbit de la **seguretat procedimental**, s'ha fet la licitació i el seguiment posterior del servei de consultoria per definir el **Pla de Seguretat Integral**, que englobarà els diferents àmbits de seguiment de l'organització.

— En relació amb la **coordinació amb els cossos i les forces de seguretat**, s'ha establert la implicació dels Mossos d'Esquadra en les xerrades als conductors, on s'exposen les incidències de cadascuna de les línies.

Certificació Covid-19

TMB ha implantat els protocols d'actuació davant dels riscs derivats de la COVID-19, basats en la guia elaborada per Applus, després de passar per un procés de verificació externa, de manera que ha aconseguit la **certificació Protocol Segur COVID-19**. En aquest sentit, s'han analitzat les mesures organitzatives, físiques (higièriques, tècniques i d'equips), laborals i específiques del sector del transport adoptades per TMB d'acord amb les directrius dels organismes competents, amb l'objectiu de recórrer les possibles vies de contagi i fer del transport públic un lloc segur.

La certificació COVID-19 és el resultat de la feina feta des d'abans de la declaració de l'estat d'alarma al mes de març de 2020, quan es va crear el Comitè de Coordinació de la COVID-19, presidit pel conseller delegat i estructurat en tres comissions estratègiques: salut, operacions i comunicació.

Impacte en la salut i seguretat dels clients

Pel que fa a l'impacte en la salut i la seguretat del principal servei que presta TMB, que és el transport públic de viatgers, s'avalua la totalitat del seu impacte en la seguretat de les persones treballadores i passatgers amb l'objectiu de complir amb la normativa legal i, alhora, realitzar-hi les millores pertinents. A més de les accions de prevenció de riscos laborals, destacar en l'any 2020 les actuacions de salut i seguretat per prevenir contagis i combatre la pandèmia de la Covid-19, descrites en diversos apartats d'aquesta Memòria, a més de les actuacions per eradicar l'amiant en trens i instal·lacions de metro.

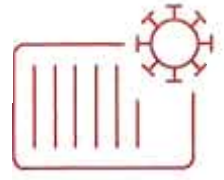
També cal mencionar la licitació per ampliar el desplegament de **desfibril·ladors (DEA)** a la xarxa de metro. En matèria de seguretat, s'està treballant en un pla per combatre

el vandalisme dels grafiters i enguany es va presentar el Pla de prevenció de l'assetjament sexual i per raó de sexe dins de TMB. Una altra conseqüència de la crisi sanitària ha estat que al 2020 s'han registrat un 45% menys d'incidències de seguretat a la xarxa de metro davant a les situacions de confinament i les restriccions de moviment.

A bus, en matèria de seguretat, destaca:

- L'elaboració de mapes de risc sobre agressions, furt i altres actes il·licits penals sobre conductors i passatge, elaborant accions correctores.
- La implementació del sistema de càmera de control de TV embarcat en 22 autobusos de la xarxa.
- La licitació i seguiment posterior del servei de consultoria per definir el Pla de seguretat integral i la coordinació amb Mossos d'Esquadra i també amb les policies locals d'El Prat de Llobregat i Montcada i Reixac, motivada per accions incíviques.

Quant a la salut, dins de la Mesura de prestació de servei (MPS) de bus, hi ha l'indicador "Viatgers amb vehicles amb baixes emissions a nivell local" que mesura el passatge que viatja amb autobusos de baixes emissions.



4.3.2. Protecció de dades

Les societats del grup de TMB han adaptat els procediments a les normatives vigents en matèria de protecció de dades. Les actuacions més destacades en aquest àmbit han estat les següents:

- Actualització de la **política de protecció de dades** de les societats de TMB.
- Actualització i publicació del **Registre d'Activitats de Tractament (RAT)** amb la informació sobre els tractaments de dades personals que es fan a TMB, seguint els paràmetres que recull la regulació aplicable.
- Confecció d'una **guia i protocol per a les sol·licituds dels exercicis de dret**.
- Comunicació de **15 incidències de seguretat**, una de les quals s'ha considerat i comunicat a l'Autoritat de Protecció de Dades com a bretxa de seguretat.
- Realització de la licitació de contractació d'un **programa informàtic específic per a la protecció de dades**, amb l'objectiu de disposar de la informació en un únic sistema i, d'aquesta manera, facilitar la gestió de les dades d'acord amb la regulació.
- Gestió de **113 sol·licituds d'exercici de drets** per part dels interessats.



- Recepció de **2 requeriments d'informació de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades (APDCAT)**, que es troben pendents de resolució.
- Recepció de **2 resolucions d'expedients**. Una d'elles és de 2018 i ha finalitzat en sanció per vulneració de dades personals, i l'altra s'ha arxivat.
- Desenvolupament de **jornades formatives en matèria de protecció de dades i de coneixement de la regulació**, així com de les obligacions en el tractament de dades personals, amb un volum d'assistents superior als 600.
- Publicació de 4 articles relacionats amb la **protecció de dades i el compliance**, i elaboració de 5 vídeos en matèria de **protecció de dades** a la internet de TMB.
- Elaboració del **procediment de comunicació i gestió de les bretxes de seguretat i un model de govern de dades personals**, identificant els representants de cada àrea en relació amb la gestió i el tractament de les dades personals en el seu àmbit.



4.4. Comunicació externa

4.4.1. Relació amb els mitjans de comunicació

El 2020 s'han complaïtzat 8.847 aparicions de TMB als mitjans de comunicació, la qual cosa representa un descens del 28% respecte de l'any anterior, que va ser un any amb un escenari de conflictitat laboral. Com a tema més reflectit als mitjans de comunicació, destaca el de les alertes sanitàries i l'epidèmia de COVID-19, que va representar el 29,7% del total (2.518 notícies).

El gabinet de premsa de TMB ha elaborat i difós 170 notes informatives i dossiers, i ha organitzat 23 actes o trobades amb els mitjans. També s'han gestionat 711 sol·licituds d'informació i declaracions, i 399 permisos de gravació als mitjans, entre altres accions.

Pel que fa a TMB Notícies, s'han publicat 500 peces informatives i s'han rebut més de 403 mil visites. A les xarxes socials, s'han fet 4.257 publicades a Twitter, 1.183 publicacions a Facebook i 204 a LinkedIn.

El departament de Comunicació Corporativa de l'organització ha elaborat i publicat diversos documents institucionals, entre els quals destaquen la presentació institucional TMB 2020, Dades Bàsiques TMB 2020 i la Memòria de sostenibilitat de TMB 2019. Finalment s'han gravat i editat 77 vídeos de producció pròpia, els quals s'han introduït al Canal TMB de YouTube, i altres vídeos per a les àrees i els departaments de TMB.

4.4.2. Presència a les xarxes socials



La crisi sanitària ha provocat que l'ús de les xarxes socials es multipliqués durant el confinament. La comunicació duta a terme des del març s'ha vist marcada especialment per la pandèmia, i l'estratègia dels canals s'ha adaptat a aquesta situació. Pel que fa a les xifres, tanquem l'any amb una comunitat total de gairebé mig milió d'usuaris, un 8,9% més que el 2019. La distribució d'aquests seguidors per canal és:



A Tripadvisor s'han rebut i gestionat 86 noves opinions i el departament ha atès més de 700 opinions dels usuaris a Google My Business (Telefèric de Montjuïc i Barcelona Bus Turístic). També hem donat resposta a més de 300 comentaris a les botigues de TMB App.

Entre els projectes desenvolupats al llarg de l'any, destaquen els següents:

- La inclusió de LinkedIn dins l'estratègia de social ads, amb la concepció i l'execució d'un total de 19 campanyes per promocionar ofertes laborals.
- L'estratègia de captació de públic jove a les xarxes socials a través d'un estudi per veure com es pot utilitzar la xarxa Tik Tok.
- L'actualització de la informació dels comptes de Google My Business del Telefèric de Montjuïc i del Barcelona Bus Turístic per posicionar-los millor al cercador.

5

Gestió responsable



5.1. Ètica i bon govern

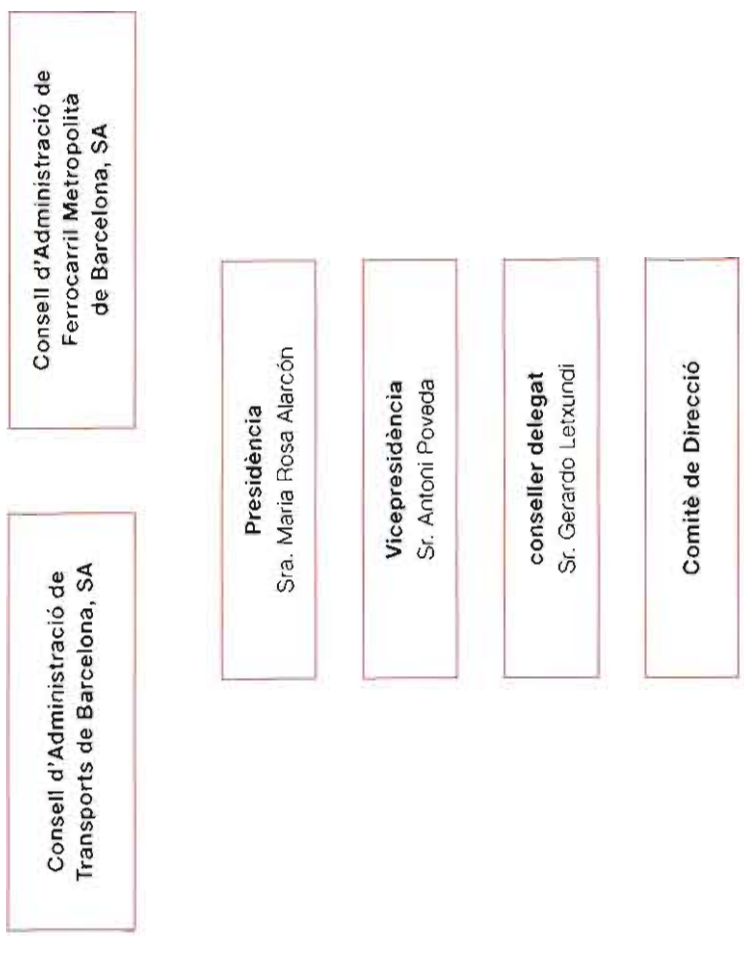
- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)**
- (6)
- (7)
- (8)
- (9)
- (10)
- (11)
- (12)

5.1.1. Governança

Òrgans de govern

L'òrgan d'administració, representació i decisió de les societats Transports de Barcelona i Ferrocarril Metropolità de Barcelona es el consell d'administració de cada empresa. Els membres d'aquest òrgan de representació són nomenats pel Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que es constitueix com a junta general d'accionistes de cadascuna de les empreses.

En el cas de les societats Projectes i Serveis de Mobilitat, i Transports Metropolitans de Barcelona, l'òrgan de govern està format pel conseller delegat, administrador únic i comú a les empreses Ferrocarril Metropolità de Barcelona i Transports de Barcelona.



Els membres dels consells d'administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona i Transports de Barcelona a 31 de desembre de 2020 són els següents:

CONSELL D'ADMINISTRACIÓ D'FMB A 31 DE DESEMBRE DE 2020		CONSELL D'ADMINISTRACIÓ DE TB A 31 DE DESEMBRE DE 2020	
1	Maria Rosa Alarcón Montañés	2	Maria Rosa Alarcón Montañés
2	Antoni Poveda Zapata	3	Antoni Poveda Zapata
3	Gerardo Lertxundi Albéniz	4	Gerardo Lertxundi Albéniz
4	Raimond Blasí Navarro	5	Carlos Campdepadros García
5	Candela López Tagliafico	6	Jordi Coronas Martorell
6	Carlos Campdepadros García	7	José Castro Borrallo
7	José Castro Borrallo	8	Manuel Gómez Acosta
8	Jordi Coronas Martorell	9	Candela López Tagliafico
9	Marcel Escudé i Pasqual	10	Jordi Martí Grau
10	Ricard Font Hereu	11	Antonio Martínez Flor
11	Isidre Gavin Valls	12	Jordi Porta Priuna
12	Manuel Gómez Acosta		David Saldoni de Tena
	Jordi Martí Grau		Esteve Serrano Ortín
	Antonio Martínez Flor		Francisc Sutrias Grau
	Esteve Serrano Ortín		Francina Vila Valls

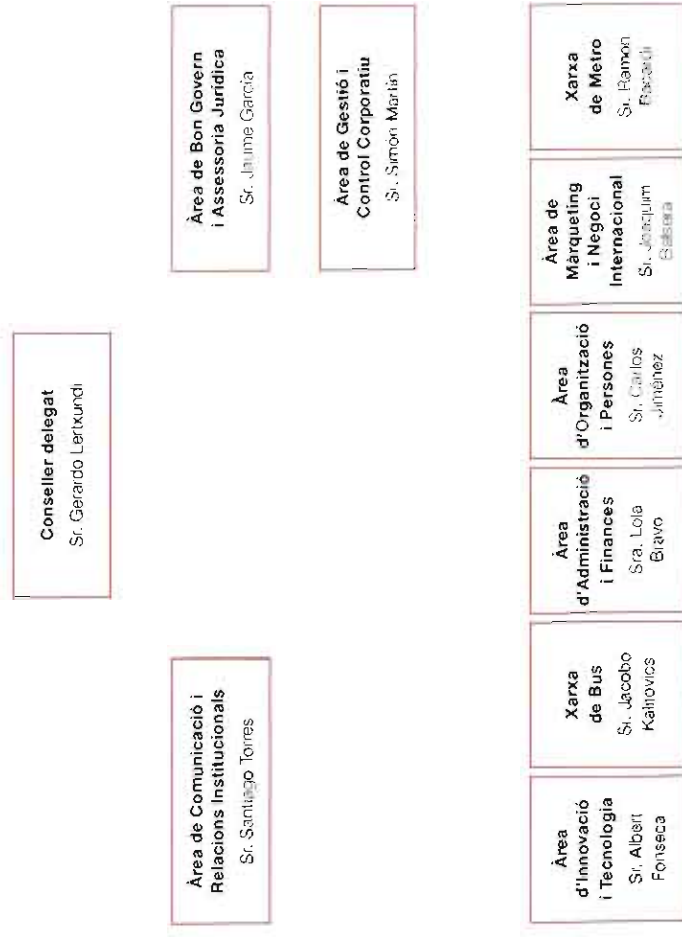


Òrgans de gestió i estructura organitzativa

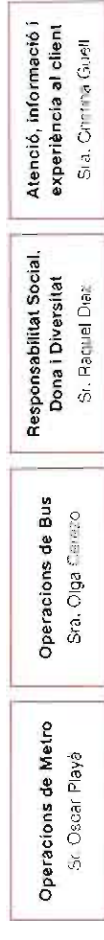
En la seva constitució, els consells d'administració de Transports de Barcelona, SA, i de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, van nomenar un conseller delegat, membre dels consells, amb delegació de facultats i apoderaments, que s'encarrega de l'administració ordinària de les societats.

La gestió integrada dels diferents serveis que presta TMB ha permès crear estructures comunes de gestió per mitjà del **Comitè de Direcció** i d'**altres comitès permanents**.

D'aquesta manera, el Comitè de Direcció a 31 de desembre de 2020 és el següent:

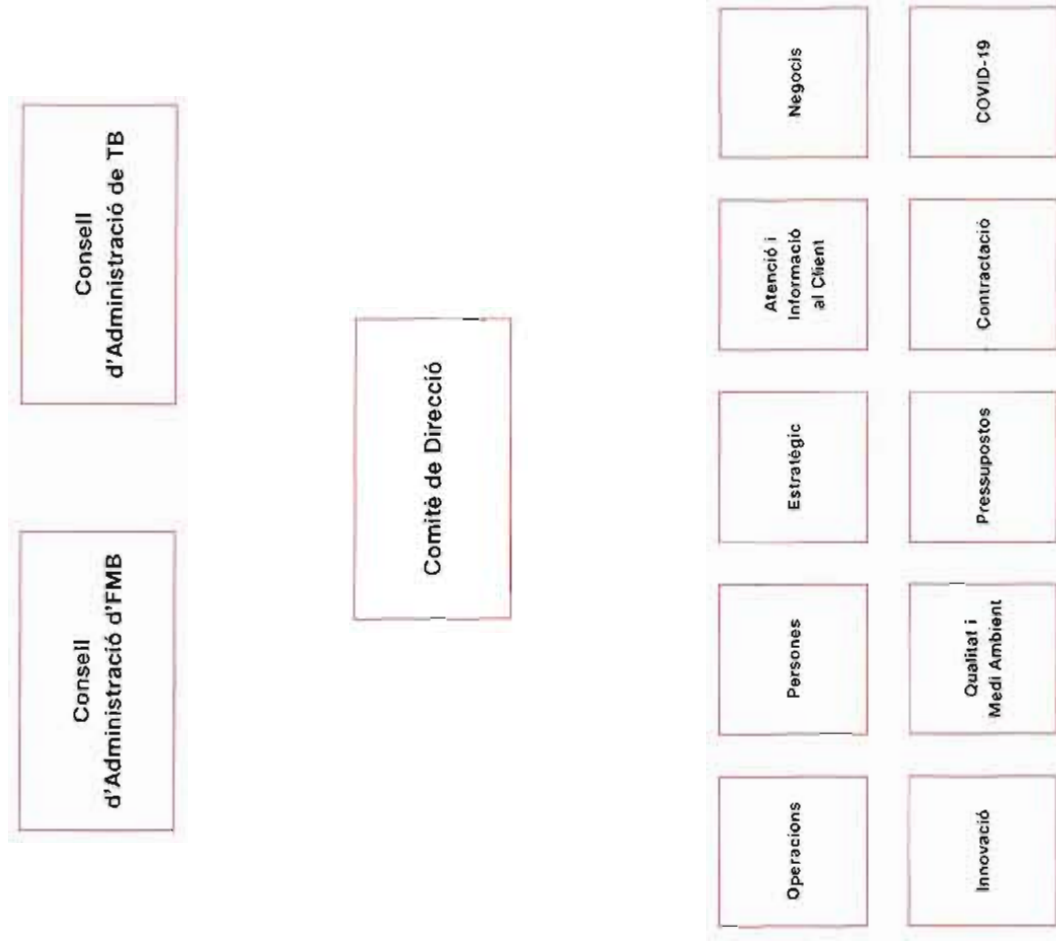


Altres participants permanents per designació del President del Comitè de Direcció:



Model de governança

Durant el 2020 s'han definit i posat en marxa diversos comitès amb visió de negoci i de gestió transversal, que, juntament amb el Consell d'Administració i el Comitè de Direcció, conformen el nou model de governança de TMB.



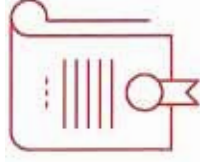
5.1.2. Normativa i reglament

Compliance

Al llarg de l'any 2020, TMB ha continuat incrementant el sistema de *compliance* (complirment normatiu). En aquest sentit, s'ha validat la matriu de riscos consolidada de TMB; ARPEC i s'han completat les tasques per presentar al Consell d'Administració el model del programa de *compliance* i aprovar-lo.

Cal destacar les actuacions següents en aquest àmbit:

- La revisió i l'actualització del contingut del Codi Ètic i de Conducta de TMB, per presentar-lo al Consell d'Administració i que aquest l'aproves.
- L'elaboració dels reglaments de funcionament de la Comissió Ètica i del Canal Ètic de TMB (canal de denúncies).
- La contractació i la parametrització d'un programa informàtic específic per a la comunicació de denúncies, que de moment només és d'ús intern per al personal. El programa és operatiu des del juny de 2020.
- L'inici del desenvolupament del pla d'acció definit per minimitzar els riscos recollits a l'ARPEC (matriu de riscos) de TMB, donant cobertura i implementant les mesures d'alt nivell.



- Les sessions, dirigides pel departament de Bon Govern, per al coneixement i la sensibilització sobre el Codi Ètic i de Conducta de TMB, així com sobre el programa de *compliance*, adreçades a 355 persones.
- El disseny i la confecció d'unes preguntes freqüents i un vídeo divulgatiu sobre el Codi Ètic de TMB, dirigit a tota la plantilla, per difondre'l i que sigui conegut i comprès.
- L'elaboració de diferents circulars, clàusules i documents adreçats a establir mesures de seguretat de la informació, dels procediments i de les recomanacions per evitar conflictes d'interès.
- Des de la posada en marxa del canal de denúncies, TMB ha rebut una denúncia, que ha estat resolta per la Comissió Ètica.

(1)

Compliment socioeconòmic

En l'exercici 2020 s'han produït una sèrie de nul·les i sancions no monetàries significatives amb motiu de l' incompliment de lleis o normatives en matèria social i econòmica. Es descriuen a continuació:

(5)

— Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA:

- Sanció de la Generalitat de Catalunya, Inspecció de Treball, per import de 2.046 euros.
- Sanció de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades (APDCAT) per valor de 1.080 euros.

(8)

— Transports de Barcelona, SA:

- Sanció de la Generalitat de Catalunya, Inspecció de Treball, per import de 2.137,60 euros.
- Multes de trànsit de l'Ajuntament de Barcelona per valor de 100 euros.
- Sanció de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades (APDCAT) per valor de 1.080 euros.

(9)

— Projectes i Serveis de Mobilitat, SA:

- Sanció de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades (APDCAT) per valor de 1.030 euros.

(10)

— Transports Metropolitans de Barcelona, SL:

- Sanció de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades (APDCAT) per valor de 480 euros.

(11)

— Fundació TMB:

- Sanció de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades (APDCAT) per valor de 480 euros.

Política pública

TMB no ha fet ninguna contribució financera o en espècie a partits o representants polítics.

Pel que fa al pagament dels consellers i conselleres, l'imporl ha estat el següent:

— 57.115,03 euros de la societat Transports de Barcelona.

— 60.121,38 euros de la societat Ferrocarril Metropolità de Barcelona.

Aportacions a fundacions i entitats sense ànim de lucre

L'any 2020 s'han fet les aportacions següents a fundacions i entitats sense ànim de lucre:

— Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA:

- Aportació a la Fundació Arrels de 976 euros.
- Aportació a la Fundació TMB de 105.000 euros.

— Transports de Barcelona, SA:

- Aportació a la Fundació TMB de 105.000 euros.



5.2. Gestió del risc

5.2.1. Sistema de gestió de riscos



Durant el primer mesos de l'any 2020 es va finalitzar el càlcul de les necessitats econòmiques de TMB per al període 2019-2024. Així doncs, vam elaborar un document de planificació estratègica anomenat *Pla de Necessitats 2020-2024*. A partir d'aquest informe, TMB va exposar de nou a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) el conjunt d'actuacions previstes per als propers anys, amb la previsió de l'impacte econòmic en termes de necessitats que s'han de subvencionar.

En relació amb les contingències i els riscos corporatius derivats de les planificacions estratègiques disponibles per a l'any 2020 (Pla d'Empresa 2018-2020 i Pla de Necessitats 2020-2024), hem desenvolupat:

- El seguiment de les contingències i els riscos associats a les actuacions del Pla d'Empresa de TMB, incloses la identificació de les que estan vigents i les que ja han finalitzat i, per tant, les accions de mitigació o tractament que han tingut un bon resultat.
- La identificació de les actuacions del Pla de Necessitats de TMB, amb la segregació de les que són noves actuacions respecte de les que ja estaven en el pla anterior.

5.2.2. Tipus de riscos i accions correctores

Les actuacions identificades en el Pla Empresa ja finalitzades i que, per tant, ja no requereixen seguiment de les contingències i els riscos associats, han estat:

Altres de la xarxa de metro	Nous plans de manteniment de trens en relació amb els bastidors de bogies
Plans de millora de l'oferta	Finalització de la nova xarxa de bus
Plans de millora de l'oferta	Pla de participació del bus 2018-2019
Plans de millora de l'oferta	Pla de millora de bus 2017-2019
Plans de millora de l'oferta	Pla de millora del bus a l'estiu de 2017

Les noves actuacions identificades al Pla de Necessitats 2020-2024 són:

Plans de millora de l'oferta	Fase 120"
Ampliacions de la xarxa de metro	Tram central de la línia L9/10
Altres de la xarxa de metro	Gestió de l'amiant
Altres de la xarxa de metro	Gestió de les portes d'andana
Altres de la xarxa de bus	Simuladors de conducció
Altres corporatius	Nou centre mèdic

L'excel·lència de l'any 2020 pel context generat arran de la pandèmia de COVID-19 i l'impacte sobre tots els àmbits de l'organització han creat un conjunt de necessitats sobrevingudes, que s'han prioritzat per davant de les actuacions emmarcades dins del mapa estratègic de TMB planificat.

El Comitè de Direcció de TMB va prendre la decisió de tractar i gestionar les contingències i els riscos de l'organització de manera centralitzada a través del **Comitè de Crisi de la COVID-19**. Aquest comitè va acordar posar en marxa el **Pla de Contingència TMB COVID-19** per al 2020 amb l'objectiu de prioritzar i focalitzar tots els recursos disponibles per fer possible la prestació del servei de mobilitat a la ciutadania durant la pandèmia.

El repte d'aquest comitè va consistir a identificar de manera dinàmica els riscos associats a la pandèmia (en tots els àmbits: operatiu, legal i estratègic, entre d'altres) i determinar quines accions calia emprendre per tal de mitigar-ne l'impacte. Es van diagnosticar un total de 68 riscos, així com 77 actuacions necessàries (de 9 àmbits diferents de l'empresa), i es van concretar en 70 accions que calia executar.

En paral·lel, l'any 2020, s'han tancat tres línies de treball engadades el 2019, en el marc de la recerca de la gestió integral de riscos i contingències de TMB:

- Continuació de les tasques del programa d'adequació al nou reglament general de protecció de dades i del programa de compliment normatiu legal a TMB. Durant l'any 2020, s'ha finalitzat l'anàlisi i la revisió dels riscos penals corporatius (ARPEC), que ha donat lloc a la presentació i aprovació d'una matriu de riscos penals per part del Comitè de Direcció.
- En el marc del projecte d'unificació, actualització i simplificació dels diferents sistemes de gestió actuals (ISO 9001, 14001 i 50001) s'han identificat i avaluat els riscos operatius i les oportunitats operacionals de les activitats vinculades a aquests processos. Posteriorment, s'han identificat propostes d'acció i tractament que cal considerar per als més prioritaris. S'han identificat 307 oportunitats i 455 riscos.
- Desenvolupament d'una anàlisi interna del mapa de riscos corporatius de TMB associats a la planificació estratègica.

Finalment, la direcció té previst per a l'any 2021 l'elaboració d'un nou pla estratègic 2021-2025, amb l'objectiu de revisar i redefinir de manera transversal i integradora l'horitzó d'actuació per a aquest període. Aquest document també contemplarà tots els aspectes relacionats amb la gestió de riscos i contingències, de manera que esdevindrà la planificació de referència de gestió global per a TMB.



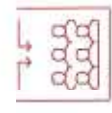
5.3. Transparència

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12

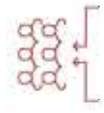
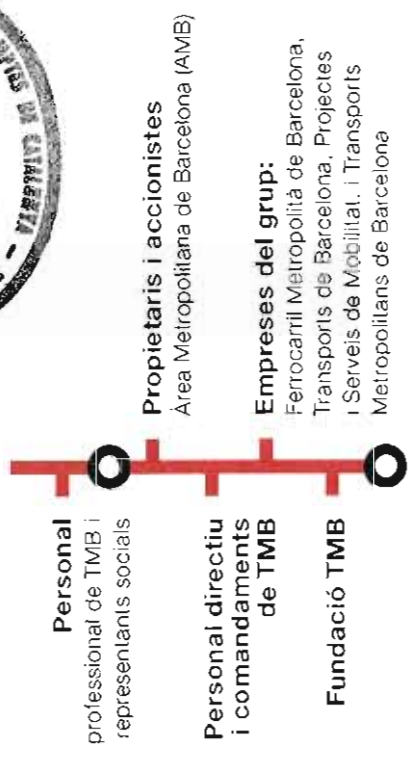
5.3.1. Grups d'interès

TMB orienta les seves actuacions cap a la satisfacció equilibrada de les necessitats i les expectatives de tots els grups d'interès, que permet que l'organització avanci en el camí de la sostenibilitat i, per tant, en el compliment de les responsabilitats en matèria econòmica, social, ambiental, d'ètica i de bon govern.

Els grups d'interès de TMB són els col·lectius que de manera raonada afecten o es veuen afectats per l'activitat que desenvolupa l'organització. D'aquesta manera, els grups d'interès es poden classificar en els àmbits intern i extern:



Interns



Externs



Compromís amb els grups d'interès

En el context d'elaboració del Pla de Responsabilitat Social i Sostenibilitat, TMB té previst avançar, en els propers anys, en la inclusió dels grups d'interès a les estratègies, als processos de gestió i al compromís de l'organització amb la transparència i la rendició de comptes.

D'aquesta manera, es podrà intensificar progressivament la participació i la col·laboració dels grups d'interès en la implementació de mesures a les activitats, els productes i els serveis de TMB, per tal de millorar la resposta a la satisfacció equilibrada de les seves necessitats i expectatives.

Marc de relacions amb els grups d'interès

TMB s'ha proposat definir el marc de relacions de l'organització amb totes les parts interessades, amb l'objectiu d'ordenar la comunicació i el diàleg, i d'integrar-los al cicle de gestió de l'empresa.

Per aquest motiu, preveiem aplicar i anar actualitzant de manera periòdica i sistemàtica els passos següents:

- 1** Mapa de grups d'interès: identificació, actualització i, si escau, prioritització dels grups d'interès.
- 2** Anàlisi de materialitat i context de sostenibilitat: actualització permanent de les necessitats i les expectatives dels grups d'interès, així com de la seva evolució. Paral·lelament, també s'hi inclouran els canvis i les tendències de futur des d'una perspectiva de sostenibilitat.
- 3** Compromisos: establiment explícit dels compromisos adquirits per donar resposta de manera equilibrada a aquestes necessitats i expectatives.

4 Marc de relacions: concreció del marc de relacions, és a dir, generar la infraestructura necessària —formes de comunicació, canals i mitjans, competències relacionals, programes de col·laboració, aliances, entre d'altres— per poder donar la millor resposta possible a les expectatives canviant de les parts interessades.

5 Recursos: assignació dels recursos necessaris, establiment dels òrgans de gestió i participació, inclusió en el Pla de Responsabilitat Social i Sostenibilitat de TMB, per tal d'aplicar-ho en els processos, en els productes i en els serveis de l'empresa.

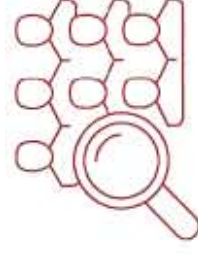
6 Aprenentatge i millora: concreció dels mecanismes d'aprenentatge per millorar i incrementar paulatinament el nivell d'excel·lència en sostenibilitat als diferents cicles de gestió.

7 Comunicació i rendició de comptes: seguir els criteris dels estàndards locals i internacionals, tant es relacionis al contingut dels aspectes que són rellevants —inclusió dels grups d'interès, context de sostenibilitat, aspectes materials, exhaustivitat—, com els relatius a la qualitat de la informació aportada —transparència, claredat, comparabilitat, fiabilitat, puntualitat, entre d'altres.

Afiliació a associacions en l'àmbit del transport públic i altres

TMB, a través de les seves societats, està afiliada a diferents entitats del sector i a altres associacions de diferents àmbits professionals i socials, entre les quals cal destacar:

- La Unió Internacional del Transport Públic (UITP).
- L'Associació de Transports Públics Urbans i Metropolitanans (ATUC).
- L'Associació Latinoamericana de Metros i Subterranis (ALAMYS).
- El Railgroup.
- La GASNAM (associació Ibèrica que fomenta l'ús del gas natural i del gas renovable en la modalitat terrestre).
- La International Railway Quality Board (IRQB).
- L'Associació de Turisme Europeu (ETOA).
- El Barcelona Centre Logistic Catalunya (BCL).
- L'Associació per al Desenvolupament de l'Experiència del Client (DEC).
- L'Associació Espanyola d'Usuaris de SAP (AUSAPE).
- L'Associació Espanyola de Compliance (ASCOM).
- L'Associació Espanyola de Professionals de Compres, Contracció i Aprovisionaments (AERCE).
- L'Associació de Grans Consumidors d'Energia Elèctrica.
- L'Associació Espanyola de Manteniment (AEM).
- L'Associació Espanyola de Financers d'Empresa (ASSET).

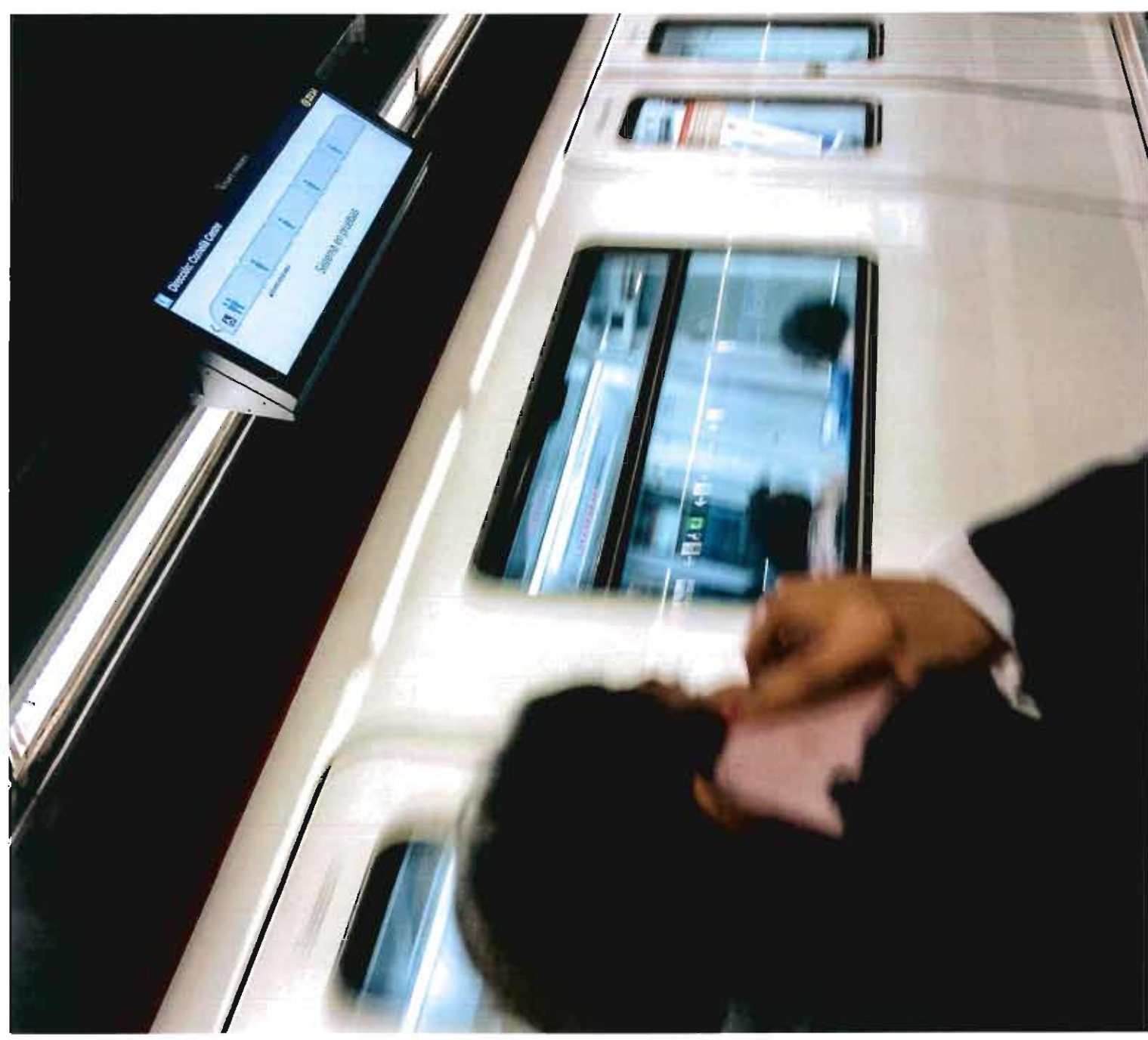


5.3.2. Materialitat



TMB ha tingut en compte els aspectes més importants per concretar els temes materials que s'havien d'incloure en aquesta memòria:

- Els Objectius de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides.
- Els reptes, la missió, la visió, els valors i les línies estratègiques de TMB.
- Els impactes econòmics, ambientals, socials, de governança i ètics raonables identificats a les entrevistes mantingudes de manera transversal amb els responsables de les diferents àrees de TMB.
- Els interessos i les expectatives dels grups d'interès.
- La Llei 1/2018, de 28 de desembre, d'informació no financera i diversitat.
- Els compromisos de la Generalitat de Catalunya en el marc del Pla Nacional per a la Implementació de l'Agenda 2030 a Catalunya i el Compromís Ciutadà per la Sostenibilitat de l'Ajuntament de Barcelona.
- Els estudis i les publicacions referents a l'àmbit de la sostenibilitat i de la responsabilitat social que analitzen les tendències i els reptes de futur.
- Els estàndards de la Global Reporting Initiative (GRI) per determinar els continguts de l'informe i els principis de rendició de comptes.



D'aquesta manera, s'han identificat els assumptes més rellevants per reflectir-los en aquesta memòria de sostenibilitat:

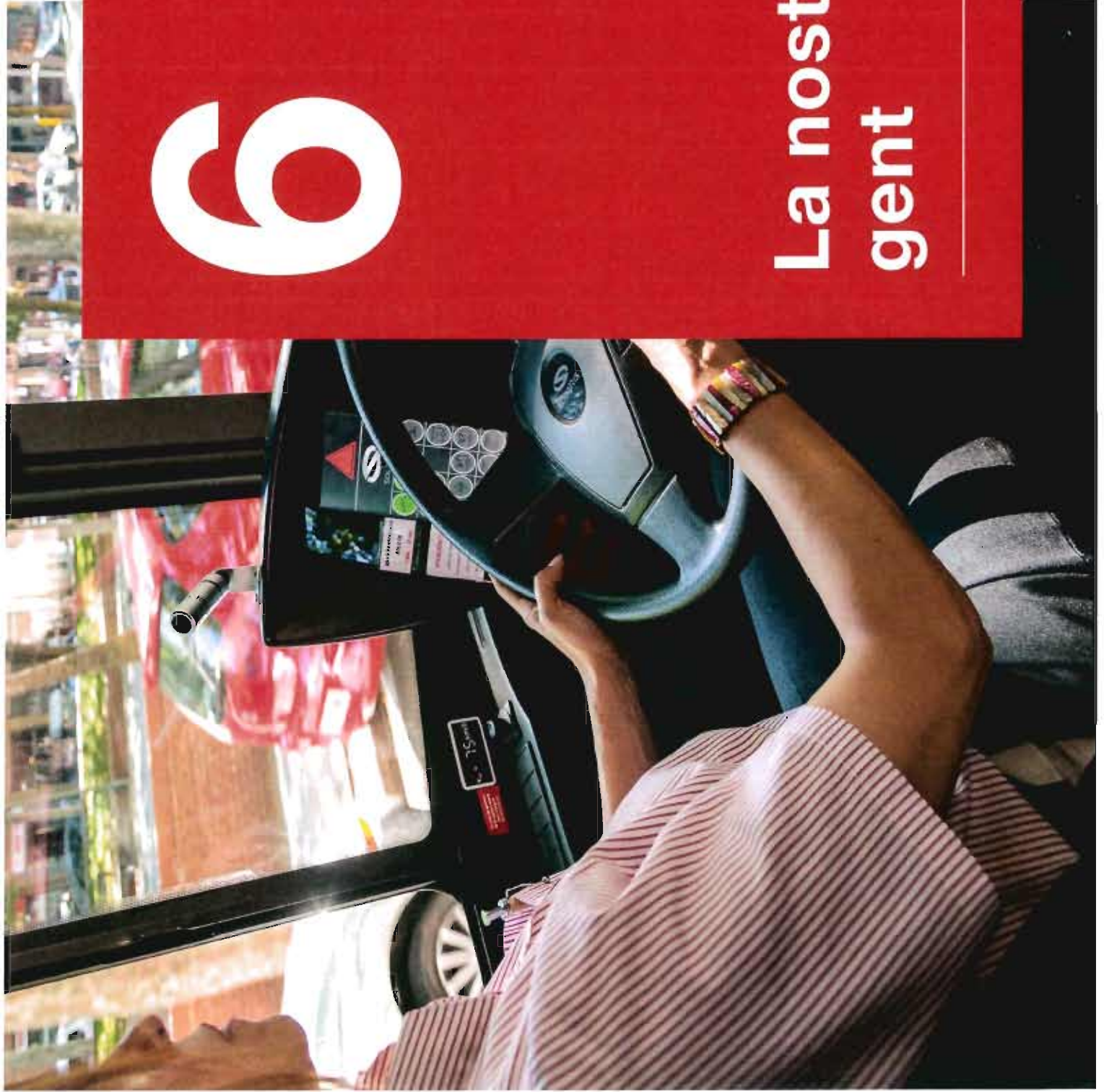
(1)		<p>— Gestió responsable, ètica i bon govern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Compromís de TMB amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible. • Transparència. • Accessibilitat a la informació. • Compliment normatiu (<i>compliance</i>). • Gestió ètica, valors i cultura de sostenibilitat. • Aliances. • Prevenció de la corrupció. • Valor econòmic generat i distribuït. • Us eficient i aquilatjat dels recursos econòmics. • Compra responsable. • Prevenció de riscos financers i no financers. • Negoci internacional. • Responsabilitat social. • Grups d'interès. 		<p>— Servei de qualitat, innovador i segur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Atenció a les necessitats i expectatives dels clients. • Accessibilitat universal. • Innovació i recerca. • Seguretat i salut del passatger. • Protecció de dades. • Tecnologia. 		<p>— Compromís amb la societat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TMB sostenible. La contribució a la mobilitat sostenible (CDS). • TMB Educa. • TMB Cultura. • TMB Solidari. • Patrimoni històric. • Comunicació i màrqueting responsable. • Marca TMB. • Civisme. • Turisme sostenible. 	
(2)							
(3)							
(4)							
(5)							
(6)							
(7)							
(8)							
(9)							
(10)							
(11)							
(12)							
11							

D'altra banda, s'han considerat menys significatius altres aspectes de sostenibilitat, com ara els drets humans, atès que l'empresa opera en l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, en la qual no hi ha riscos significatius de vulneració de drets humans fonamentals; la protecció de la biodiversitat, ja que la companyia duu a terme la seva activitat en entorns urbans o zona industrial; i la informació sobre fiscalitat, perquè forma part de la informació detallada als comptes anuals de l'exercici.

En els propers exercicis, en coherència amb la propera aprovació del Pla de Responsabilitat Social i Sostenibilitat de TMB, l'organització té previst desenvolupar una metodologia de materialitat específica que incorpori la participació dels grups d'interès.

6

La nostra gent



6.1. Perfil del grup

6.1.1. Ocupació

El personal és el pilar fonamental i el motor per al bon desenvolupament dels diferents serveis que proporciona TMB a la ciutadania.

Contractació laboral

L'any 2020, s'ha iniciat el procés de regularització de les vacants estructurals ocupades amb contractes temporals d'obra i servei, d'acord amb el que disposa la Llei general de pressupostos de l'Estat (pel que fa a la taxa de reposició) i la normativa d'aplicació a TMB respecte de l'Estatut Bàsic de l'Empleat Públic (EBEP). Aquest fet suposa un punt d'inflexió força rellevant en la política de contractació de TMB, ja que ha produït un canvi de paradigma en la forma d'accedir a la plantilla de TB i d'FMB.

Conseqüentment, l'organització va dur a terme una anàlisi de la situació i va elaborar un full de ruta per tal d'abordar aquest problema. D'aquesta manera, es va presentar a l'AMB una sol·licitud d'autorització per considerar estructurals 469 de les 800 places ocupades amb personal contractat per obra i servei. Aquesta sol·licitud va ser aprovada a l'octubre d'aquest any.



- (1) Aquestes primeres actuacions han permès convertir els contractes d'obra i servei de 481 membres del personal de bus en contractes d'interinatge per vacant, amb la condició que, quan la taxa de reposició ho permeti, passaran a tenir un contracte fix indefinit. Pel que fa al metro, el procés de regularització consensuat amb la part social no conté el pas intermediari de modalitat d'interinatge per vacant, sinó que, un cop acreditats els mèrits del personal amb contracte temporal per ocupar places fixes, els contractes es convertiran paulatinament en indefinits a mesura que la taxa de reposició ho permeti.
- (2) En aquest sentit, amb l'esmentada autorització de l'AMB, s'ha pogut ampliar el límit de la taxa de reposició i convertir en indefinits també les persones d'FMB a qui els venia el contracte de relleu a llarg de l'any 2020.

(3) L'any 2020, s'han elaborat i tramitat més de 2.600 contractes de metro i bus dels tipus i els gèneres següents:

Casuística	FMB		TB		Total
	Dones	Homes	Dones	Homes	
Nous jubilats parcials	5	13	3	23	44
Nous contractes indefinits	13	11	2	4	30
Nous contractes temporals (per taxa)	22	60	72	413	567
Temporals purs	432	604	43	270	1.349
Transformacions a indefinits	76	89	11	83	259
Prorrogats contractuals	1	0	0	1	2
Novacions	177	247	0	7	431
Hiingressos en càrrecs alternatius	0	2	0	0	2
Total	726	1.026	131	801	2.684

Les temporalitats principals es deuen a cobertures per als períodes d'estiu per tal de permetre les vacances del personal estructural. En relació amb la contractació, s'han gestionat les **baixes d'empresa** següents, amb tot el procés de comunicacions i quitança segons cadascuna de les causes:

Motiu de la baixa	FMB	TB	Total TMB
Acomiadament	0	1	1
Baixa voluntària	9	5	14
Defunció	5	4	9
Excedència	14	9	23
Finalització de contracte	463	198	681
Incapacitat permanent	7	22	29
Incapacitat temporal de pagament directe	61	91	152
Jubilació total	73	51	124
No superar el període de prova	2	0	2
Total	654	381	1.035

Selecció i promoció

Durant l'exercici 2020, la unitat de Selecció de l'organització ha donat resposta a tots els casos organitzatius derivats de la necessitat d'incorporar o promocionar talent a TMB. A partir de la situació de la COVID-19, s'han hagut d'incorporar noves metodologies de treball, diferents maneres d'avaluació i eines en línia, entre d'altres.

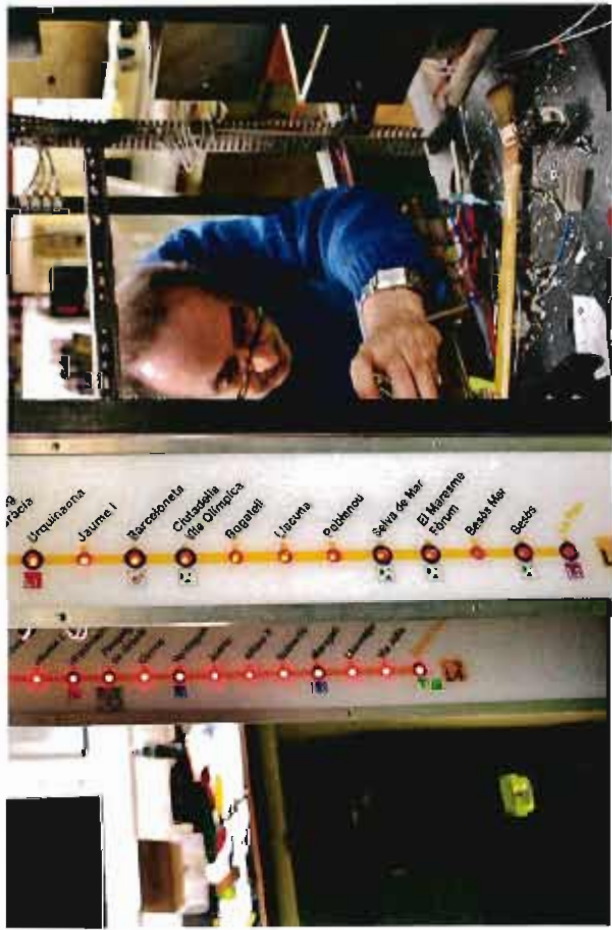
D'aquesta manera, s'han dut a terme un total de 53 processos de promoció i 16 de selecció. Pel que fa al volum de candidatures gestionades, durant el 2020 s'han presentat 6.313 candidatures en total. D'aquestes, 95 persones s'han acabat promocionant i 185 s'han incorporat de manera externa.



Com a organització compromesa amb el desenvolupament equitatiu i sostenible de la societat, hem impulsat aquesta iniciativa de la mà de l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD). Es pretén incrementar el percentatge de persones amb discapacitat a la plantilla. Aquest procés de selecció actualment es troba a la fase final i es preveu la incorporació de la persona finalista al llarg de 2021.

Pel que fa a les prestacions per a les persones que treballen a temps complet i a temps parcial, no hi ha cap tipus de distinció entre les dues modalitats de jornada laboral. Destaquem les prestacions següents:

- Assegurança de vida.
- Assistència sanitària.
- Cobertura per incapacitat i invalidesa.
- Permís parental.
- Provisions de jubilació.



Plantilla de TMB

La plantilla activa de TMB a 31 de desembre de 2020 és de 8.364 persones, 6.627 de les quals són homes (79%) i 1.737 són dones (21%). Aquesta plantilla inclou 277 persones en règim de jubilació parcial vinculada a un contracte de relleu.

	ANY 2020			ANY 2019		
	Homes	Dones	Total	Homes	Dones	Total
Transports de Barcelona, SA	4.145	414	4.559	4.205	415	4.620
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	2.473	1.305	3.778	2.494	1.320	3.820
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	10	17	27	10	17	27
TMB, SL	1	1	2	1	1	2
Total del Grup TMB	6.627	1.737	8.364	6.706	1.759	8.467

La plantilla mitjana homogènia (en termes d'hores per persona i any) s'ha situat en 8.021,7 persones, fet que representa un increment de 153,1 efectius respecte l'any anterior, la major part procedents dels àmbits d'operació i manteniment del metro.

	ANY 2020			ANY 2019		
	Homes	Dones	Total	Homes	Dones	Total
Transports de Barcelona, SA	3.978,89	333,39	4.372,78	3.958,77	305,74	4.372,50
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	2.376,06	1.247,05	3.625,11	2.273,56	1.195,70	3.471,75
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	6,63	13,19	21,82	9,06	13,29	22,34
TMB, SL	1,00	1,00	2,00	1,00	1,00	2,00
Total del Grup TMB	6.366,57	1.655,13	8.021,70	6.270,38	1.598,22	7.868,59

L'edat mitjana del personal del metro s'ha situat en 45,65 anys, de manera que ha augmentat respecte de l'any anterior. Pel que fa al bus, l'edat mitjana es de 49,32 anys, valor que també ha augmentat respecte de l'any anterior. D'aquesta manera, ha incrementat el pes proporcional de les persones de més de 50 anys i ha disminuït la proporció de la resta dels grups d'edat.

	2020	Pro- porció	2019	Pro- porció
Menys de 31 anys	309	3,7%	374	4,4%
De 31 a 40 anys	1.534	18,3%	1.627	19,2%
De 41 a 50 anys	3.474	41,5%	3.677	42,2%
Més de 50 anys	3.047	36,4%	2.891	34,1%
Total Grup TMB	8.364	100,0%	8.467	100,0%

Any 2020	FMB	TB	PSM	TMB.	
				SL	Total
Menys de 31 anys	272	76	11	0	309
De 31 a 40 anys	676	649	9	0	1.534
De 41 a 50 anys	1.650	1.833	7	2	3.474
De 41 a 50 anys	1.048	2.001	0	0	3.047
Total Grup TMB	3.778	4.559	27	2	8.364



El Consell d'Administració de Transports de Barcelona està format per:

12 homes

3 dones

	Homes	Dones	Total
De 30 a 39 anys	1	1	2
De 40 a 50 anys	1	1	2
Més de 50 anys	10	1	11
Total	12	3	15

D'altra banda, el Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona està format per:

13 homes

2 dones

	Homes	Dones	Total
De 30 a 39 anys		1	1
De 40 a 50 anys	2		2
Més de 50 anys	11	1	12
Total	13	2	15

El Comitè de Direcció està estructurat de la manera següent:

10 homes

4 dones

	Homes	Dones	Total
De 40 a 50 anys	2	2	4
Més de 50 anys	8	2	10
Total	10	4	14

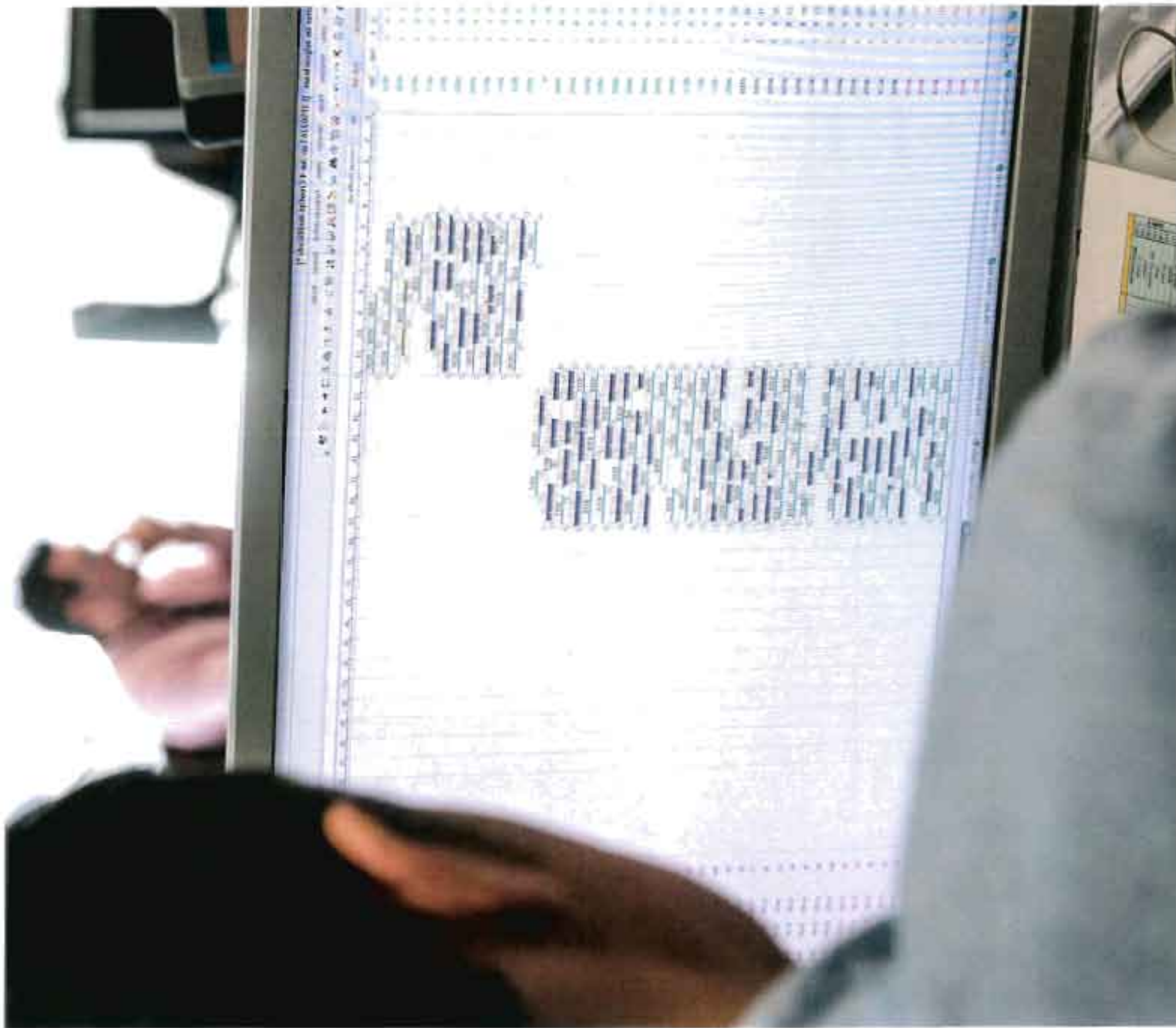
Mirra, Maria el, altres 4 participants permanents per designació del president del Comitè de Direcció: Director d'Operacions de Metro, Director d'Operacions de Bus, responsable de Responsabilitat Social, Bonari Diversitat, i directora d'Atenció, Informació i Experiència al Client.

La totalitat de l'equip directiu va ser contractat dins la comunitat local, a excepció de dues persones que procedeixen d'altres comunitats autònomes.

Pel que fa a les **nacionalitats** del personal de TMB, el 99,3% tenen nacionalitat espanyola (8.309 persones).

Nacionalitat	2020	2019	Diferència
Espanya	8.309	8.410	-101
Francia	3	3	0
Itàlia	23	24	-1
Marroc	2	2	0
Portugal	2	3	-1
Perú	2	2	0
Romània	4	4	0
Argentina	2	2	0
Uruguai	2	2	0
Alemanya	1	1	0
Brazil	1	1	0
Equador	1	1	0
Cuba	1	2	-1
Altres	11	10	1
Total	8.364	8.487	-103

En relació amb les **categories professionals**, cal dir que aquest any s'ha modificat el criteri d'agrupació professional respecte d'anys anteriors, ja que s'ha passat d'una agrupació segons la categoria professional a una altra segons la funció.



(1) Cal destacar que el 75,27 % del personal correspon al col·lectiu de conductors, operaris i especialistes.

(2)

(3)

(4)

(5)

(6)

(7)

(8)

(9)

(10)

	ANY 2020		ANY 2019		Total
	Homes	Dones	Homes	Dones	
Personal d'oficines	901	315	905	320	1.225
Comandaments	677	110	650	108	788
Conductors, operaris i especialistes	4.986	1.301	5.063	1.319	6.382
Responsables	14	1	14	1	15
Equip directiu	47	10	46	11	57
Total	6.627	1.737	6.708	1.759	8.467

(11) Pel que fa a les modalitats de contractes, el 86,6% de la plantilla activa a 31 de desembre de 2020 tenia un contracte indefinit i, d'aquests, el 78,5% eren indefinits a temps complet. El 86% del personal masculí tenia contracte indefinit i, en el cas de les dones, la xifra era d'un 89%.



(12) La plantilla activa a 31 de desembre de 2020 desglossada per tipus de contracte i gènere és la següent:

	ANY 2020		ANY 2019		Total
	Homes	Dones	Homes	Dones	
Indefinit a temps complet	5.252	1.310	5.145	1.271	6.416
Indefinit a temps parcial	439	236	534	236	772
Temporal a temps complet	392	115	340	89	429
Temporal a temps parcial	344	74	689	161	850
Total	6.627	1.737	6.708	1.759	8.467

La plantilla activa a 31 de desembre de 2020 desglossada per tipus de contracte i grup d'edat és la següent:

Plantilla a 31 de desembre de 2020

	Plantilla a 31 de desembre de 2020				Total
	Indefinit a temps complet	Indefinit a temps parcial	Temporal a temps complet	Temporal a temps parcial	
Menys de 31 anys	95	75	115	24	309
De 31 a 40 anys	1.056	153	271	54	1.534
De 41 a 50 anys	2.943	243	264	44	3.474
Més de 50 anys	2.486	206	77	296	3.047
Total	6.562	677	707	418	8.364

Finalment, la plantilla activa a 31 de desembre de 2020 desglossada per tipus de contracte i classificació professional és la següent:

Plantilla a 31 de desembre de 2020

	Plantilla a 31 de desembre de 2020				Total
	Personal d'oficines	Comandaments	Conductors, operaris i especialistes	Equip directiu i responsables	
Indefinit a temps complet	960	722	4.505	66	6.562
Indefinit a temps parcial	74	0	603	0	677
Temporal a temps complet	108	26	572	1	707
Temporal a temps parcial	65	39	309	5	418
Total	1.216	787	6.289	72	8.364

1) Pel que fa a la **taxa de rotació** d’FMB, ha estat de l’1,9 % l’any 2020, inferior a la de l’any anterior, que va ser del 5,2 %. La taxa de rotació de TB ha estat de l’1,7 %, inferior a la de 2019, que va ser del 3,5 %. A la societat PSM, la taxa de rotació ha estat del 9,3 %, per sota de la taxa del 66 % corresponent a l’any 2019.

Any 2020	FMB, SA	TB, SA	PSM, SA	TMB, SL
Nombre de persones contractades	43	70	5	0
Nombre de persones desvinculades	99	90	0	0
Mitjana efectiva	3.799,0	4.580,5	27,0	2,0
Plantilla a 31 de desembre de 2020	3.778	4.559	27	2
Plantilla a 31 de desembre de 2019	3.820	4.620	27	2
Índex de rotació (%)	1,9	1,7	9,3	0,0

11) Respecte del **personal amb discapacitat**, tenint en compte les discapacitats comunicades, la distribució per a les diferents societats ha estat la següent:

	FMB	Proporció sobre FMB	TB	Proporció sobre TB
Dones	32	0,85 %	12	0,26 %
Homes	44	1,16 %	171	3,75 %
Total	76	2,01 %	183	4,01 %

12) Pel que fa als **acomiadaments**, no hi ha hagut cap acomiadament a FMB. A TB hi ha hagut un acomiadament corresponent a un home de 61 anys del col·lectiu de conductors d’autobusos.

6.1.2. Política retributiva

La remuneració mitjana de les societats del Grup TMB per gènere corresponent a l’exercici 2020 és la següent:

Per gènere	ANY 2020		ANY 2019		Diferència en %
	Homes	Dones	Homes	Dones	
Remuneració mitjana					
Transportis de Barcelona, SA	43.489	44.411	42.218	43.512	3,0 %
Ferrocarril Metropolità, SA	42.127	30.424	42.968	30.299	-2,0 %
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	33.701	32.082	36.010	33.076	-3,7 %
TMB, SL	61.655	52.948	61.979	51.267	-0,4 %
					3,3 %

La diferència de remuneració mitjana entre gèneres s’explica per dues raons fonamentals:

- La diferent composició d’homes | dones en cada col·lectiu professional (personal d’oficines: conductors, operaris i especialistes; comandaments, i equip directiu i responsables).
- L’antiguitat de cada persona treballant a l’empresa.

Pel que fa a la remuneració mitjana per edats, es distribueix de la següent manera:

	FMB, SA		TB, SA		PSM, SA		TMB, SL	
	Any 2020	Any 2019	Any 2020	Any 2019	Any 2020	Any 2019	Any 2020	Any 2019
Menys de 31 anys	33.297	33.549	31.392	32.879	28.443	33.173	28.443	33.173
			-0,6 %		-4,5 %		-14,3 %	
De 31 a 40 anys	37.536	36.366	39.220	37.762	36.255	29.508	36.255	29.508
			+2,2 %		3,9 %		29,6 %	
De 41 a 50 anys	41.543	42.276	42.047	40.930	34.596	42.049	57.322	56.536
			-1,7 %		2,7 %		-17,7 %	
Més de 50 anys	46.709	46.810	47.410	46.468				
			-0,1 %		2,1 %			

El col·lectiu més gran de 50 anys és el que ha percebut una retribució mitjana més alta, seguit del que es troba en la franja de 41 a 50 anys. Això es deu al fet que acostumen a ser els grups que tenen més antiguitat a la companyia, ja que es percep un complement per permanència laboral efectiva a l'empresa.

Per classificar el personal amb la classificació professional, s'ha calculat la remuneració mitjana de l'exercici 2020 seguint el nou criteri d'agrupació segons la funció que desenvolupa cada persona de l'empresa.



	FMB, SA		TB, SA		PSM, SA		TMB, SL	
	Any 2020	Any 2019	Any 2020	Any 2019	Any 2020	Any 2019	Any 2020	Any 2019
Personal d'oficins	42.653	45.754	45.649	45.067	52.948	51.267	52.948	51.267
			-6,8 %		1,7 %		3,3 %	
Comandaments	48.561	50.692	55.744	54.361				
			-4,1 %		1,6 %			
Conductors, operaris i especialistes	39.065	36.788	41.516	40.264	32.729	33.875	32.729	33.875
			0,7 %		3,1 %		-3,4 %	
Equip directiu	99.346	98.404	96.372	95.974	61.655	61.929	61.655	61.929
			1,0 %		0,4 %		-0,4 %	

A FMB l'any 2020 ha disminuït la remuneració mitjana dels col·lectius del personal d'oficines i comandaments, i ha crescut lleugerament la dels conductors, operaris i especialistes, així com la de l'equip directiu i responsables.

A TB, aquest darrer exercici ha crescut la retribució mitjana en tots els col·lectius, entre els quals s'destaquen els conductors, operaris i especialistes, amb un 3,1 %.

Bretxa salarial

La bretxa salarial és la diferència salarial que hi ha entre el que cobren de mitjana els homes i les dones. Es calcula aplicant la fórmula següent:

$$\% \text{ De bretxa salarial} = (\text{remuneració mitjana dels homes} - \text{remuneració mitjana de les dones}) \times 100 / \text{remuneració mitjana dels homes}$$

Cal destacar que aquest indicador es pot veure afectat per l'antiguitat de les persones treballant en els diferents grups de classificació professional i entre gèneres. D'altra banda, cal dir que les taules salarials del conveni col·lectiu no fan distinció de gènere.

Bretxa salarial de Transports de Barcelona

Bretxa salarial

Transports de Barcelona	Homes	Dones	Any 2020	Any 2019
Personal d'oficines	45.286	46.569	-7,3 %	-2,9 %
Comandaments	54.944	62.312	-13,4 %	-14,9 %
Conductors, operaris i especialistes	41.663	39.344	5,6 %	4,6 %
Equip directiu i responsables (1)	98.776	84.626	14,3 %	-2,1 %
Total	43.489	44.411	-2,1 %	-3,1 %

(1) Inclou els membres del Comitè del Direcció.

A TB la bretxa salarial de 2020 és negativa en els col·lectius de comandaments (-13,4 %) i personal d'oficines (-7,3 %), així com en el conjunt de la societat (-2,1 %). Respecte l'any anterior, la bretxa negativa ha disminuït un punt percentual. Per col·lectius, destaca l'augment de la bretxa salarial negativa en el personal d'oficines i l'augment de la bretxa salarial positiva en el cas de l'equip directiu i responsables.



Bretxa salarial de Ferrocarril Metropolità de Barcelona

Bretxa salarial

Ferrocarril Metropolità de Barcelona	Bretxa salarial			
	Homes	Dones	Any 2020	Any 2019
Personal d'oficines	42.942	42.140	1,9 %	6,0 %
Comandaments	48.628	47.350	3,0 %	-1,2 %
Conductors, operaris i especialistes	39.707	37.977	4,4 %	6,3 %
Equip directiu i responsables (1)	97.707	107.978	-10,5 %	-11,2 %
Total	42.127	39.424	6,4 %	8,6 %

(1) Inclou els membres del Comitè de Direcció

La menor bretxa salarial s'ha donat al personal d'oficines (1,9%) i a l'equip directiu i responsables, col·lectiu en què és negativa (-10,5%). En el global de la societat, la bretxa salarial ha estat del 6,4% l'any 2020, de manera que s'ha reduït respecte de l'any anterior, quan va ser del 8,6%. Aquest descens s'explica perquè la bretxa salarial ha disminuït l'any 2020 en tots els col·lectius excepte en el de comandaments.

Bretxa salarial de Projectes i Serveis de Mobilitat i de Transports Metropolitans de Barcelona, SL

PSM, SA	Bretxa salarial			
	Homes	Dones	Any 2020	Any 2019
Personal d'oficines				
Comandaments				
Conductors, operaris i especialistes	33.701	32.092	4,8 %	5,5 %
Equip directiu i responsables				
Total	33.701	32.092	4,8 %	5,5 %

TMB, SL	Bretxa salarial			
	Homes	Dones	Any 2020	Any 2019
Personal d'oficines	0	52.948		
Comandaments	0	0		
Conductors, operaris i especialistes	0	0		
Equip directiu i responsables	61.655	0		
Total	61.655	52.948	14,1 %	17,2 %

Tant a PSM, SA, com a TMB, SL, l'any 2020 la bretxa salarial entre homes i dones ha disminuït respecte de l'any anterior.



Bretxa salarial del Comitè de Direcció

La bretxa salarial dels membres del Comitè de Direcció de TMB és de l'1,3% a causa dels diferents nivells de responsabilitat

Membres del Comitè de Direcció de TMB any 2020

	Bretxa salarial	
	Homes	Dones
Retribució fixa	101.164	100.218
Retribució variable	9.826	4.347
Indemnitzacions	0	0
Pagaments de sistemes de previsió d'estalvi a llarg termini	1.340	3.859
Altres percepcions	2.009	4.476
Total remuneració mitjana	114.339	112.901
		1,3%

Nota: Inclou els altres 4 participants permanents per designació del president del Comitè de Direcció: Director d'Operacions de Metro, director d'Operacions de bus, responsable de Responsabilitat Social, Dona i Diversitat, i director de Atenció, Informació i Experiència al Client

Ràtio de la remuneració inicial estàndard per gènere davant del salari mínim local

En el cas d'FMB, s'ha considerat la retribució d'agent d'atenció al client inicial respecte del salari mínim interprofessional de 2020. D'aquesta manera, s'ha obtingut una ràtio de 2,34 tant per als homes com per a les dones. 0,13 punts menys que l'any anterior.

En el cas de TB s'ha considerat la retribució de conductor inicial respecte del salari mínim interprofessional de 2020, de manera que la ràtio ha estat de 2,45 tant per als homes com per a les dones, 0,9 punts menys que l'any 2019.

En tots dos casos la disminució de la ràtio s'explica perquè el salari mínim interprofessional ha crescut un 5,56% l'any 2020.

Ràtio de compensació anual

La ràtio estableix la relació entre la persona que rep la remuneració més alta de la societat respecte de la mitjana de retribució de l'empresa. D'aquesta manera, aquest indicador a FMB s'ha situat en 3,01 és a 3,11, ha crescut en un 7,5%, mentre que a TB ha estat del 2,86 i ha disminuït en un 3,7% respecte de l'any anterior

Ràtio de compensació anual

	Any		Dif. %
	2020	2019	
Parrocami Metropolità de Barcelona	3,01	2,80	7,5%
Trajectosons de Barcelona	2,86	2,97	-3,7%



6.2. Atracció i impuls del talent

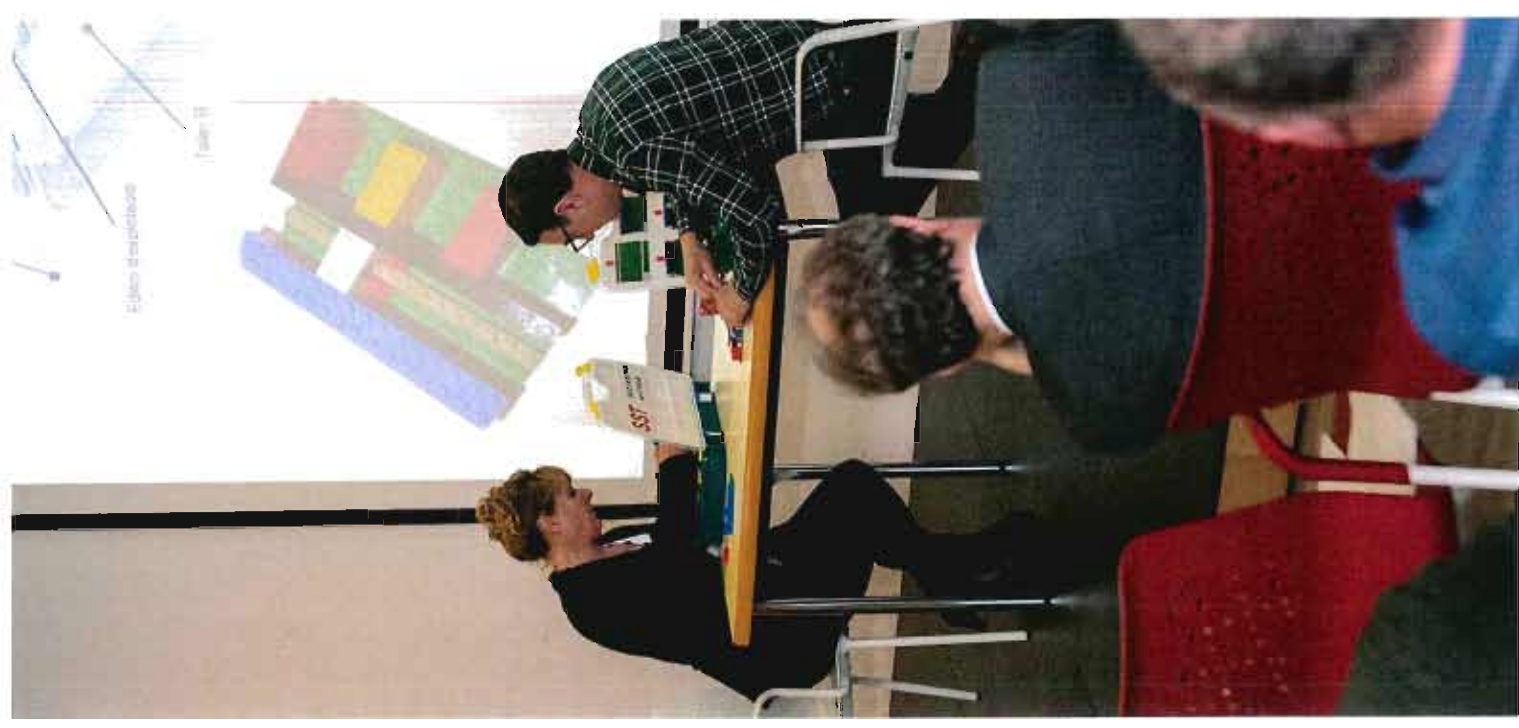
6.2.1. Formació

La crisi sanitària ha afectat de forma directa la major part de la programació i del desenvolupament de les accions formatives presencials. S'ha hagut de reduir al màxim aquesta modalitat i s'ha dut a terme únicament la formació indispensable. Aquesta situació excepcional ha provocat la potenciació de l'**e-learning**, que tindrà encara més rellevància encara l'any 2021, en detriment de la formació presencial.

En el global de TMB, la necessitat de treballar en remot i per via telemàtica d'un bon nombre de persones ha accelerat l'adquisició de nous hàbits i la necessitat d'assistir a formacions, seminaris en línia i altres accions disponibles en format digital. Per això, hem fet un gran esforç per adaptar l'oferta formativa a les noves necessitats i requeriments.

El volum elevat d'accions formatives en remot i per via telemàtica ha obligat a posar a disposició de tothom un curs de prevenció de riscos laborals per al treball a la plataforma Moodle. La intenció és fer realitat aquesta plataforma formativa de cara a l'any 2021.

En l'àmbit de Transport de Barcelona, s'ha mantingut la formació continua per al CAP (certificat d'aptitud per a conductors professionals), s'ha seguit treballant amb el model de capacitacions, atès el bon resultat, i s'ha continuat amb la formació de tècnic expert en VEH, a més de dur a terme els cursos sobre prevenció de riscos laborals, qualitat, medi ambient, el Codi Ètic, la LOPD o altres lemes legals.



(1) Les hores de formació totals de la societat FMB al llarg de l'exercici 2020 han estat 92.376,24, que es distribueixen de la manera següent en funció de la classificació professional i el gènere:

Categoria o funció	Dones	Hores de formació a dones	Mitjana d'hores a dones	Homes	Hores de formació a homes	Mitjana d'hores a homes	Total plantilla	Total d'hores de formació	Mitjana d'hores total
Auxiliar	41	971,50	23,70	23	1.350,00	58,7	64	1.106,10	17,26
Agent d'atenció al client	30	987,99	32,93	11	938,49	85,32	41	1.926,48	46,98
Agent d'atenció al client	604	28.805,81	47,85	507	27.189,46	45,53	1.291	55.995,27	43,37
Arxista	4	12,00	3,00	2	6,00	3,00	6	18,00	3,00
Auxiliar programador	1	0,00	0,00	1	3,00	3,00	2	3,00	1,50
Auxiliar de control i informació	1	2,90	2,90	1	2,90	2,90	2	5,80	2,90
Auxiliar tècnic	1	3,00	3,00	1	3,00	3,00	2	6,00	3,00
Geògraf de serveis socials	1	3,00	3,00	1	3,00	3,00	2	6,00	3,00
Comptador	5	15,00	3,00	3	9,00	3,00	8	24,00	3,00
Comptable	1	3,00	3,00	0	0,00	0,00	1	3,00	3,00
Consultor	3	53,00	17,67	0	0,00	0,00	3	53,00	17,67
Coordonador	0	68,50	11,42	3	9,50	3,17	3	78,00	26,00
Coordonador porta coleres	0	0,00	0,00	7	35,50	5,07	7	35,50	5,07
Coordonador de seguretat	3	42,00	14,00	19	178,00	9,37	22	220,00	10,00
Coordonador tècnic	1	18,50	18,50	3	9,00	3,00	4	27,50	6,88
Direcció	1	3,00	3,00	2	6,00	3,00	3	9,00	3,00
Electricista	0	0,00	0,00	23	347,01	15,09	23	347,01	15,09
Electroinstal·lador	1	49,00	49,00	32	832,50	26,02	33	881,50	26,71
Electromecànic	0	0,00	0,00	14	254,00	18,14	14	254,00	18,14
Electricista	0	0,00	0,00	6	8,58	1,43	6	8,58	1,43
Enginyer	3	9,00	3,00	33	219,69	6,66	36	228,69	6,35
Especialista	0	0,00	0,00	64	873,84	13,65	64	873,84	13,65
Factor d'informació i qualitat	0	0,00	0,00	6	24,00	4,00	6	24,00	4,00
gestor de lliners	0	27,00	4,50	5	0,00	0,00	5	27,00	5,40
Recepció	0	0,00	0,00	2	31,50	15,75	2	31,50	15,75
Guia turística	0	0,00	0,00	7	60,17	8,60	7	60,17	8,60
Informes	2	6,00	3,00	0	0,00	0,00	2	6,00	3,00
Mestre	0	0,00	0,00	45	1.195,05	26,56	45	1.195,05	26,56
Melje	1	3,00	3,00	0	0,00	0,00	1	3,00	3,00
Mobilista	7	112,00	16,00	21	435,50	20,74	28	547,50	19,57
Operador	26	236,30	9,10	52	2.161,50	41,57	78	2.397,80	30,73
Operari	0	0,00	0,00	50	2.389,86	47,80	50	2.389,86	47,80
Paleta	0	0,00	0,00	0	3,58	3,58	0	3,58	3,58
gestor de productes	1	3,00	3,00	2	6,00	3,00	3	9,00	3,00
Programador de lliners	3	6,00	2,00	3	9,00	3,00	6	15,00	2,50
Pucberg	2	6,00	3,00	2	6,00	3,00	4	12,00	3,00
Redactor	1	88,50	88,50	0	0,00	0,00	1	88,50	88,50
Revisors	0	0,00	0,00	6	61,17	10,19	6	61,17	10,19
Responsable	25	1.449,00	57,96	302	5.886,69	19,49	327	7.335,69	22,43
Supervisor	2	11,00	5,50	14	81,00	5,79	16	92,00	5,75
Tècnic d'operacions de línies automatitzades	17	765,50	45,03	242	12.160,53	50,25	259	12.926,03	49,91
Tècnic	1	3,00	3,00	10	30,00	3,00	11	33,00	3,00
Tècnic especialista	1	3,00	3,00	3	25,00	8,33	4	28,00	7,00
Tècnic	31	297,00	9,58	52	679,50	13,07	83	976,50	11,77
Tècnic	1	3,00	3,00	2	6,00	3,00	3	9,00	3,00
Tècnic portuàr	0	0,00	0,00	66	719,25	10,90	66	719,25	10,90
Tècnic responsable	0	67,00	67,00	21	206,00	9,81	21	273,00	12,99
Informàtica i recepció	4	12,00	3,00	1	3,00	3,00	5	15,00	3,00
Tractament	0	0,00	0,00	4	18,17	4,54	4	18,17	4,54
Refector social	1	3,00	3,00	0	0,00	0,00	1	3,00	3,00
Salador	0	0,00	0,00	1	7,00	7,00	1	7,00	7,00
Total general	1.003	34.374,69	34,27	1.816	58.001,55	31,94	2.819	92.376,24	32,77
Proporció		37%			63%			100%	

Pel que fa a Transports de Barcelona, les hores de formació totals al llarg de l'exercici 2020 han estat 46.930, que es distribueixen de la manera següent en funció de la classificació professional i el gènere:

Categoria o funció	Dones	Hores de formació a dones	Mitjana d'hores a dones	Homes	Hores de formació a homes	Mitjana d'hores a homes	Total plantilla	Total d'hores de formació	Mitjana d'hores total
Administrativa	10	190,00	19,00	20	179,00	8,95	36	369,00	10,25
Agents d'at. TPN	9	322,50	35,83	25	554,00	22,16	34	876,50	25,78
Agents de servei i Control	0	0,00	0,00	9	67,00	7,44	9	67,00	7,44
Analista	0	0,00	0,00	1	3,00	3,00	1	3,00	3,00
Analista programador	0	0,00	0,00	1	3,00	3,00	1	3,00	3,00
Auxiliar	0	0,00	0,00	10	26,00	2,60	10	26,00	2,60
Comptable	0	0,00	0,00	1	3,00	3,00	1	3,00	3,00
Conductors	146	2.892,50	19,81	1.633	32.885,50	20,14	1.779	35.778,00	20,10
Consultors	0	0,00	0,00	1	53,00	53,00	1	53,00	53,00
Coordinadors	0	3,90	3,90	6	70,50	11,75	6	74,40	12,40
Coordinadors tècnics	0	0,00	0,00	1	3,00	3,00	1	3,00	3,00
Despament	1	3,00	3,00	0	0,00	0,00	1	3,00	3,00
Electricista	0	0,00	0,00	25	1.146,00	45,84	25	1.146,00	45,84
Electricista	0	0,00	0,00	8	35,00	4,38	8	35,00	4,38
Enginyers	0	0,00	0,00	2	16,00	8,00	2	16,00	8,00
Especialistes	0	0,00	0,00	2	96,00	48,00	2	96,00	48,00
Informàtica	3	54,00	18,00	0	0,00	0,00	3	54,00	18,00
Inspector/a	0	0,00	0,00	10	247,00	24,70	10	247,00	24,70
Magatzemista	0	0,00	0,00	2	30,00	15,00	2	30,00	15,00
Mecànics/ques	0	0,00	0,00	7	222,00	31,71	7	222,00	31,71
Mengisser	3	9,00	3,00	0	0,00	0,00	3	9,00	3,00
Operador/a	1	3,00	3,00	2	52,00	26,00	3	55,00	18,33
Operatius	0	0,00	0,00	16	129,00	8,06	16	129,00	8,06
Product Manager	2	7,50	3,75	3	4,00	1,33	5	11,50	2,30
Psicòleg/oga	1	49,00	49,00	1	4,00	4,00	2	53,00	26,50
Reactor/a	1	53,00	53,00	0	0,00	0,00	1	53,00	53,00
Responsables	48	367,00	7,65	230	3.591,00	15,61	278	3.958,00	14,24
Supelular	1	27,00	27,00	2	76,00	38,00	3	103,00	34,33
Tècnics Especialistes	3	81,00	27,00	1	27,00	27,00	4	108,00	27,00
Tècnics/iques	23	235,50	10,24	95	210,00	2,21	118	445,50	3,77
Tècnics/ques Especialistes	2	6,00	3,00	10	119,00	11,90	12	125,00	10,42
Tècnics/ques Responsables	10	92,00	9,20	26	278,00	10,69	36	370,00	10,28
Tècnics/ques/Responsables	0	0,00	0,00	1	3,00	3,00	1	3,00	3,00
Total general	266	4.355,00	16,37	2.329	42.575,00	18,28	2.595	46.930,00	18,08
Percentatge		9 %			91 %			100 %	



6.2.2.

Desenvolupament del talent

En el segon semestre, es van començar a treballar les bases per dur a terme programes de desenvolupament de manera regular. Un dels projectes ha estat l'**Staffing review**, amb la participació d'una cinquantena de persones, en el qual es va començar per identificar les necessitats per tal de treballar posteriorment en les línies de desenvolupament i els plans de creixement personalitzats.

S'han desenvolupat tot un seguit de projectes en aquest àmbit:

- Processos de reforç en **team building**, amb l'objectiu de reforçar els equips i millorar les relacions interpersonals i la gestió de situacions adverses.
- **Atracció del talent**: TMB va estar present al Fòrum virtual de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona (ETSEIB 2020), on es va impartir una conferència per motivar els estudiants que volguessin tenir la primera experiència professional a TMB amb un programa d'aprenentatge *ad hoc*.
- Participació en la fira virtual d'ocupació de la Universitat Oberta de Catalunya. L'estand virtual va ser visitat per 1.197 estudiants, 123 dels quals es van inscriure en alguna de les nostres ofertes de practiques.

TMB disposa d'un sistema de gestió competencial, basat en l'apreciació de l'actuació. D'aquesta manera, l'any 2020 s'ha llançat el procés d'apreciació de 2019 amb 864 persones que treballen a la xarxa de metro, 318 a la xarxa de bus i 36 a les àrees funcionals. Pel que fa a les avaluacions de 2020, de moment l'organització ha dut a terme el procés per a 874 persones que treballen a la xarxa de metro, 315 a la xarxa de bus i 14 a les àrees funcionals.

Com a resultat de les restriccions per la crisi sanitària provocada per la COVID-19 i la reducció dels contactes, no s'han pogut impartir sessions formatives presencials per a nous avaluadors ni per a nous avaluats.

D'altra banda, a TMB s'ha adaptat i implantat una nova metodologia única de valoració de llocs de treball, que permet conèixer el valor relatiu dels llocs en el marc dels sistemes de classificació que hi ha a l'empresa. Fins a aquesta nova implantació, s'aplicaven tres metodologies diferents en funció de l'àmbit organitzatiu. D'aquesta manera, s'han revisat o valorat 86 llocs de treball a la xarxa de metro i 10 a la xarxa de bus.



6.3. Benestar, diversitat i inclusió

6.3.1. Organització de la feina

Desconnexió laboral

A TMB la majoria dels col·lectius treballen en el sistema de torns i, per tant, la seva activitat està condicionada a la presència física. Una cop que acaben la jornada laboral, poden desconectar de la feina. D'altra banda, en els àmbits tècnics i administratius predomina la jornada continuada, amb flexibilitat a l'entrada i la sortida, de manera que també es garanteix la desconnexió laboral.

Pràcticament cap d'aquests col·lectius disposa de mòbil d'empresa, ni requereix connectar-se a la feina des del domicili. En aquest sentit, l'accés a l'ordinador està molt limitat i demana l'autorització expressa del l'equip directiu de l'àrea.

En els àmbits de més responsabilitats, si que es disposa de telèfon mòbil per atendre urgències, però també hi ha flexibilitat horària i desconnexió laboral.

Per acabar, únicament les persones que estan de guàrdia (en cap de setmana o setmana sencera) estan obligades a no desconectar, segons l'activitat que desenvolupin. Malgrat això, aquesta situació està expressament regulada i es retribueix de la manera corresponent.

Mesures de conciliació familiar

TMB té un conjunt de mesures de conciliació familiar implementades:

- Concessió d'adaptacions de jornada.
- Possibilitat de reduir la jornada per tenir cura de fills menors de 12 anys, concretant l'horari en un torn diferent al que es té assignat formalment (per a alguns col·lectius).
- Possibilitat de reduir la jornada compaïant la reducció en dies sencers (per a alguns col·lectius).
- Possibilitat de modificar les reduccions de jornada segons les necessitats escolars.
- Concessió de reducció de jornada a tots dos progenitors, si ho sol·liciten, tot i que estiguin treballant a la mateixa empresa.
- Millora significativa de molts dels permisos recollits a l'Estatut dels Treballadors.
- Garantia de reserva del lloc de treball, antiguitat i condicions contractuals durant tota la vigència de l'excedència maternal o paternal.
- Possibilitat de gaudi de la paternitat de forma fraccionada (a temps parcial).
- Jornada continuada per al col·lectiu d'oficines amb flexibilitat horària.
- Possibilitat de gaudi, per hores, de l'excess anual de jornada per cobrir necessitats personals (per a alguns col·lectius).
- Possibilitat de canvis de festa o descans entre companys o be respecte d'un mateix.
- Vacances garantides en període estival per a la major part de la plantilla estructural.



Modificacions de jornada, conciliació, permisos i beneficis

En el context de les modificacions legals en aquest àmbit, l'organització ha rebut un increment notable de sol·licituds d'adaptació de la jornada de treball, a banda de les reduccions per tenir cura de menors o familiars a càrrec.

A diferència de la xarxa de metro, a la xarxa de bus no està

Ferrocarril Metropolità de Barcelona

	Homes	Dones	Total
Reduccions de jornada	134	261	395
Adaptacions de jornada	63	37	120
Baixaixes de servei per motius de gestació		17	17

Transports de Barcelona

	Homes	Dones	Total
Reduccions de jornada	366	79	445
Adaptacions de jornada	133	24	127

prevista en conveni la mesura associada a la rebaixa de servei per motius de gestació, de manera que les treballadores gestants que no poden desenvolupar les funcions pròpies del seu lloc de treball perquè els suposaria un risc són derivades a tasques de suport administratiu als centres operatius de negoci fins al moment de la maternitat o la baixa mèdica.

El creixement important d'adaptacions de jornada és justificat en part per les mesures excepcionals que disposen els diversos relats decretats associats a la pandèmia de la COVID-19, a les quals algunes persones s'han adscrit per tal de gestionar les necessitats de conciliació derivades de la crisi sanitària.

A la xarxa de metro s'han gestionat 35 baixes per maternitat, 95 permisos per paternitat (que la reforma laboral va ampliar fins a les 12 setmanes el 2020) i 83 permisos per lactància (acumulada i diària).

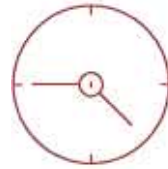
Ferrocarril Metropolità de Barcelona

	Homes	Dones	Total
Maternitats	5	30	35
Paternitats	95	-	95
Lactàncies diàries	4	4	8
Lactàncies acumulades	51	24	75

En el cas de la xarxa de bus, s'han gestionat 13 baixes per maternitat, 95 permisos per paternitat i 66 permisos per lactància (acumulada i diària).

Transports de Barcelona

	Homes	Dones	Total
Maternitats	1	12	13
Paternitats	95	-	95
Lactàncies diàries	3	-	3
Lactàncies acumulades	53	10	63



En relació amb aquestes absències associades al naixement de fills, cal tenir en compte la taxa de retorn a la feina i la taxa de retenció:

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- (8)
- (9)
- (10)
- (11)
- (12)

Ferrocarril Metropolità de Barcelona

131

Persones que tornen a la feina després del permís per naixement i cura del menor

127

Persones relingudes 12 mesos després de tornar a la feina després del permís per naixement i cura del menor

134

Persones que haurien de tornar a la feina després del permís per naixement i cura del menor

135

Persones que van tornar a la feina després del permís per naixement i cura del menor

97,8 %

Taxa de retorn a la feina

94,1 %

Taxa de retenció

Transports de Barcelona

108

Persones que tornen a la feina després del permís per naixement i cura del menor

107

Persones relingudes 12 mesos després de tornar a la feina després del permís per naixement i cura del menor

109

Persones que haurien de tornar a la feina després del permís per naixement i cura del menor

112

Persones que van tornar a la feina després del permís per naixement i cura del menor

99,1 %

Taxa de retorn a la feina

95,5 %

Taxa de retenció



Transformació i gestió del canvi

A l'àrea de Manteniment i Projectes del metro es van definir i desenvolupar iniciatives pilot amb el propòsit d'implantar un pla d'accions que permetés millorar l'experiència del personal en el dia a dia a l'organització seguint metodologies àgils d'experimentació. Arran de la pandèmia de la COVID-19, només 3 iniciatives pilot s'han pogut implantar al 100% del total de les 6 plantejades.

A partir de la metodologia d'execució de les iniciatives pilot, treballades en l'àmbit d'Operació de metro el 2019, es van reprendre les accions identificades en tots dos projectes (cultura i experiència del personal) amb l'objectiu de desenvolupar-les en format de projecció. Així doncs, es van iniciar 19 iniciatives pilot al febrer, però es van haver d'aturar amb la irrupció de la pandèmia.

En el segon semestre de l'any a Transports de Barcelona s'han dut a terme tres macro-sessions mixtes, on es van donar a conèixer els resultats obtinguts als participants de la primera fase (64 conductors i 10 comandaments d'exploració) i se'ls va convidar, mitjançant la plataforma TMBnova, a aportar idees a les 4 línies transformadores identificades. De les idees i iniciatives generades, que van ser volades per tota la plantilla de conductors, es va posar en marxa 4 proves pilot, que van finalitzar al desembre i de les quals es lueu indicadors de mesura per valorar-ne l'impacte. Aquestes iniciatives pilot formen part d'un pla d'acció per millorar l'experiència de l'equip de conductors en el dia a dia a l'organització tot seguint metodologies àgils d'experimentació.





6.3.2. Relacions socials

Negociació col·lectiva

En l'àmbit de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, els primers mesos de l'any 2020 les relacions laborals van continuar amb la negociació del 27è conveni col·lectiu de metro, que es va iniciar a l'octubre de 2019. Durant aquest període **es va acordar la convocatorià de la Comissió Tècnica sobre l'Amiant i es va signar l'acord de jubilació parcial per a l'any 2020.**

La setmana del 12 de març de 2020, després de la declaració de l'estat d'alarma per la COVID-19, es van cancel·lar totes les reunions presencials, inclosa la de negociació del conveni col·lectiu, i es va convocar la Comissió Permanent Amplada del Comitè d'Empresa per tal d'organitzar reunions setmanals i traslladar informació a la part social sobre les accions desenvolupades en l'àmbit d'operacions, manteniment i projectes, i administració de persones durant la crisi.

Durant aquest període les reunions amb el Comitè d'Empresa van tenir lloc de manera telemàtica. El 29 de setembre es va reprendre la negociació presencial del conveni col·lectiu fins a la setmana del 19 d'octubre, quan van entrar en vigor les noves mesures decretades per la Generalitat de Catalunya. Això va suposar la paralització de la negociació col·lectiva, davant la manca de resposta dels membres de la representació del personal per atendre la petició de reduir el nombre d'assistents presencials i la manca de sales amb un aforament tan elevat.

El 20 de novembre de 2020 es va convocar el Comitè d'Empresa per engagar un seguit de reunions i així entrar a la part social sobre els processos que cal seguir en les contractacions dins les empreses del Grup TMB. L'objectiu es consolidar i estabilitzar la feina i els llocs de treball en el marc de la legislació existent. Fins al moment, han tingut lloc un total de 4 reunions: a la primera hi van assistir tots els membres del Comitè d'Empresa i a les tres següents, per discrepàncies amb aquests processos, només hi va assistir una part de la representació del personal. Com a conseqüència d'això, el 14 de desembre es va organitzar una assemblea general de treballadors, en la qual es va decidir convocar vaga per a l'11 de gener de 2021 i la suspensió de les relacions laborals.

En la sortida de vaga es va acordar reprendre les negociacions d'una pròrroga del conveni i acceptar les propostes de l'empresa per garantir l'estabilitat laboral. **Finalment a principis de gener es va signar la pròrroga del conveni per tres anys (2020-2023).**

Paral·lelament, s'ha fet la gestió habitual amb el Comitè d'Empresa, que ha suposat la gestió d'un total de 713 escrits amb peticions d'informació, 199 dels quals corresponen al Comitè d'Empresa i 514 a les diferents seccions sindicals. Durant el 2020, s'ha gestionat una única vaga general, convocada el 8 de març.

Respecte de les gestions dutes a terme a partir d'actuacions derivades d'accions del personal, s'han gestionat un total de 29 expedients disciplinars per infraccions comeses dins l'àmbit laboral, les graduacions de les quals estan distribuïdes entre:

— 8 faltes lleus,

— 14 faltes greus,

— 7 faltes molt greus.

El dret de representació del personal a disposar d'un determinat nombre d'hores retribuïdes per a l'exercici de funcions sindicals s'ha materialitzat en un total de 57.992,32 hores anuals. L'any 2019 van ser 63.899,12 hores.

A FMB, les activitats desenvolupades en matèria de preparació d'actuacions administratives i judicials han estat les següents:

30	30
demandes de conciliació	demandes individuals
6	30
conflictes col·lectius	inspeccions de treball

A causa de la declaració de l'estat d'alarma derivada de la COVID-19, l'activitat judicial va quedar suspesa durant 3 mesos.

Respecte del bus, l'any 2020 s'ha dut a terme l'activitat negociadora amb el Comitè d'Empresa mitjançant les diverses comissions de treball (Paritaria, Permanent d'Exploatació, de Material Mòbil i Tallers, i d'Administració, entre d'altres). Durant els moments més crítics de la pandèmia, la direcció i la representació del personal van estar en contacte permanent per tal de fer controlar els avanços en les mesures de seguretat que s'han dut a terme al llarg de l'exercici.

A principis de setembre es va reprendre el procés de negociació del conveni col·lectiu de Transports de Barcelona, enguany el 2019 i aturat per la pandèmia, fins a arribar a un total de 17 reunions de treball des de l'inici de la negociació. Finalment es va signar un preacord el 26 de novembre de pròrroga del conveni de dos anys (2020-21), aprovat en referèndum pel personal, ratificat i formalitzat definitivament el 3 de desembre, i subscrit per totes les seccions sindicals representades al Comitè d'Empresa.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12

En matèria de conflictes col·lectius interposats contra Transports de Barcelona, va tenir lloc el judici sobre el conflicte col·lectiu instat per CGT en matèria de plusos. La sentència considera que, tal com ha aplicat fins ara TB, no s'ha d'abonar la prima de Bus Turístic al personal de temporada adscrit a aquest de manera voluntària, ja que no pertany al model de descansos G80. S'ha anunciat recurs de duplicació.

També es va publicar la sentència que desestima la pretensió d'UGT en conflicte col·lectiu per tal que les festes oficials treballades es computin dins de la jornada ordinària. Restem a l'espera del pronunciament del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya.

Finalment, pel que fa al conflicte en matèria de crèdit horari sindical, CGT pretén que es declari la vulneració dels drets fonamentals. Concretament, considerem que TB ha vulnerat el dret a la llibertat sindical i a la no discriminació, atès que hi ha una desproporció entre els crèdits horaris i els permisos sindicals concedits a altres seccions sindicals, com ara CCOO, UGT i SIT, en comparació amb les concedides a CGT. Com a conseqüència d'aquest fet, sol·licita que es condemni TB a abonar una indemnització pels danys i els perjudicis causals.

D'altra banda, al març el col·lectiu d'agents de centre i tècnics polivalents va convocar una vaga, inicialment prevista per als dies entre el 9 i el 15 del mateix mes, que va ser desconvocada el dia 11. També es va convocar una vaga per al dia 27 de maig de 10 a 16 hores, només per al centre de treball d'Horta, que finalment va ser desconvocada.

En matèria disciplinària, el nombre d'expedients insuïts ha disminuït força respecte de l'any anterior, així com el nombre de dies de suspensió de sou i ocupació que se'n deriven.

Organització del diàleg social

Article 64, sobre drets d'informació i consulta i competències, del Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de l'Estatut dels Treballadors: «El comitè d'empresa té dret a ser informat i consultat per l'empresari sobre les qüestions que puguin afectar els treballadors, així com sobre la situació de l'empresa i l'evolució de l'ocupació en l'empresa, en els termes que preveu aquest article.»

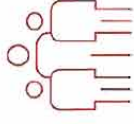
A
 Nombre de setmanes d'avis que s'acostuma a donar als treballadors i als seus representants abans d'aplicar canvis operacionals significatius que podrien afectar-los de forma considerable.

Article 41.3, sobre modificacions substancials de les condicions de treball, del Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de l'Estatut dels Treballadors: «L'empresari ha de notificar al treballador afectat i als seus representants legals la decisió de modificar substancialment les condicions de treball de caràcter individual amb una antelació mínima de quinze dies abans de la data en què es faci efectiva.»

B
 Per a les organitzacions amb acords de negociació col·lectiva, si el termini d'avis i les disposicions per a la consulta i la negociació s'especificuen als acords col·lectius.

L'organització es regeix per l'Estatut dels Treballadors i la resta de la legislació laboral vigent.

En el cas d'FMB, hi ha 15 persones fora de conveni, les quals representen el 0,40% de la plantilla:



Grup 0:

1

directius i responsables

Grup 1:

14

directius i responsables

En el cas de TB, la plantilla fora de conveni és de 200 persones, que es distribueixen de la manera següent.

Plantilla fora de conveni a Transports de Barcelona

Plantilla fora de conveni a Transports de Barcelona	Nombre de persones
Grup 0: directius i responsables	2
Grup 1: directius i responsables	9
Grup 2: directius i responsables	19
Grup 3: directius i responsables	9
Grup pendent de determinar: directius responsables	1
Grup 2: comandaments	7
Grup 3: comandaments	53
Grup 4: comandaments	15
Grup 5: comandaments	2
Grup 1: personal d'oficines	2
Grup 2: personal d'oficines	2
Grup 3: personal d'oficines	28
Grup 4: personal d'oficines	49
Grup 5: personal d'oficines	8
Total	200

Integració i cohesió del personal

– **Acol·lida.** En el marc de la promoció d'unes polítiques de recursos humans sensibles al desenvolupament dels professionals que formen part de l'organització, una de les accions impulsades aquest 2020 ha estat el procés d'acollida (*onboarding*) per al personal que acaba d'arribar a la companyia. Es van dissenyar unes jornades d'acollida presencials per al personal acabat d'arribar a diferents àmbits de l'empresa, però es van haver de suspendre atès l'estat d'alarma provocat per la pandèmia de la COVID-19.

– **Gran novetat d'aquest any** va ser la posada en marxa del Portal de Bonviquita TMB, un espai virtual que, d'una manera interactiva i molt senzilla, ofereix la informació bàsica de la companyia a qualsevol persona acabada d'incorporar a l'empresa (seu o becari) perquè adquireixi una visió global i integrada de la companyia. Aquesta plataforma té actualment 555 usuaris registrats.

– **Com a terme l'acompanyament dels jubilats**, a través dels respectius representants, veient per la seguretat i el benestar dels jubilats de l'associació tant de metro com de bus. El proper any es continuarà treballant en el projecte per tal d'acompanyar la transició del personal actiu a la nova condició de jubilat parcat, aturat per les circumstàncies de la pandèmia.

– **Teletreball.** L'organització ha elaborat un estudi per conèixer les circumstàncies i l'experiència del personal en relació amb el teletreball. Així doncs, 624 persones van respondre l'enquesta i van valorar positivament el teletreball com a solució durant el confinament i com a opció de futur. TMB ha elaborat un mapa de teletreball amb la participació d'experts i responsables de tota l'organització, així com un pla de normalització del teletreball.

– **Projectes.** TMB ha format part de l'equip de projecte per a l'objectiu de millora fonamental del metro Mapa Digital de Metro i ha participat en la primera *hackathon* de metro amb el lema "Dissenya l'experiència del metro del futur".

Pel que fa a les activitats socials, s'han lliurat els premis de la 3a edició del concurs fotogràfic i s'han organitzat activitats d'excursionisme, rutes guiades i diversos actes esportius. Cal destacar el grup atlètic de TMB, que va participar en 73 curses de la lliga Championship i en 21 curses fora d'aquesta competició. Al setembre es van lluirar al cònsol de l'ambaixada d'Espanya a Etiòpia 2.400 mascaretes provinents d'una col·lecta interna organitzada pels seus membres. També es van donar a la Fundació Arrels més de 2.500 mascaretes i gels hidroalcohòlics, així com equips de protecció individual (EPI) i productes de neteja per protegir-se contra la COVID-19.



Al mes d'octubre, TMB va posar en marxa el **Pla de Suport i Gestió Emocional**, liderat per un equip de psicòlegs de TMB i orientat a garantir el benestar de les persones, tant en l'àmbit laboral com en la gestió emocional, per tal d'ajudar a minimitzar les conseqüències psicològiques en el postconfinament relacionades amb l'ansietat, la tristesa o l'estrès.

6.3.3.

Comunicació interna

La pandèmia de la COVID-19 ha marcat notablement l'activitat de l'any 2020. El departament de Comunicació interna de l'organització ha desenvolupat accions per comunicar-se amb el personal de TMB per mitjà de la creació d'una pàgina específica a la intranet, així com la capçalera Info TMB Covid i l'espai #JoEmQuedoACasa, també a la intranet.

Pej que fa a les actuacions que es duen a terme per fer front al problema de l'amiant, el departament de Comunicació interna de l'organització també ha seguit administrant el lloc web www.metrospen-amiant.cat.

Pej que fa a l'acció de responsabilitat social corporativa interna «Tria la teva causa 2020», aquesta ha estat «**Mou-te per les malalties intestinals cròniques**». D'altra banda, el Club GenTMB ha tancat aquest any amb la consolidació d'una població de gairebé 5.552 membres actius i amb la signatura de 9 convenis de col·laboració (retribuits econòmicament) amb diverses empreses. El club ha permès un estalvi de 26.340 euros mitjançant els cupons de descompte i les compres en línia.

S'ha consolidat GenTMBapp, l'aplicació dirigida als membres de l'equip a través de la qual poden informar-se de l'actualitat de la companyia i alhora gestionar aspectes relacionats amb el lloc de treball (torns, vacances, entre d'altres) i personals (nòmina o dades personals). L'any 2020 un 90% de la plantilla se l'ha descarregat i hi està operant.

6.3.4. Igualtat d'oportunitats

En l'àmbit de la igualtat, la direcció de Bon Govern ha dut a terme principalment les actuacions següents:

- En el marc del **Dia Internacional de la Dona** es va elaborar i divulgar un vídeo amb la participació de treballadores de TMB per donar visibilitat a la dona en llocs de treball amb menys representativitat.
- Es va crear el **Consell de la Dona**, promogut pel Consorci de la Zona Franca i amb la representació de la direcció de Bon Govern de TMB, que actua en tots els actes que s'organitzen. Es va signar el protocol general d'actuació entre el Consorci de la Zona Franca i les empreses associades, entre elles TMB amb l'objectiu d'impulsar la visibilitat de la dona en l'àmbit industrial.

En el marc de les polítiques de responsabilitat social, s'ha definit un nou àmbit organitzacional específic que té per objectiu vetllar pel compliment dels principis d'igualtat i no discriminació a la totalitat d'actuacions i procediments de TMB, tot definint i desenvolupant mesures específiques per potenciar els col·lectius menys representats i posar en valor la diversitat. En aquesta matèria, s'han dut a terme les actuacions següents:

- Anàlisi i seguiment de la composició de la plantilla segons la perspectiva de gènere
- Inici dels treballs per revisar i definir els plans d'igualtat d'FMB i de TB, de la mà dels àmbits organitzacionals encarregats i dels corresponents comitès d'empresa, d'acord amb les darreres reglamentacions en la matèria.
- Redacció del document base per elaborar el Pla de Prevenció de l'Assetjament Sexual i per Raó de Sexe a les xarxes de transport públic.
- Desenvolupament d'accions de sensibilització ciutadana envers la igualtat d'oportunitat dels homes i les dones (a l'entorn del 8 de març) i per combatre qualsevol forma de violència masclista (a l'entorn del 25 de novembre).

En l'àmbit del metro, hi ha hagut 2 predenuncies per assetjament sexual, que, un cop canalitzades, no han tingut base per activar-les. En l'àmbit del bus no s'ha activat cap cas de denúncia per assetjament sexual.





En matèria de discapacitat, s'han abordat les actuacions següents:

- Diagnòstic de la plantilla.
- Suport a l'àrea d'Organització i Persones en la identificació d'oportunitats laborals a TMB per a col·lectius amb dificultats d'ocupació motivades per una discapacitat.

Altres actuacions destacades en aquest àmbit han estat:

- De la mà del Graní de Floristes de Catalunya i en el marc de la Diada de Sant Jordi, es va dur a terme una iniciativa amb l'objectiu de **reire homenatge a la gent gran**, el col·lectiu de persones vulnerables més castigat per la crisi del coronavirus. Es van col·locar roses vermelles als seients reservats dels trens i els autobusos.
- Hem establert un acord de col·laboració amb l'Ajuntament de Barcelona per tal de **donar visibilitat a les reivindicacions del col·lectiu LGTBI**, amb motiu del Dia Internacional de l'Orgull LGTBI, per mitjà d'una campanya de comunicació.

- Al juliol es va dur a terme una **campanya de civisme i gestió de la convivència** per promoure actituds i conductes de col·laboració dels persones usuaris de les xarxes de metro i bus envers les **persones amb discapacitat**.

6.4. Seguretat i salut a la feina

6.4.1. Foment de la salut i la seguretat laboral

Sistema de gestió de la salut i la seguretat a la feina

La direcció de l'empresa continua treballant en el desenvolupament d'un sistema de salut i seguretat a la feina, que inclou els requeriments legals i un procés de millores per tal que en els propers anys estigui adequat als requeriments de la norma internacional ISO 45001.

Amb aquesta voluntat de millora continua, en el darrer trimestre de l'any s'ha publicat l'actualització de la política de salut i seguretat a la feina, m'lançant un avís d'empresa, per tal d'informar tot el personal sobre els principis i els compromisos d'aquesta política.



Cobertura del sistema de gestió de la salut i seguretat a la feina

L'àbasi de cobertura del sistema és la totalitat del personal propi i extern que desenvolupa funcions professionals dins de les instal·lacions de les nostres empreses.

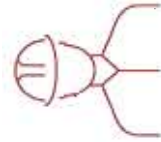
	Personal propi		Externs	
	TB	FMB	PSM	
Treballadors a l'àbasi del sistema de seguretat i salut	4.559	3.778	27	5.824
Treballadors a l'àbasi del sistema de seguretat i salut subjectes a una auditoria interna	4.559	3.778	27	5.824
Treballadors a l'àbasi del sistema de seguretat i salut subjectes a una auditoria externa o certificació	4.559	3.778	27	5.824

Identificació, avaluació de riscos i accions correctores

La identificació de perills és una activitat constant del servei de prevenció de riscos laborals. Aquesta identificació és un pas previ per eliminar-los. En cas que un perill no es pugui eliminar, s'avalua el risc que pot comportar per tal de controlar-lo i evitar possibles lesions o malalties del personal.

Per controlar el risc, el servei de prevenció de riscos laborals planifica periòdicament, en coordinació amb els responsables corresponents, un conjunt d'activitats preventives que permeten mantenir el sistema de vigilància sobre aquests riscos. D'aquesta manera, el sistema de gestió permet establir un pla d'acció conjunt i permanent a tota l'empresa, que inclogui la formació i informació del personal, entre altres aspectes, i que té com a finalitat posar en pràctica les accions de millora i correctores que són fruit de la identificació dels perills i l'avaluació dels riscos.

	TB	FMB	PSM
Actualitzacions de les avaluacions de risc	13	31	2
Actualitzacions d'avaluacions de riscos en relació amb el SARS-CoV-2	124	142	3
Avaluacions de riscos de tasques periòdiques	0	40	0



Serveis de salut a la feina

El Servei de Prevenció és un servei mancomunat entre les empreses Transports de Barcelona, SA; Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, i Projectes i Serveis de Mobilitat, SA. Aquest servei disposa d'un equip constituït per 29 persones entre personal sanitari, tècnic i administratiu, que donen cobertura a les quatre disciplines preventives següents:

- Seguretat a la feina.
- Higiene industrial.
- Ergonomia i psicociologia.
- Medicina del treball.

Aquest exercici s'ha dut a terme un procés de reorganització interna per tal de millorar-ne l'eficàcia i oferir un millor nivell de qualitat. Per aquesta raó, s'han constituït tres centres de prevenció de riscos laborals de referència (un per a TB i corporatiu, i dos per a FMB) i uns serveis centrals que els donaran suport.

Pel que fa a les funcions principals del servei de prevenció, en destaquen les següents:

- **Proposar a la direcció el disseny del sistema de gestió.**
- **Assistir tècnicament les empreses en l'àmbit de la salut i la seguretat a la feina.**
- **Assessorar i oferir suport a la direcció de l'empresa, al personal i als seus representants legals, així com als òrgans de participació, en matèria de seguretat i salut.**
- **Aportar informació i impartir formació específica del seu àmbit d'actuació.**
- **Qualsevol altra funció que determinin la legislació vigent i les normes convencionals d'aplicació.**

Participació del personal, consultes i comunicació sobre salut i seguretat a la feina

A TMB hi ha constituïts dos comitès de seguretat i salut, un per a l'empresa TB i un altre per a FMB, amb caràcter paritari entre la representació de la direcció i del personal, que es reuneixen periòdicament i amb caràcter ordinari cada mes. Tots dos comitès tenen reglament de funcionament propi. A tots dos s'hi formalitzen acles signades amb els lemes traçats i el resultat d'aquests en termes d'acord o desacord.

	TB	FMB
Reunions ordinàries del comitè de seguretat i salut	12	11
Reunions extraordinàries del comitè de seguretat i salut	10	5
Reunions monogràfiques del comitè de seguretat i salut	4	53
Resposta a escrits dels Delegats de prevenció	10	313
Respostes al formulari de risc personal directament pel personal	20	189
Comunicacions informatives emeses pel servei de prevenció	289	266

Formació del personal en salut i seguretat a la feina

El procés de formació del personal empleades es fonamenta en un sistema d'avaluació de les competències per tal de millorar els comportaments i promoure un entorn de treball més segur. La disponibilitat de cursos és amplia i aquests s'agrupen en els programes de formació següents:

- **Informació i mesures preventives que cal aplicar en funció del lloc de treball.**
- Actuacions en cas d'emergència.
- Mesures de prevenció en cas de riscos específics potencialment greus.
- Gestió de la salut i la seguretat a la feina.

Així doncs, s'han format en matèria de salut i seguretat en el treball un total de 2.718 persones que treballen a TMB per mitjà de 293 cursos.

Foment de la salut del personal

En primer terme, cal destacar que aquest any s'assolirà la fase final d'obres del nou **Centre Mèdic TMB Salut** amb la previsió d'inaugurar-lo en el primer trimestre de 2021. La disponibilitat d'aquest nou equipament sanitari suposa un salt de qualitat en l'assistència sanitària que el personal podrà rebre directament a l'empresa, amb una cartera de serveis que s'hi afegeiran progressivament.

En una primera fase, es preveu traslladar el servei d'atenció de lesions per accident de treball de l'actual ubicació al carrer Hondures. Posteriorment, es preveu posar en marxa la unitat de diagnòstic per a la malaltia i la de fisioteràpia i recuperació funcional i, per últim, un equip d'especialistes que puguin oferir serveis en l'àmbit de les contingències comunes.

A banda de l'assistència sanitària de les contingències laborals, TMB disposa d'un sistema de gestió de les contingències comunes per tal de col·laborar amb el personal i el sistema públic de salut amb l'objectiu comú de reduir la durada d'aquests episodis.

L'empresa també disposa d'un programa d'assistència social i sanitària, millorant el qual es desenvolupen les activitats següents:

- Consulta de treball social.
- Ajuda per a la deshabituació del tabac.
- Atenció als trastorns de dependència a substàncies psicoactives o ludopaties.

També es desenvolupen altres activitats sanitàries i de promoció de la salut dirigides a reduir el risc de malalties predominants a la societat, entre les quals destaquen les següents:

- Promoció d'hàbits dietètics saludables i de pèrdua de pes.
- Prevenció de malalties mentals.
- Prevenció del càncer de còlon i de pròstata, i immunoteràpia.

Prevenció i mitigació dels impactes en la salut i la seguretat del personal directament vinculat amb les relacions comercials

Aquest any, a causa de la pandèmia de la COVID-19, s'han prioritzat les accions preventives necessàries per tal de garantir la salut i la seguretat a les instal·lacions i als vehicles, tant del propi personal intern i extern com dels clients i els usuaris del serveis que oferim.

De manera específica, s'han dut a terme totes les activitats necessàries per tal que el nostre personal no representés cap risc durant les relacions comercials amb els clients i s'ha aprofundit en els processos de neteja per eliminar qualsevol possible cadena de transmissió del virus. Com a resultat d'aquest esforç, al mes de juliol es va obtenir el certificat d'espais segurs davant el coronavirus.

Temes i preocupacions clau

En el marc del programa de gestió de la presència d'asbest a FMB, es segueixen duent a terme les activitats previstes al Pla de gestió de l'amiant a FMB de l'any 2019 i concretament totes aquelles vinculades a la seva eliminació, vigilància i control de qualitat de tots els processos dins dels centres, instal·lacions i equips de treball on hi ha presència d'aquesta material.

Programa de gestió de l'amiant a metro

Accions del pla de gestió	Activitats
Gestió del pla de l'amiant	<ul style="list-style-type: none"> — Redacció de la Directriu Gestió MCA i desenvolupament en citot, produccions i 82 annexos activitats. — Revisions Plans de treball i procediments segons RD 206/06 (11-0).
Actuacions empreses PCRA sobre materials MCA a FMB	<ul style="list-style-type: none"> — Actuacions de retirada/estabilització MCA: <ul style="list-style-type: none"> • 140 actuacions a infraestructures • 65 actuacions a instal·lacions fixes (energia, senyals i telecomunicacions) • 517 Actuacions a material mòbil, tallers centrals, L1 i L3.
Vigilància higiènica	Collectiva: 195 i individual: 6
Controls de qualitat	40 visites; 75 equips MM elèctrics/electrònics revisats i >400 mostres superiors

També la gestió de la pandèmia de Coronavirus SARS-Cov-2 ha estat un tema principal a TMB. En aquest capítol es pot trobar amb més detall l'explicació de les mesures preses per tal de protegir la salut i la seguretat de la plantilla de l'organització.



6.4.2.

Accidentabilitat laboral

Tot el personal té accés a un seguit de serveis sanitaris que garanteixen l'atenció a les lesions i les malalties professionals amb recursos propis de l'empresa.

Pel que fa al personal extern, que duu a terme tasques professionals dins dels nostres centres de treball, també pot disposar, en cas de necessitat, d'assistència sanitària urgent i primers auxilis per part del personal sanitari del servei de prevenció de riscos laborals.

Accidents de treball

En relació amb l'accidentabilitat, a FMB s'han produït **5 accidents greus**: tres casos *in itinere* i dos casos al centre de treball. Pel que fa a TB, s'han produït **3 accidents greus**: dos casos *in itinere* i un al centre de treball. També hi va haver un **accident mortal**, per col·lisió amb la moto, en el desplaçament al lloc de treball (*in itinere*).

Gravetat de les lesions	TB		FMB		PSM	
	N.	Taxa	N.	Taxa	N.	Taxa
Mortals	1	0,02 %	0	0,00 %	0	0,00 %
Graves	3	0,06 %	5	0,13 %	0	0,00 %
Lesions i malalties	436	9,53 %	301	7,96 %	0	0,00 %

Dolències i malalties professionals

L'any 2020 ha estat condicionalment absolutament per la pandèmia de coronavirus (SARS-CoV-2), que a partir del març ha marcat l'activitat sanitària del servei de prevenció i tots els seus recursos. L'activitat prevista de vigilància individual de la salut ha quedat molt afectada en termes dels reconeixements mèdics planificats.

Així doncs, l'organització va proporcionar un servei telefònic d'assistència sanitària sense interrupció durant 12 hores diàries, per tal d'atendre el volum extraordinari de trucades del personal en relació amb el seu estat de salut.

A continuació, es mostren algunes de les dades més significatives de l'impacte de la pandèmia a TMB:

Atenció sanitària relacionada amb la pandèmia de SARS-CoV-2

	TB	FMB	PSM
Visites relacionades exclusivament amb el personal especialment vulnerable a la COVID-19	825	803	1
Visites per la vida d'atenció telefònica o presencial	1.650	1.606	2

Casos de COVID-19 positius confirmats

	TB	FMB	PSM
Casos de COVID-19 positius confirmats	316	221	1
Visites d'atenció telefònica i presencial, proves diagnòstiques i emissió d'informes	1.300	1.105	7

Casos que han requerit estudi com a contactes estrets

	TB	FMB	PSM
Contactes estrets	754	661	0
Visites d'atenció telefònica i presencial, proves diagnòstiques i emissió d'informes	2.262	2.043	0

Seguint les indicacions de l'Agència de Salut Pública de Barcelona, les quals s'inclouen dins del *Procedimiento de actuación para los servicios de prevención de riesgos laborales frente a la exposición al SARS-COV-2*, quan el servei de prevenció va detectar 3 casos al mateix centre i torn de treball en un interval de temps de 14 dies, es va declarar un brot. Un cop declarat, es van dur a terme el conjunt d'actuacions requerides per les autoritats sanitàries.

Al llarg de l'any 2020 s'han investigat quatre episodis considerats com a brots:

Brot 1 (L1 del metro)

Nombre de casos	Nombre de contactes estrets	Nombre de contactes no estrets	TAR practicats	Resultats TAR
3	2	30	30	30 negatius

Brot 2 (Taller de Zona Franca)

Nombre de casos	Nombre de contactes estrets	Nombre de contactes no estrets	TAR practicats	Resultats TAR
4	7	30	30	30 negatius

Brot 3 (Centre de control del metro)

Nombre de casos	Nombre de contactes estrets	Nombre de contactes no estrets	TAR practicats	Resultats TAR
3	3	41	41	41 negatius

Brot 4 (Hospital Bellvitge vies)

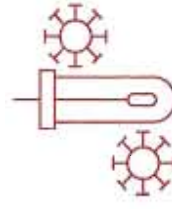
Nombre de casos	Nombre de contactes estrets	Nombre de contactes no estrets	TAR practicats	Resultats TAR
9	12	22	22	21 negatius 1 positiu

Un cop estabilitzada la pandèmia, s'han anat practicant proves PCR i estudis serològics (tècnica ELISA) per determinar anticossos seguint les indicacions, en el cas d'FMB, plevistes al *Procedimiento de actuación para los servicios de prevención de riesgos laborales frente a la exposición al SARS-COV-2*, tot sovint actualitzat, i, en el cas de TB, anant mes enlla sempre amb la cooperació i l'acord dins del Comitè de Seguretat i Salut.

PCR

Anticossos (ELISA)

TB	84	763
FMB	106	246
PSM	0	0
TMB SL	0	1



Absentisme

Les hores d'absentisme per malaltia i accident corresponents a l'exercici 2020 han estat les següents:

	Malaltia	Accident	Suma
Transports de Barcelona, SA	1.026.861	99.320	1.126.181
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	847.356	34.951	882.307
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	5.891		5.891
Transports Metropolitans de Barcelona, SL	629		629
Total TMB	1.880.737	134.271	2.015.008

ANY 2020



El 93% de les hores corresponen a malaltia i el 7% restants a accidents. Aquesta proporció s'ha mantingut gairebé constant respecte de l'any anterior.

7

Protecció del medi ambient



7.1. Gestió mediambiental



L'organització es regeix pel Pla Director de Sostenibilitat Ambiental, que defineix una estratègia compatible de desenvolupament de TMB amb el grau de compromís ambiental que la societat demana. Aquest pla engloba els projectes que es porten a terme per trobar la màxima eficiència energètica, reduir l'impacte ambiental, millorar la qualitat de l'aire, ajudar a frenar el canvi climàtic i les emissions contaminants a l'atmosfera, i promoure una cultura més sostenible.



La **sostenibilitat ambiental a TMB** es basa en els criteris següents:

- Vetllar perquè la protecció del medi ambient es dugui a terme mitjançant línies i directrius concretes de comportament en totes les àrees d'activitat de l'empresa.
- Reduir els impactes ambientals generats com a conseqüència de les emissions atmosfèriques, la captació i l'abocament d'aigües, i la generació de residus.
- Revisar periòdicament el grau de protecció ambiental amb l'objectiu de detectar punts dèbils i aplicar les actuacions de millora necessàries.
- Millorar de manera continua i prevenir la contaminació per aconseguir un desenvolupament més sostenible mitjançant l'ús moderat de l'energia i l'aigua, i una gestió ambientalment correcta dels productes utilitzats.
- Informar i formar àmpliament tot el personal sobre els aspectes mediambientals derivats de la seva activitat, així com motivar-lo perquè el seu comportament a la feina reflecteixi la conscienciació mediambiental de tota l'organització.
- Exigir als proveïdors i a les empreses subcontractades una consciència ambiental d'acord amb la de TMB. Posar a disposició del públic que hi estigui interessat la informació sobre els esforços i les actuacions ambientals que duem a terme per millorar la protecció mediambiental.

TMB desenvolupa la seva activitat tenint cura del medi ambient i aposta per construir una ciutat més sostenible i respectuosa amb l'entorn per a tota la ciutadania.

7.1.1. Prevenció de riscos ambientals

Aquest any 2020, TMB no ha pogut fer l'anàlisi preliminar de riscos mediambientals. Cal tenir present, però, que en data de 16 d'octubre de 2019 es va publicar l'ordre ministerial TEC/1023/2019, en la qual s'estableix la data a partir de la qual serà exigible la constitució de la garantia financera obligatòria per a les activitats classificades per llei com a nivell de prioritari 3. Les societats Ferrocarri Metropolità de Barcelona i Transports de Barcelona no estan incloses en aquest nivell i, per tant, no estan obligades a establir aquesta garantia. Malgrat tot, a la política de responsabilitat civil de les societats s'hi inclou una cobertura per contaminació accidental amb un límit d'indemnització per sinistre i any de 61.200.000 euros (1.200.000 euros per a l'empresa de bus i 60.000.000 euros per a l'empresa de metro).

Al llarg de l'any 2020, no hi hagut cap sanció o multa per incompliment de normatives ambientals.



7.1.2. Sistema de gestió ambiental i energètica

Els sistemes de gestió basats en les normes ISO 14001 i 50001 afavoreixen la millora del comportament ambiental i energètic de l'organització, i la prevenció de la contaminació, a més de garantir el compliment dels requisits legals aplicables.

A mitjan any 2020, la Direcció de TMB va aprovar el calendari d'implantació del **Sistema de Gestió Ambiental i Energètica (SGAE)** a FMB, a partir del qual al segon semestre del 2020 es va configurar l'equip de treball per implantar-lo. S'ha treballat intensament en l'adaptació del marc documental de l'SGAE, en l'avaluació dels requisits legals ambientals aplicables a la línia L3 del metro i en l'avaluació dels aspectes ambientals d'aquesta línia. A més, s'ha impartit formació sobre l'eina informàtica per avaluar els requisits legals.

En el primer trimestre del 2021 es va previst finalitzar l'adaptació del marc documental de l'SGAE i començar a implantar el control operacional a la línia L3, inclosos el Taller de Sant Genís. Es preveu també formar l'equip de treball en sistemes de gestió basats en les ISO 14001 i 50001, i formar tot el personal de la línia L3 en sensibilització ambiental.

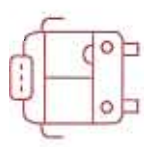
L'any 2022 s'espera obtenir les certificacions ISO 14001 i 50001 de la línia L3 i ampliar posteriorment l'abast a la resta de les línies de la xarxa. Tot aquest treball es duu a terme de manera integrada al sistema de gestió de TMB, que és únic, el qual respon també als requeriments de qualitat (ISO 9001 i UNE 13816).

Pel que fa a Transports de Barcelona, ja disposa del Sistema de Gestió Ambiental i Energètica, basat en les normes ISO 14001 i 50001, implantat en l'àmbit de direcció de la xarxa de bus als 4 centres operatius de begos (CON). Actualment, però, només estan certificats els centres operatius d'Horta i la Zona Franca. El 2020 s'ha continuat treballant en el procés d'ampliació de l'abast de la certificació i es preveu obtenir la certificació del CON de Triangle l'any 2021. El CON de Ponent no es podrà certificar, atès que no és possible obtenir-ne la llicència ambiental.

Cal destacar que, a l'octubre de 2020, s'ha dut a terme l'auditoria interna i, al desembre del mateix any, l'auditoria externa, totes dues superades amb èxit. Finalment, al llarg de l'any s'han impartit diverses accions formatives relacionades amb el sistema de gestió i amb les eines informàtiques necessàries per mantenir-lo.

D'aquesta manera, les actuacions desenvolupades i previstes per ampliar el Sistema de Gestió Ambiental i Energètica a TMB són:

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- (8)
- (9)
- (10)
- (11)
- (12)



BUS



METRO



7.2. Reducció de l'impacte en l'entorn

7.2.1. Prevenció i gestió de residus

El departament de Medi Ambient de l'organització impulsa i assessora les diverses dependències, i els dona suport, a l'hora d'establir i mantenir la recollida selectiva dels residus que s'hi generen.

Tots els centres del metro en els quals es fa el manteniment del material mòbil o les instal·lacions tenen implantada la recollida selectiva de residus industrials. El 2020 s'ha elaborat un projecte que té com a objectiu millorar la segregació i l'emmagatzematge dels residus a la ZAL (zona d'activitats logístiques). Així mateix, hem treballat en la recopilació de la informació necessària per tal d'elaborar el projecte de millora de la gestió dels residus a l'Hospital de Bellvitge. La implantació de les actuacions està prevista per al primer trimestre de 2021.

Amb l'objectiu d'incrementar el percentatge de residus que es valoritzen, també s'ha treballat en la implantació de la recollida selectiva dels residus assimilables als domèstics a les oficines i al menjador de Santa Eulàlia.

A finals de l'any 2019 es va posar en funcionament una prova pilot per a la recollida selectiva de residus a tres estacions de la línia L3 (Fontana, Lesseps i Validaura). Aquest any, se n'ha analitzat el funcionament conjuntament amb l'àrea d'Operacions i la unitat de Neteja i Imatge. L'objectiu és estendre paulatinament la recollida selectiva a la resta de les estacions de la xarxa.

En relació amb els centres de bus en els quals es fa el manteniment del material mòbil o les instal·lacions, tenen implantada la recollida selectiva de residus industrials i, des de 2019, tots els centres tenen instal·lada la recollida

selectiva dels residus assimilables als domèstics a les oficines i a la zona de repostatge. El 2020 s'han definit les necessitats relacionades amb la recollida selectiva dels residus que es preveu generar al nou centre del carrer Ribes i, a més, s'ha establert la logística necessària per a garantir-ne una bona gestió de cara a la posada en funcionament.

Els centres de TB defineixen anualment objectius ambientals, alguns relacionats amb la reducció i optimització de la gestió de residus, en el marc del Sistema de Gestió Ambiental i Energètica implantat. Per exemple, a finals d'octubre de 2020 s'ha posat en funcionament al CON d'Horta una màquina desinfectadora de buata que permet dosificar-ne la quantitat que s'ha de subministrar als conductors. Amb aquesta iniciativa es pretén reduir la quantitat de residus banals que es generen al centre.

Com a part de la política d'ambientalització de TMB i de minimització de residus, des de 2019 totes les dependències de TMB tenen implantat un servei de lloguer i recollida de draps per tal de minimitzar la generació del residu material absorbent contaminat, amb codi CER 150202. El 2020 s'ha regularitzat la totalitat de les comandes associades a aquest servei per tal d'adequar-les a les necessitats reals dels centres i així millorar-ne el funcionament.



Tramitació i manteniment de permisos i autoritzacions ambientals

En relació amb la tramitació i el manteniment de les llicències d'activitats dels tallers de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, el 2020 s'han elaborat i presentat a l'Ajuntament de Barcelona els projectes de canvi substancial dels expedients de llicència ambiental dels centres de Sant Genís i Roquetes per tal d'adequar-los a la situació actual. També s'ha encarregat del control periòdic del centre de Vilapicina una entitat ambiental de control, i els resultats dels projectes s'han presentat a l'Ajuntament de Barcelona.

Pel que fa als permisos d'abocament d'aigües residuals, el 2020 s'ha elaborat i presentat a l'Ajuntament de Barcelona la declaració responsable d'abocament d'aigües residuals dels centres de Sagrera i Vilapicina. S'està treballant també en la recopilació de la documentació necessària per renovar el permís d'abocament dels centres de Roquetes i Can Boixeres.

Pel que fa als estudis de minimització de residus, s'han elaborat i presentat a l'Agència de Residus de Catalunya els estudis de minimització dels centres de Roquetes, Sant Genís, Vilapicina i ZAL.

Pel que fa als informes de situació de sòls, actualment estan vigents els de tots els centres de FMB que els és d'aplicació.

Quant als tràmits relatius als focus emissors a l'atmosfera, actualment tots els focus d'emissió que els és d'aplicació disposen de llibre de registre. El 2020 s'ha dut a terme el Control Atmosfèric de l'Establiment dels centres de Santa Eulàlia i Can Boixeres, els dos únics que restaven pendents. Així mateix, en el primer trimestre del 2020 s'ha presentat el pla de gestió de dissolvents del centre de Sagrera.

Finalment, pel que fa a Transports de Barcelona, s'ha presentat la renovació de l'autorització d'abocament d'aigües residuals del centre de Triangle, actualment pendent de resolució per part de l'AMB. Quant als informes de situació de sòls, s'ha elaborat i presentat a l'Agència de Residus de Catalunya l'informe de situació de sòls del Tramvia Blau. Per últim, en relació amb els tràmits relatius als focus emissors a l'atmosfera, s'ha efectuat el control atmosfèric de l'establiment als centres d'Horta Zona Franca 1 i Triangle Ferroviari.

Dades de residus de Transports de Barcelona

L'any 2020 s'han generat un total 1.982,9 tones de residus, que suposen un descens respecte de les 2.308,5 tones de l'any 2019. Tots els residus que es generen es tracten a través de transportista i gestor autoritzat de residus.

Evolució de la quantitat de residus de TB (kg)



Els residus que s'han generat amb més quantitat (> 100 t/any) a Transports de Barcelona han estat els vehicles fora d'ús, els residus aquosos gestionats amb camió cisterna, que es generen en el procés de rentada dels busos i dels separadors d'hidrocarburs, els banals i els metalls. En un segon ordre d'importància (>50 t/any) hi ha el líquid refrigerant, els olis i les bateries de calci.

Els residus principals que s'han generat el 2020 a la xarxa de bus han estat:

QUANTITAT DE L'ANY 2020 SEGONS EL TIPUS

Residu	kg	Residu	kg
Vehicles fora d'ús	960.940	Envasos lleugers	6.954
Aigües amb hidrocarburs	337.438	Envasos plàstics valoritzables	5.771
Banals	200.109	Bateries de plom	5.464
Metalls	100.070	Residus elèctrics o electrònics	4.774
Liquid refrigerant	95.240	Extintors	4.491
Olis	59.093	Alumini	3.100
Bateries de calci	51.029	Runes	2.900
Fustes	31.170	Envasos metàl·lics valoritzables	2.222
Paper i cartró	30.924	Fuel	1.597
Draps i absorbents o filtres d'aire	26.390	Gasos envasats a pressió: aerosols	1.222
Aigües amb hidrocarburs contaminades	19.740	Bateries d'ió de liti	1.090
Vidre	18.500	Bateries de níquel i cadmi	1.035
Filtres d'oli o gasoil	7.869		

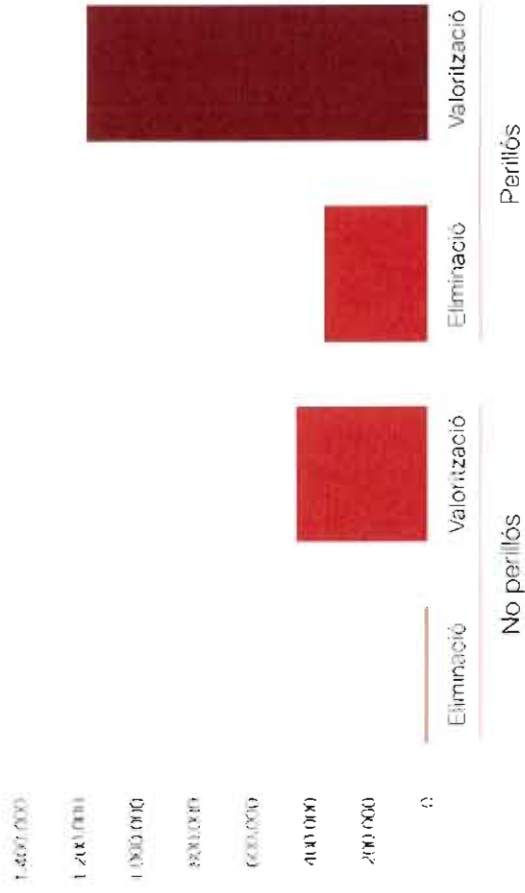
1.982.852 en total



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12

Al gràfic següent es pot observar la quantitat de residus generals l'any 2020, classificats segons si es tracta de residus perillosos o no perillosos, d'acord amb el *Catàleg de residus de Catalunya*, i segons la via de tractament final que han rebut (valorització o eliminació).

Quantitat de residus generats a TB segons el tipus de tractament (kg)



Així doncs, pràcticament el 82 % dels residus generals es reutilitzen, es reciclen o es valoritzen, entre altres mètodes.

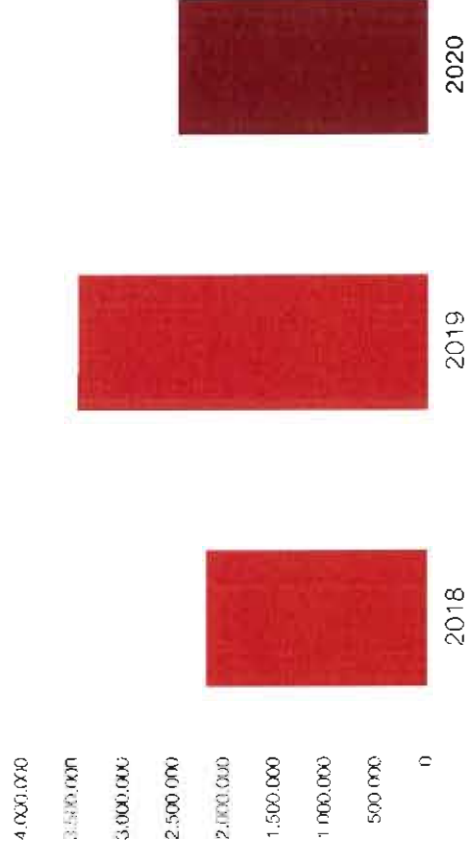
Pel que fa a la prevenció de residus, els centres d'Horla, Triangle Ferroviari i Zona Franca 1 tenen presentat i vigent un estudi de minimització de residus especials per tal d'aplicar mesures de reducció dels residus perillosos.



Dades de residus de Ferrocarril Metropolità de Barcelona

L'any 2020 s'ha generat un total 2.450,4 tones de residus, la qual cosa suposa un descens respecte de les 3.445,1 tones de l'any 2019. Tots els residus que es generen es tracten a través de transportista i gestor autoritzat de residus.

Evolució de la quantitat de residus d'FMB (kg)



Els residus que s'han generat amb més quantitat (>100 t/any) a Ferrocarril Metropolità de Barcelona han estat el carriíl de metro, els metalls, els residus aquosos gestionats amb canvió cisterna, que es generen en el procés de rentada de trens i dels separadors d'hidrocarburs, els fangs d'EDAR, els residus banals, la lusta, les rodes de trens i les runes. En un segon ordre d'importància (>20 t/any) hi ha els extintors, les fosses sèptiques i el paper i cartró

Els residus principals que s'han generat el 2020 a la xarxa de metro han estat:

QUANTITAT DE L'ANY 2020 SEGONS EL TIPUS

Residu	kg	Residu	kg
Carrils de metro	7.19.600	Olis	13.946
Metalls (FCC Montmeià)	376.605	Residus elèctrics o electrònics	13.006
Aigües contaminades de rentar grafitis	314.300	Draps i absorbents o filtres d'aire	8.218
Fangs d'EDAP	246.620	Envasos plàstics valoritzables	8.039
Banals	222.983	Aigües amb hidrocarburs	7.674
Fustes	162.249	Vidre	4.478
Rodes de metro	121.995	Bateries de níquel i cadmi	3.041
Runes	120.840	Làmpades i fluorescents	2.771
Extintors	33.377	Envasos metàl·lics valoritzables	1.885
Fosses sèptiques	30.720	Envasos lleugers	1.168
Paper i cartró	28.736	Bateries de plom	1.135

2.450.387 en total



- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- (8)
- (9)
- (10)
- (11)
- (12)

Al gràfic següent es pot observar la quantitat de residus generats durant l'any 2020 a la xarxa de metro, diferenciant segons si es tracta de residus perillosos o no perillosos, d'acord amb el *Catàleg de residus de Catalunya*, i segons la via de tractament final que han rebut (valorització o eliminació).

Quantitat de residus generats a FMB segons el tipus de tractament (kg)



D'aquesta manera, pràcticament el 71 % dels residus generats es reutilitzen, es reciclen o es valoritzen, entre altres mètodes.

Pel que fa a la prevenció de residus, els centres de Can Boixeres, Can Zam, Roquetes, Sagrera, Sant Genís, Santa Eulàlia, Triangle Ferroviari de metro, Vilaicina i ZAL tenen presentat i vigent un estudi de minimització de residus especials per tal d'aplicar mesures de reducció dels residus perillosos.

Malbaratament alimentari

Pel que fa al malbaratament d'aliments, tot i no ser una qüestió rellevant per a TMB, atesa la naturalesa del servei que presta la companyia, s'ha dut a terme una donació de 505 lots d'aliments procedents dels lots de Nadal al Banc d'Aliments.

7.2.2. Protecció de la biodiversitat

L'activitat de TMB no afecta cap espai natural protegit, ja que es desenvolupa en un entorn urbà o zona industrial. Per tant, la incidència de TMB en la biodiversitat no és rellevant.



7.3. Minimització en l'ús dels recursos

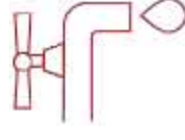
7.3.1. Aigua

La disminució de la càrrega contaminant de les aigües abocades al clavegueram i la minimització de residus especials generats pels processos de neteja o tractament d'aigües residuals representen una oportunitat de reducció dels costos ambientals i econòmics. El 2020 s'ha contractat una empresa especialitzada perquè elabori un **estudi de les aigües residuals** que es generen a centre de Roquetes de metro i al centre d'Horta de bus amb l'objectiu d'optimitzar-ne el tractament. Es ja previst finalitzar-lo en el primer trimestre de 2021. La idea és fer extensibles les conclusions i accions resultants de l'estudi a la resta dels centres de TMB.

Segons dades de l'any 2020, el percentatge d'aprofitament de l'aigua a la xarxa és aproximadament del 23,5% del total.

El **consum d'aigua a Ferrocarril Metropolità de Barcelona** durant l'any 2020 ha estat de 62.493 metres cúbics, en comptes dels 65.169 metres cúbics de l'any anterior, és a dir, que ha disminuït en un 4,1%. Pel que fa a Transports de Barcelona durant l'any 2020 el consum d'aigua ha estat de 31.099 metres cúbics, un 0,8% més que l'any anterior, quan van ser 30.843 metres cúbics.

TMB aprofita les aigües filtrades al metro per retornar-les al riu Besòs, gràcies a un conveni amb l'Agència Catalana de l'Aigua, i per regar parcs, jardins i horts urbans, mitjançant convenis amb els ajuntaments de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat.



62.493 m³ consum d'aigua durant l'any 2020 a TMB: reducció del 4,1% respecte de l'any anterior

31.099 m³ consum d'aigua durant l'any 2020 a TB: augment del 0,8% respecte de l'any anterior

11

7.3.2.

Energia

Política energètica

L'organització disposa d'una política energètica que es basa en els criteris següents:

- TMB és conscient de la magnitud del volum d'energia consumida i dels impactes que suposa.
- TMB és conscient de la necessitat de millorar l'estat i l'eficiència energètica, ja que:
 - Contribueixen a millorar la productivitat i la competitivitat.
 - Contribueixen a reduir les emissions de gasos contaminants i amb efecte d'hivernacle.
- TMB és conscient que implantar un sistema de gestió energètica depèn del compromís de tots els àmbits i les funcions de l'organització en la consecució dels objectius energètics que es determinin.
- TMB té definida una política de compra verda i dona suport a l'adquisició de productes i serveis energèticament eficients.

Per mitjà d'aquesta política energètica, TMB té el propòsit d'establir un sistema de gestió energètica del consum elèctric i les energies fòssils, basat en la norma ISO 50001, a més d'assumir el compromís de millora contínua, planificar i impartir la formació adequada, i assegurar la disponibilitat d'informació i els recursos necessaris per complir els requisits del sistema de gestió, entre altres compromisos.



Consum energètic al metro

Consums energètics de Ferrocarril Metropolità de Barcelona (kWh i litres)

	2020	2019	Diferència	Dif. %
Consum d'energia elèctrica	241.834,7	252.119,1	-10.284,4	-4,1 %
Energia de tracció de trens	160.631,5	172.966,0	-12.334,4	-7,1 %
Energia de baixa tensió	81.203,1	79.153,1	2.050,1	2,6 %
Gas natural d'edificis i instal·lacions	6.775,3	5.977,9	797,4	13,3 %
Gasoli d'automoció (litres)	45.967	27.100	18.867	69,6 %

El menor consum de l'energia tracció dels trens s'explica per una disminució dels cotxes per quilòmetres totals i un descens del consum unitari, que ha passat de 228,33 kWh/100 cotxes per quilòmetre totals el 2019 a 217,85 kWh/100 cotxes per quilòmetre totals l'any 2020, un 4,6 % menys.

El consum energètic en megajouls del metro l'any 2020 ha disminuït en un 3,6 %:

Consums energètics de Ferrocarril Metropolità de Barcelona (megajouls)

	2020	2019	Diferència	Dif. %
Consum d'energia elèctrica	870.604.830	907.628.598	-37.023.768	-4,1 %
Energia de tracció	578.273.529,6	622.677.495	-44.403.966	-7,1 %
Energia de baixa tensió	282.331.300,4	264.951.102	17.380.198	2,6 %
Gas natural d'edificis i instal·lacions	24.391.105	21.520.573	2.870.533	13,3 %
Gasoli d'automoció (litres)	1.831.869	1.109.474	722.415	65,6 %
Consum energètic total	896.877.865	930.258.645	-33.380.780	-3,6 %

Foment de l'eficiència energètica al metro

Ferrocarril Metropolità de Barcelona ha desenvolupat un conjunt d'actuacions per tal de fomentar l'eficiència energètica al metro:

- (1) **Renovació de l'enllumenat dels tallers i les cotxes de Santa Eulàlia, Sant Genís, Hospital de Bellvitge i Triangle Ferroviari, amb la retirada d'un total de 2.923 lluminàries fluorescents i 1.941 projectors de vapor de mercuri, que s'han substituït per enllumenat amb tecnologia LED.**
- (2) **Incorporació d'un sistema de regulació i control dinàmic per tal d'ajustar l'enllumenat a les necessitats de cada zona i a cada moment del dia i, així, optimitzar-ne l'estalvi i allargar-ne la vida útil.**
- (3) **Proves finals de 2 recuperadors d'energia de tracció a la frenada, instal·lats a les subcentrals de Llacuna (L4) i Canyelles (L3), un cop autoritzades pel Ministeri d'Indústria.**
- (4) **Continuació del pla de renovació progressiva de l'enllumenat de les estacions, amb la instal·lació de tubs LED en el manteniment correctiu i a les estacions rehabilitades.**
- (5) **Renovació amb tecnologia LED de l'enllumenat dels túnels de les línies L1, L5 i L11**
- (6) **Implementació d'un sistema de regulació dinàmica de la ventilació dels túnels i les estacions de la xarxa convencional, amb l'objectiu de millorar les condicions de confort (temperatura i humitat) i reduir el consum elèctric.**
- (7) **Col·laboració amb Infraestructures.cat en la definició del projecte d'interconnexió de les receptores d'energia de la línia L9 a la xarxa convencional, amb el propòsit de reduir els costos de l'energia i millorar la disponibilitat de la xarxa de mitjana tensió.**
- (8) **Execució del projecte de subministrament de mitjana tensió des de l'L9 a la coxera de busos de la Zona Franca per recarregar els autobusos elèctrics.**

La renovació de l'enllumenat permetrà estalviar el 65 % del consum d'energia (2,8 milions de kWh anuals) i reduir l'emissió de 966 tones de diòxid de carboni cada any.



Consum energètic al bus

L'any 2020 la flota de busos de TMB ha consumit 13.93 milions de litres de gasoil. fet que representa una disminució de gairebé el 19 %. També s'ha reduït el consum de gas natural comprimit (GNC), de 11,59 milions de quilos l'any 2019 a 10,33 milions de quilos el 2020, fet que representa un descens de prop de l'11 %.

La disminució en el consum de carburants es deu al nombre més baix de quilòmetre recorreguts durant l'any 2020, a causa de la pandèmia. En canvi, ha crescut notablement el consum de kWh dels autobusos elèctrics, ja que es va electrificar la línia H16 després d'un període de proves i d'adaptació d'aquests cotxes.

Any	Gasoil (milions de litres)	GNC (milions de kg)	Electricitat (milers de kWh)
2016	16.000	11.887	152
2017	16.060	11.609	175
2018	16.776	11.243	166
2019	17.179	11.500	196
2020	13.934	10.330	440

El consum unitari de gasoil per cada 100 quilòmetres recorreguts ha estat el següent:

	2020	2019	Dif. %
Vehícules amb motor dièsel	56,65	60,50	-6,37
Vehícules híbrids d'èstel i elèctrics	48,58	49,96	-2,75
Consum unitari de gasoil total	52,28	55,45	-5,72

Pel que fa a la flota propulsada amb GNC, el consum unitari mitjà ha estat de 63,42 quilos per 100 quilòmetres recorreguts, fet que ha suposat un descens del 3,6 % respecte de l'any anterior.



Cal destacar que el consum energètic de Transports de Barcelona s'ha reduït en un 13,3 % respecte de l'any anterior.

Consums energètics de Transports de Barcelona en kWh i litres

	Unitat	2020	2019	Diferència	Dif. %
Consum d'energia elèctrica	milers de kWh	8.451,3	8.518,3	-67,0	-0,8%
Gasoil de la flota d'autobusos	milers de litres	13.934,0	17.179,4	-3.245,3	-18,9%
Gasoil de la flota auxiliar de vehicles	milers de litres	338,4	214,7	123,7	57,6%
Gas natural d'edificis i instal·lacions	milers de kWh	10.648,9	7.509,7	3.109,2	41,2%
Gas natural de la flota d'autobusos	milers de kg	10.330,5	11.590,0	-1.269,6	-10,9%

	8.451,3 kWh	13.934,0 litres		338,4 milers de litres		10.648,9 kWh		10.330,5 milers de kg
consum d'energia elèctrica	gasoil de la flota d'autobusos	gasoil de la flota auxiliar de vehicles	gas natural en edificis i instal·lacions	gas natural de la flota d'autobusos				

Consums energètics de Transports de Barcelona en megajouls

	Unitat	2020	2019	Diferència	Dif. %
Consum d'energia elèctrica	Megajouls	30.424.633	30.665.815	-241.182	-0,8%
Gasoil de la flota d'autobusos	Megajouls	570.450.104	703.323.531	-132.864.347	-18,9%
Gasoil de la flota auxiliar de vehicles	Megajouls	13.856.025	8.790.105	5.065.920	57,6%
Gas natural d'edificis i instal·lacions	Megajouls	36.336.076	27.142.630	11.193.246	41,2%
Gas natural de la flota d'autobusos	Megajouls	520.270.982	583.651.335	-63.430.353	-10,9%
Energia consumida total	Megajouls	1.173.296.900	1.353.573.615	-180.276.715	-13,3%

7.4. Lluita contra el canvi climàtic

7.4.1. Emissions

TMB desenvolupa la seva activitat tenint cura del medi ambient i situant la ciutat de Barcelona com una de les capdavanteres en la recerca i la innovació en el foment del transport sostenible. Per aquest motiu, l'organització pretén minimitzar les emissions de gasos que contribueixen a l'escalfament global mitjançant l'adquisició de vehicles híbrids i la progressiva electrificació de la flota d'autobusos.

Des de l'any 2011, TMB està adherit al Programa d'Acords Voluntaris per a la reducció de les emissions amb efecte d'hivernacle de l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic. El 2020, després d'un procés de verificació per part d'una entitat acreditada, s'ha renovat aquesta adhesió. A més a més, s'ha desenvolupat l'inventari d'emissions de CO₂ corresponent a 2019, verificat per una entitat acreditada.

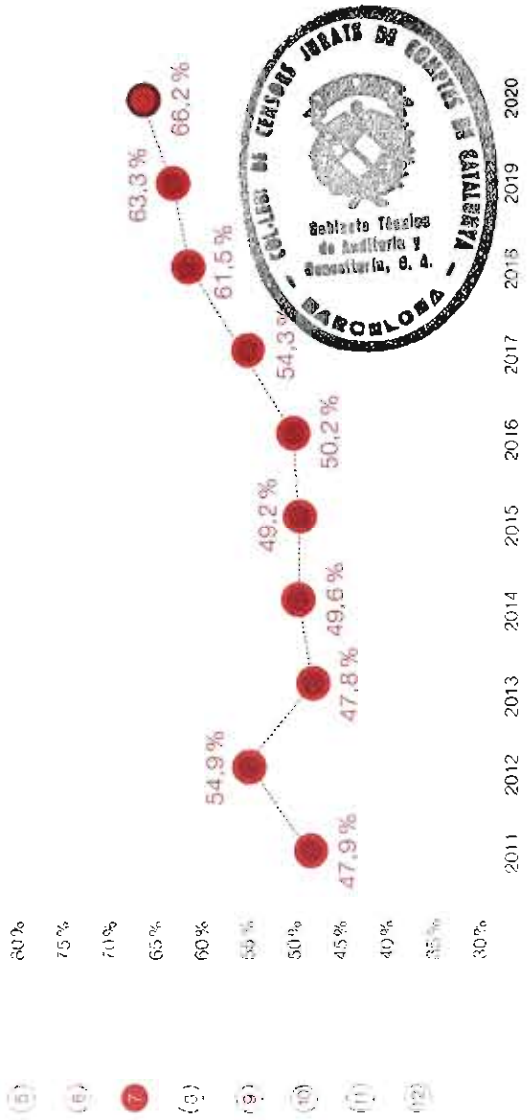
Des del gener de l'any 2018 tota l'electricitat en alta tensió que compra TMB és de fonts d'origen renovable. Així mateix, des del gener de 2016 tota l'electricitat en baixa tensió que compra TMB també ho és. Aquest fet es tradueix en una reducció dràstica de les emissions de CO₂.

TMB continua reforçant el seu compromís d'oferir un transport més sostenible i minimitzar l'impacte en l'entorn ambiental.



Vehicles propulsats amb GNC, híbrids i elèctrics

Percentatge de vehicles propulsats amb gas natural comprimit, híbrids i elèctrics



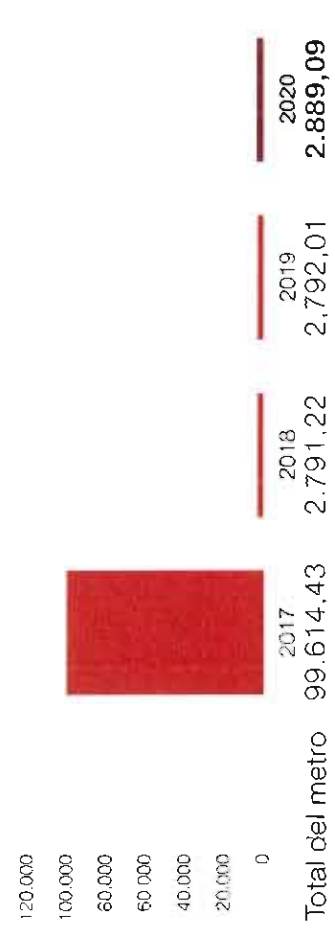
Nota: fins al l'any 2012, inclou vehicles propulsats amb biodièsel. El 2013 es va deixar d'utilitzar el biodièsel.

Dades d'emissions del metro

Les emissions de CO₂ de 2020 s'han estimat prenent com a premissa que els consums de gasos refrigerants es mantenen igual que l'any anterior.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona ha aconseguit reduir un 97,1 % les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle des de l'any 2017.

Emissions de CO₂ d'FMB (tones de CO₂)



A partir de les dades d'emissions de CO₂ de l'any 2020, s'ha calculat la ràtio d'intensitat de les emissions per cada cotxe per quilòmetre total recorregut (oferta) i per cada viatger transportat (demanda):

	Ferrocarril Metropolità de Barcelona		Dir. %
	2020	2019	
Tones de CO ₂	2.889	2.792	3,5 %
Cotxes per quilòmetres totals (milers)	73.735	75.754	-2,7 %
kg de CO₂/cotxe per km totals	0,039	0,037	+6,3 %
Viatgers transportats (milions)	204,63	383,11	-47,4 %
kg de CO₂/viatger	0,014	0,007	96,8 %

Nota: No inclou L9/10.

Al metro, les emissions de CO₂ han crescut un 3,5 % per un consum més alt de combustibles fòssils. El fet d'haver-hi fet menys cotxes per quilòmetres recorreguts i d'haver transportat menys viatgers explica també l'augment de totes dues ràtios l'any 2020 respecte de l'any anterior, especialment en el cas dels quilograms de CO₂ per viatger transportat.



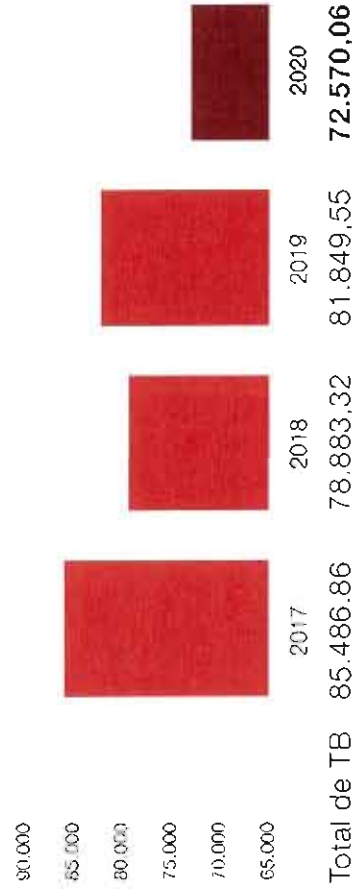
Dades d'emissions del bus

Les emissions de CO₂ de 2020 s'han estimat prenent com a premissa que els consums de gasos refrigerants es mantenen igual que l'any anterior.

Transports de Barcelona ha aconseguit reduir en un 15,1 % les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle des de l'any 2017.

Emissions de CO₂ de TB

(tones de CO₂)



A partir de les dades d'emissions de CO₂ de l'any 2020, s'ha calculat la ràtio d'intensitat de les emissions per cada cotxe per quilòmetre total recorregut (oferta) i per cada viatger transportat (demanda):

	Transports de Barcelona		Dif. %
	2020	2019	
Tonnes de CO ₂	72.570	81.850	-11,3 %
Cotxes per quilòmetres totals (milers)	43.196	48.743	-11,4 %
kg de CO₂/cotxe per km totals	1,68	1,68	0,00 %
Viatgers transportats (milions)	115,47	215,40	-46,4 %
kg de CO₂/viatger	0,63	0,38	+65,4 %

Al bus, les emissions de CO₂ han disminuït perquè hi ha hagut un consum més baix de carburants i d'energia, a causa també de la reducció de quilòmetres recorreguts per la flota. Aquest fet ha provocat que la ràtio de quilograms de CO₂ per quilòmetre recorregut no hagi variat. En canvi, la dada de viatgers provocada per la crisi de la pandèmia ha fet que la ràtio quilograms de CO₂ per viatger transportat hagi crescut notablement.

Mesures de lluita contra el canvi climàtic

TMB impulsa un conjunt d'actuacions en el marc del seu compromís amb la lluita contra el canvi climàtic:

- Des del gener de 2018, tota l'electricitat en alta tensió que compra l'organització es de fonts d'origen renovable, així com l'electricitat en baixa tensió.
- Ens hem dotat de carregadors elèctrics per a la flota auxiliar de furgonetes als tallers del metro.
- Hem avançat en l'execució de l'obra de la nova marquesina solar fotovoltaica a l'aparcament de Can Boixeres, destinada a la càrrega de les bateries de les furgonetes elèctriques.
- Hem invertit de 112,98 milions d'euros en tres anys en el marc del Pla de Renovació d'Autobusos per al període 2019-2021, acordat amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), que permetrà l'adquisició de 254 vehicles més sostenibles.
- Actualment, el 66,2 % del total de vehicles de TMB són propulsats amb gas natural comprimit, híbrids o elèctrics.
- TMB preveu per a l'any 2022 posar en funcionament 8 vehicles estàndard de 12 metres amb pla d'hidrogen d'última generació.

Cal dir que el projecte del Pla de Desplaçaments d'Empresa de TMB, que tenia com a objectiu reduir les emissions associades als desplaçaments *in itinere* del personal, ha quedat aturat a causa de la pandèmia i la restricció conseqüent de la mobilitat i del contacte entre persones.

Participació de Transports de Barcelona en projectes de lluita contra el canvi climàtic

Amb la finalitat de cercar l'eficiència i la millora mediambiental, Transports de Barcelona ha participat en diversos projectes de tecnologia i innovació. Per exemple, el projecte europeu ASSURED (Fast and Smart Charging Solutions for Full-Size Urban Heavy Duty Applications) fomenta la innovació en la càrrega ràpida dels vehicles. En aquests moments s'estan validant els processos de verificació de sistemes que es duran a terme en els corresponents laboratoris d'anàlisi europeus.

Transports de Barcelona també ha participat en el projecte JIVE 2 (Joint Initiative for Hydrogen Vehicles across Europe). A través d'aquesta participació, TMB podrà augmentar el nombre de vehicles amb pla d'hidrogen en servei. A principis de 2020 es va rebre l'acceptació de Transports de Barcelona en el projecte pel qual es rebra una subvenció per la compra de 8 autobusos estàndard de 12 metres amb aquesta tecnologia. La licitació ha donat com a guanyadora l'empresa Caetano, que a finals de 2021 lliurarà els vehicles. Paral·lelament ha estat necessari, com a part del projecte, licitar la compra de l'hidrogen, que s'ha fet a través d'acords amb el Consorci de la Zona Franca.

Per últim, cal destacar el projecte Life Nimbus (non-impact bus), que té per objectiu convertir una planta depuradora d'aigües residuals tradicional en una instal·lació generadora de recursos de valor. El producte serà gas metà, que servirà com a combustible d'un autobús urbà de la flota de la Zona Franca per al seu circuit diari. Gràcies a la investigació i la col·laboració entre els sectors públic i privat es pretén demostrar la capacitat tècnica i la viabilitat econòmica de la tecnologia power-to-gas, que consisteix a convertir energia elèctrica en gas, basada en processos biològics per produir biometà per tal d'emmagatzemar els excedents de les energies renovables.

El projecte està coordinat per la fundació Centre Tecnològic de l'Aigua (Cetaqua) i, a banda de TMB, compta amb la participació d'Aigües de Barcelona, operadora de la depuradora del Baix Llobregat; Labaqua, encarregada del disseny i la construcció de la unitat de metànitació biològica; i el grup de recerca GENDCOV de la Universitat Autònoma de Barcelona, a càrrec del disseny, la construcció i el desenvolupament de la tecnologia bioelectroquímica. També rep el suport de l'AMB.



Barcelona tindrà el 2021 la primera hidrogenera d'ús públic d'Espanya, impulsada per TMB. El 2021 Iberdrola construirà i explotará la instal·lació al polígon de la Zona Franca en una parcel·la de 5.000 m², arrendada al Consorci de la Zona Franca, per subministrar energia verda a autobusos i altres vehicles en els propers 10 anys.

7.4.2. Altres tipus de contaminació

El 2020 s'ha treballat per millorar el quadre de comandament ambiental i energètic de TMB, el qual permet fer el seguiment de l'evolució dels consums energètics i de les emissions generades, entre molts altres indicadors disponibles. S'ha treballat en la revisió i la millora del model que serveix per obtenir els factors d'emissió de NOx i PM per a la flota de bus. Una vegada finalitzada la proposta de factors d'emissió, s'ha presentat i validat amb l'àrea tècnica de bus. El 2021 està previst carregar els nous factors d'emissió al quadre de comandament.

Mesures contra la contaminació vibroacústica del metro

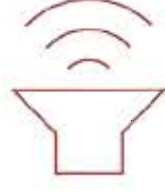
La contaminació principal generada per l'operació del metro és la vibroacústica. Durant l'any s'han desenvolupat un seguit d'actuacions destinades a prevenir o reduir-ne l'impacte, entre les quals destaquen les que es descriuen a continuació:

- Hem instal·lat fixacions antivibratòries a l'L5, a la interestació entre Hospital Clínic i Diagonal.
- Aprofitant les actuacions de renovació de via dutes a terme durant els tallis de les línies L1 i L4 a l'estiu de 2020, s'han instal·lat les fixacions antivibratòries a les immediacions de l'estació de Can Serra i a la interestació entre Besòs Mar i La Pau. Es tracta de punts sobre els quals els veïns havien reportat queixes per les vibracions.
- Hem actuat per tal de reduir una font de soroll originada en una de les xemeneies de ventilació de la línia L1 situada entre Sant Andreu i Fabra i Puig.

Pla de retirada de materials amb contingut d'amiant

Durant l'any 2020 s'ha continuat treballant en l'elaboració de l'inventari de materials amb contingut d'amiant i en la seva retirada, així com en els procediments per gestionar-ho. Així doncs, hem finalitzat l'inventari de presència d'amiant a la flota de trens i estem duent a terme una segona revisió per tal de confirmar el diagnòstic inicial. També s'ha treballat en el projecte per desamiantar els trens més antics, que es retiraran del servei a partir de l'any vinent.

Hem avançat en inventariar i retirar material de les instal·lacions i l'obra civil. En aquest sentit, destaquem del sostre del taller de la Sagrera, el del passadís de Passeig de Gràcia i el de les andanes de La Pau. Fins a dia d'avui, hem retirat el 48% de l'amiant de la xarxa de metro, hem tractat o protegit el 19% i queda per retirar-ne el 33% restant.



Compromís de les administracions per reduir la contaminació

En el marc del compromís de les administracions per tal de reduir la contaminació, es poden destacar les actuacions següents desenvolupades al llarg de l'any 2020:

— **L'1 de gener de 2020 va entrar en vigor la zona de baixes emissions (ZBE) de les rondes de Barcelona.** L'objectiu de la mesura és reduir en 5 anys un 10% de les emissions vinculades al trànsit a la conurbació de Barcelona i arribar al 30% de reducció al cap de 15 anys. Paral·lelament, des de 2017 el transport públic ha impulsat un ampli ventall de mesures, renovacions i ampliacions per donar una resposta adequada a les restriccions al vehicle privat.

— **El 15 de gener de 2020 Barcelona va decretar l'emergència climàtica** davant la situació d'urgència i gravetat pels nivells de contaminació i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. Es va presentar un document amb 100 mesures principals que s'haurien de dur a terme en els propers 10 anys amb una inversió de 563,3 milions d'euros. La ciutat pretén ser neutre en carboni l'any 2050 i arribar a l'any 2030 havent reduït el 50% de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle respecte dels valors de 1992. Entre altres iniciatives, es proposa finalitzar el tram central de la línia L9 de metro, la connexió de la línia L4 a la Sagrera i la de la línia L3 a Trinitat Vella; millorar l'oferta del bus metropolità; desenvolupar inversions a Rodalies, i accelerar les obres de finalització de la Sagrera.

— **Al mes de juliol la Generalitat va aprovar el Pla Director de Mobilitat 2020-2025 del Sistema Integrat de la Mobilitat Metropolitana de Barcelona,** que abasta 12 comarques on resideix el 75% de la població de Catalunya. Aquest pla, impulsat per l'ATM, s'havia treballat durant mesos de forma conjunta amb les administracions, els agents de mobilitat i la ciutadania. El document està basat en 10 eixos que tracten de forma integral diversos aspectes rellevants de la mobilitat i proposa un total de 86 mesures, que tindran un cost estimat d'uns 100 milions d'euros. Es pretén que els desplaçaments en vehicle privat disminueixin del 36% al 33%.



— **El 22 de setembre de 2020, el govern de l'Ajuntament de Barcelona va presentar en la sessió plenària del Pacte per la Mobilitat, els eixos bàsics del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2024.** Aquest pla pretén incrementar els desplaçaments de desplaçaments amb modes actius (transport públic, bicicleta i desplaçaments a peu) fins a prop del 82%. El pla preveu diverses actuacions, entre elles l'extensió dels carrils bus de connexió a l'àmbit metropolità, la construcció d'estacions intermodals de bus i ferroviàries (Sants i la Sagrera), la construcció de 70 nous quilòmetres de carrils bus, l'extensió del bus a demanda i accions per assolir la màxima accessibilitat, comoditat i seguretat al metro.

— **El dia 5 d'octubre de 2020 l'Ajuntament de Barcelona i les principals organitzacions sindicals i empresarials (CCOO, UGT, Foment del Treball i PIMEC) van signar el pacte per fomentar una nova mobilitat laboral a Barcelona.** L'objectiu d'aquest pacte és col·laborar en accions que permetin assolir una mobilitat per motius de feina més eficaç i sostenible. Les mesures estaran orientades a reduir la congestió i els seus efectes negatius; a promoure els plans de desplaçament d'empresa; a impulsar i millorar el teletreball; a flexibilitzar els horaris per evitar les hores punta; a contribuir a la recuperació de l'activitat i la vida econòmica, comercial, logística i social en general després de la COVID-19, i a contribuir a la recuperació i la millora del transport públic, entre altres objectius.

— **El 27 d'octubre de 2020 el Consell Metropolità de l'AMB va aprovar el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) 2019-2024,** el qual preveu reduir en un 7% les emissions de CO₂, un 35% les de NO_x i un 30% les de partícules, així com reduir en un 50% la població exposada a una baixa qualitat de l'aire i en un 10% la mortalitat anual per aquestes causes. El pla preveu 102 mesures per assolir els seus objectius. Pel que fa al transport públic, planteja estendre la xarxa de bus metropolità d'altres prestacions, promoure carrils reservats —sobretot a l'entrada de Barcelona—, impulsar el transport a demanda, dur a terme un programa de millores a la segona corona metropolitana, impulsar accions per millorar l'accés sostenible als punts on es genera mobilitat (com ara els polígons d'activitat econòmica) i adaptar les parades de bus i de les estacions ferroviàries per a persones amb mobilitat reduïda.

8

Compromís social

Amb la col·laboració de:



8.1. Fundació TMB



La Fundació TMB és una entitat sense ànim de lucre creada l'any 2010 i que vetlla per la conservació i la difusió del patrimoni històric i cultural de TMB. També fomenta i promou accions de caràcter social que fomenten la inclusió, l'accessibilitat, la sostenibilitat, la cooperació, la solidaritat i els valors del transport públic com a opció sostenible.

Els objectius que persegueix la Fundació TMB a través de les seves actuacions són:

- El foment del transport públic i de la mobilitat urbana de Barcelona i l'àrea metropolitana com a eina per contribuir al desenvolupament més sostenible i equitatiu de la societat.
- L'aportació de valor a l'objecte social de les companyies que conformen el Grup TMB.
- L'impuls d'accions que afavoreixin la inclusió de tots els col·lectius i garanteixin l'accessibilitat universal al transport públic per a tothom.
- El desenvolupament de projectes socials, culturals, educatius i cívics, així com de promoció i preservació del patrimoni històric i documental de TMB.



8.1.1. TMB Educa

TMB Educa treballa el vincle entre mobilitat i civisme per tal d'aconseguir quatre objectius concrets:

- Fomentar un canvi cultural incidint en els hàbits i les actituds de la ciutadania envers la mobilitat.
- Promoure una mobilitat sostenible i segura que comporti un canvi d'ús de l'espai urba.
- Educar amb la finalitat de millorar la forma de moure's d'acord amb els criteris i els principis de sostenibilitat i seguretat.
- Impulsar actituds cíviques a la mobilitat de la ciutadania: respecte per les instal·lacions i els serveis, i millora de la convivència amb la resta dels usuaris.

Pel que fa a les **visites educatives** fetes durant el primer trimestre de l'any, fins que es va decretar l'estat d'alarma per la situació de pandèmia, s'han dut a terme 109 visites amb l'assistència d'un total de 2.082 alumnes.

En relació amb les **activitats de suport a la recerca educativa**, en el marc dels premis de la 2^a edició d'Exporecerca Jove, la Fundació TMB va atorgar el premi TMB Educa a un treball de recerca sobre un biocombustible fet a partir de glucosa, a càrrec d'un grup d'alumnes de l'Escola Mare de Déu de la Salut de Sabadell.

TMB Educa ha mantingut el **Segell de Qualitat Educativa del Consell de Coordinació Pedagògica**. Aquest reconeixement l'atorguen l'Institut de Ciències de l'Educació (ICE) de la Universitat de Barcelona i l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona (IMEB).

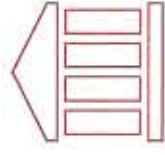
Cal destacar la participació de TMB Educa en altres projectes:

- **Presentació de la nova flota d'autobusos** al Parc del Fòrum: l'acte va ser apadrinat per alumnes de 4^a i 5^è curs de l'escola Joaquim Ruyra de Barcelona, que van fer una activitat vinculada amb les característiques ambientals d'accessibilitat i confort dels nous busos.
- **Participació en el Concurs de Relats Curts de TMB** en la categoria de conte infantil amb la col·laboració de Dagoll Dagom, el parc d'atraccions del Tibidabo i el Zoo de Barcelona. La iniciativa tenia com a objectiu afavorir la creativitat i l'entreteniment, la lectura i l'escriptura dels petits i joves d'edats compreses entre els 9 i els 16 anys. Es van rebre un total de 374 contes.
- **Col·laboració en l'edició del conte infantil titulat *Ja puc sortir de casa***, fruit d'una iniciativa de l'Editorial Mediterrània en col·laboració amb el doctor Bonaventura Cíotlet i l'Hospital de Sant Joan de Déu, per ajudar els més petits a conèixer les precaucions que s'han de tenir en compte a l'hora de sortir de casa en situació de pandèmia.
- **Participació en la 2a edició de Metròpolis FPLab, «Seients reservats»**. S'ha desenvolupat una tutoria als 4 estudiants guanyadors de la beca que atorga Metròpolis FPLab. El repte era trobar la manera d'augmentar el respecte i el bon ús dels seients reservats al transport públic. La proposta tenia un enfocament molt pedagògic i volia conscienciar els nens i nenes d'entre 8 i 10 anys.
- **Col·laboració amb la Fundació Bertelsman, que enguany ha inclòs el projecte «TMB es mou per l'educació»** com a cas d'èxit a la publicació *Empreses que inspiren*. També cal destacar la participació en la trobada digital amb empreses que inspiren, «Cerrando la brecha entre educación y empleo», organitzada per aquesta fundació juntament amb el Banc de Sabadell i la Fundació Persán. La trobada té per objectiu que les empreses impulsin la millora i l'entfortiment dels processos d'orientació acadèmica professional entre els joves



8.1.2.

Patrimoni històric



La Fundació TMB protegeix i difon el fons patrimonial de l'organització, a més de vetllar per la conservació dels vehicles històrics, la documentació, i els objectes i materials catalogats que són testimoni de la història del transport públic a Barcelona i l'àrea metropolitana.

Les actuacions més destacades de 2020 en aquest àmbit han estat les següents:

- (8) – **Digitització d'imatges a Videoma**, el programari de gestió de continguts multimèdia de TMB, en el qual hi ha 5.400 imatges de la col·lecció de diapositives dels anys 1980-1990 i de la col·lecció fotogràfica de l'arxiu del departament d'Infraestructures.
- (11) – **Inauguració de l'exposició «Negatius de vidre»**, que va tenir lloc a l'espai Mercè Sala i que representa una col·lecció singular de l'arxiu fotogràfic de TMB. Es mostren un recull únic de fotografies històriques de començaments del segle xx, produïda per la Fundació TMB amb el suport de Fujifilm i l'Agrupació Fotogràfica de Catalunya (AFC).
- (12) – **Homenatge als col·laboradors del Ral·li d'Autobusos Clàssics** (principalment conductors i mecànics) el 12 de febrer. La celebració de l'11a edició del Ral·li ha quedat suspesa fins a l'any 2021 a causa de la pandèmia.
- (13) – **Posada en marxa de la licitació per restaurar l'autobús Tilling Stevens Imperiati**, propietat de la Fundació TMB. El vehicle formara part de les activitats emmarcades en la celebració del centenari de l'empresa d'autobusos l'any 2022.
- (14) – **Desballestament dels trens de les sèries 3000 i 4000**. El programa de Patrimoni Històric ha decidit conservar 3 cotxes de la sèrie 3000, que seran traslladats al Triangle Ferroviari.
- (15) – **«50 anys mirant el cel.»** Commemoració del 50è aniversari del Teletel·lè de Metropolità el 22 de juny amb la producció d'un seguit de peces audiovisuals.

- Celebració dels **25 anys de la posada en servei de la línia L2 del metro**. El programa de Patrimoni històric va treballar conjuntament amb el departament de Canals Digitals per organitzar una celebració virtual.
- **Restauració de la porta de forja artística de l'estació Sagrada Família**. Aquest treball ha consistit en decapar la porta per alliberar-la de les nombroses capes de pintura que havia rebut al llarg dels anys. La porta està elaborada en forja artesana i és singular pel seu treball artístic. Aquesta peça ha estat substituïda arran de les obres de remodelació del vestíbul i ara llueix com a element artístic en una de les parets del vestíbul.
- **Col·laboració amb el programa de TVE de Catalunya *Perduts en el temps***. El programa, gravat al juny, va visitar els racons més desconeguts del metro de Barcelona per descobrir el primer túnel sota la via Laietana, les estacions que mai van arribar a entrar en funcionament i la llegenda de l'estació Rocafort.

- Com a membres del Grup de Treball de Patrimoni Històric Ferroviari de Catalunya, s'ha completat el tràmit per a la declaració de Béns Culturals d'Interès Nacional (BCIN) de cinc vehicles de la Fundació TMB: el Tramvia de Cavalls núm. 2 (any 1888), el Tramvia Blau núm. 2 (any 1901), el primer metro del Gran Metropolità (any 1924), el Tramvia 867 (any 1924) i el primer metro del Metro Transversal (any 1926).

- **Anunci de la Loteria de Nadal**. L'Autobús Acio ha intervingut en una seqüència de l'anunci de la Loteria de Nadal d'aquest any. L'autobús apareix a diferents plans circulant per la via Laietana en una recreació, en part digital, de la Barcelona dels anys 50.



8.1.3. Projectes culturals

TMB Cultura promou i organitza activitats de potenciació de l'art i la cultura a les instal·lacions de TMB. Això aporta un valor afegit a l'experiència de viatge a les xarxes de metro i bus, a més de generar sinergies amb el sector associatiu i institucional del món cultural de Barcelona i l'àrea metropolitana. De l'any 2020, destaquen les activitats següents:

– **20a edició del Festival de Màgia de Badalona Memorial Li-Chang**, que va tenir lloc a les instal·lacions de metro Universitat, Passeig de Gràcia, Sant Martí i Badalona Pompeu Fabra de la línia L2. Aquest acte va comptar amb la participació de l'Ajuntament de Badalona, Badalona Cultura i la Fundació TMB. Tres magis van dur a terme els seus trucs de màgia i les seves actuacions.

– **Acolliment del 14è Festival de Músics al Metro** a l'estació d'Universitat, que va comptar amb la participació dels integrants de l'Associació de Músics de Carrer (AMUC BCN), que van olerir quarantaset actuacions musicals a mode de concert sense interrupció durant 12 hores.

– El 18 de maig, el Dia Internacional dels Museus, TMB es va sumar a la celebració digital de la **Nit dels Museus**, tot recordant la darrera exposició acollida a l'espai Mercè Sala, la mostra «Negatius de vidre, una col·lecció singular de l'arxiu fotogràfic de TMB».

– En la cinquena sessió del **programa e-Dialogues**, amb el títol «Ha arribat la primavera?», l'obra de l'artista Mariño al metro va protagonitzar una de les xerrades en línia de Casa Àsia.

– Una intervenció mural a l'estació de Guinardó-Hospital de Sant Pau (L4), a càrrec del reconegut artista Philip Stanton, amb la col·laboració d'un grup d'alumnes del Grau d'Il·lustració Creativa de l'escola EINA i el patrocini de Trianlux. L'obra representa la nova realitat i és un homenatge al personal sanitari.

– Un any més, TMB ha col·laborat amb el **11a edició del festival 48h Open House Barcelona**. En aquesta edició es va poder fer una visita guiada, el dies 24 i 25 d'octubre, per primera vegada a la coxera del Tramvia Blau i a la coxera d'Horta, així com als tallers de Can Zaim de les línies L9 i L10 del metro.

– L'11a edició del **Subtravelling Festival**, concurs internacional de curilmeltrages al metro, que va començar al mes d'octubre. Per cinquè any consecutiu, va comptar amb la col·laboració del festival del Metro de Seul, el Seoul Metro International Subway Film Festival (SMIFF).

També s'han celebrat **exposicions temporals a l'espai Mercè Sala**:

Gener- setembre:

Gener- setembre: Exposició «Negatius de vidre, una col·lecció singular de l'arxiu fotogràfic de TMB».

Al setembre i l'octubre:

Expositora. El transport públic durant la pandèmia de COVID-19.

De l'Octubre al desembre:

Exposició «La teva existència i la meua, la teva existència i la meua», organitzada per l'associació 48h Open House Barcelona.



8.1.4.

Projectes socials

El Pla Director de Cooperació i Solidaritat s'inspira en l'esperit de la missió, la visió i els valors corporatius de TMB: continuar treballant per avançar cap a una societat més justa i sostenible, i millorar la qualitat de vida dels ciutadans. El compromís de TMB de treballar en el camp de l'acció social es concreta en sis programes d'actuació diferents:

«TMB promociona el voluntariat: mobilitza't.»

«TMB compra social.»

«TMB serveis solidaris per a la mobilitat.»

«TMB comparteix coneixement.»

«TMB cessió d'actius en desús.»

«TMB difusió i suport solidari.»

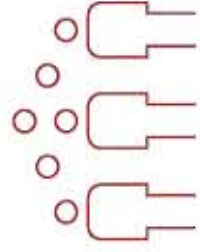
El Pla Director de Cooperació i Solidaritat promou la cultura de la cooperació i la solidaritat mitjançant actuacions adreçades a la planifolia, i propicia col·laboracions amb els col·lectius més vulnerables i amb el tercer sector social, per materialitzar el compromís de TMB amb el desenvolupament equitatiu de la societat.

Durant el 2020, un any en què l'activitat ha estat marcada per la pandèmia de la COVID-19, s'han dut a terme les actuacions següents:

— **11 serveis especials de bus**, amb la col·laboració de 8 conductors voluntaris que han emprat 38 hores i han beneficiat 279 persones de col·lectius en risc d'exclusió social.

— **3 tallers per al foment de l'autonomia al metro**, amb la col·laboració de 6 voluntaris que han emprat 24 hores i han beneficiat 21 pacients de l'Institut Guttmann, que posen en pràctica les habilitats adquirides durant el procés de rehabilitació funcional.

— S'han acordat un total de **77 col·laboracions** per donar a conèixer iniciatives, actes i campanyes d'entitats del tercer sector social mitjançant canals de comunicació de TMB.



Entre les iniciatives de caràcter social portades a terme per TMB, en destaquem les següents:

—La col·laboració amb el Consorci Sanitari, el SEM i els Bombers de Barcelona en el trasllat de pacients afectats per COVID-19 als llocs de confinament. Les accions es van desenvolupar entre l'1 d'abril i el 15 de maig, i van representar:

216 treballadors interessats a col·laborar-hi

570 persones afectades per COVID-19 traslladades a col·laborar-hi

70 serveis completats (a l'abril i al maig)



— «Tria la teva causa» i «Mou-te 2020». El projecte es va reactivar a principis del mes de juny, amb la presentació de propostes i amb l'anàlisi i la votació posteriors. A finals de juliol es va comunicar el projecte guanyador, «Mou-te per les malalties inflamatories intestinals». En col·laboració amb l'Associació de Malalts de Crohn i Colitis Ulcerosa (ACCU), en l'últim trimestre de l'any s'han desenvolupat diverses accions, entre les quals destaquen la realització del vídeo *No puc esperar*, l'exposició itinerant «Per als CON» de Bus de Barcelona al desembre, una videotrevista a una infermera de la unitat de malalties inflamatòries intestinals de l'Hospital Germans Trias i Pujol (a més, atecida per una malaltia inflamatòria intestinal) i una exposició fotogràfica a l'intercanviador de les línies L3 i L5 de l'estació de metro de Diagonal per sensibilitzar sobre aquestes patologies.

--Commemoració dels 20 anys de col·laboració amb la Fundació Privada Institut Guttmann. Aquest programa es duu a terme amb la finalitat de promoure la cultura de la cooperació i la solidaritat entre els membres de l'equip, que, com a voluntaris, contribueixen a facilitar els desplaçaments de les persones amb necessitats especials de mobilitat i en promouen l'autonomia en l'ús del transport públic.



— Acte de reconeixement als voluntaris. El 5 de desembre es va celebrar el Dia Internacional del Voluntariat i TMB va retransmetre als seus voluntaris amb un vídeo del conseller delegat en què els felicitava per la tasca desinteressada que organitza la Fundació TMB.

— Premi Voluntariat de la Fundació Telefónica. D'entre 400 candidatures, la iniciativa de suport al trasllat de malalts de COVID-19 amb conductors d'autobús voluntaris, en col·laboració amb el SEM, va ser seleccionada com una de les tres finalistes als Premis de la Fundació Telefónica.

8.2. Drets humans



Pel que fa als acords i els contractes d'inversió i operacions significatius amb clàusules sobre drets humans o solmesos a l'avaluació de drets humans, cal dir que TMB opera dins l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, on no hi ha riscos significatius de vulneració de drets humans fonamentals. Per això, durant l'any no s'han formalitzat acords d'inversió que incloguin clàusules específiques de drets humans.

Així i tot, **tots els plecs de condicions particulars de TMB** incorporen un apartat específic d'obligacions generals en matèria ambiental i social, que especifica l'obligació per part del proveïdor de conèixer i comprometre's a complir:

- La normativa ambiental vigent.
- La política ambiental de TMB i els procediments d'aplicació.
- Les disposicions vigents en matèria de relacions laborals, seguretat social i prevenció de riscos laborals.

Finalment, l'any 2020 no hi hagut denúncies per discriminació.



9

Informació financera



Operacions de tresoreria i planificació financera

Els efectes econòmics de la pandèmia de la COVID-19 han suposat un desequilibri econòmic per a les nostres empreses. Malgrat la reducció dràstica de viatgers, TMB ha mantingut el nivell d'oferta i servei als ciutadans. A més, les aportacions de l'ATM necessàries s'han vist ajornades. Com a conseqüència d'aquest fet, la situació de tresoreria de TMB a curt termini ha estat complicada i s'ha hagut de formalitzar la contractació de polsisses de crèdit (35 milions d'euros per a Transports de Barcelona i 39 milions d'euros per a Ferrocarril Metropolità de Barcelona) per tal de cobrir els compromisos de pagament amb els proveïdors i el personal a l'espera de rebre les aportacions de les administracions públiques. Amb aquestes polsisses, l'endeutament a curt termini és de 91 milions d'euros per al conjunt de TMB.

Durant el 2020 s'han fet diverses disposicions del crèdit a llarg termini signat el 2019 amb el Banc Europeu d'Inversions (BEI) per tal de finançar la compra de la nova flota d'autobusos 2019-2021 i la compra de 42 trens.

Ai més de maig es va sol·licitar una subvenció per import de 9.213.515 euros a la Innovation and Networks Executive Agency (INEA), organisme que pertany a la Comissió Europea. La renovació de la flota de Transports de Barcelona amb vehicles elèctrics i híbrids de gas natural comprat permet acollir-se al programa de subvencions Connecting Europe Facility (CEF) que avalua la INEA. A finals de setembre es va comunicar a TMB que el projecte havia estat seleccionat en l'àmbit europeu i, finalment, autoritzat per part de la Comissió. Entre finals de gener i mitjans de febrer de 2021, se signarà l'acord de subvenció.



9.1. Compte de pèrdues i guanys



La crisi sanitària derivada de la pandèmia de la COVID-19 també ha tingut repercussió sobre el compte de pèrdues i guanys de l'exercici. D'una banda, s'ha produït una davallada del passatge i dels ingressos del conjunt dels mitjans de transport de TMB i, de l'altra, hi ha hagut algunes partides de despesa que han augmentat arran de les actuacions dures a terme per tal d'evitar els contagis i combatre la pandèmia.

Ingressos

Els ingressos procedents de les vendes han patit una reducció significativa, ja que han baixat 225,9 milions d'euros respecte de l'any anterior (-53,5%). A més del descens del 46,9% del passatge per la pandèmia, cal considerar que l'1 de gener de 2020 va entrar en servei una nova gamma de títols integrats de l'ATM, que, en alguns casos, va significar una reducció important en les tarifes respecte dels títols anteriors, com la T-Mes o la T-Jove. Addicionalment, davant l'emergència sanitària, l'ATM va aprovar temporalment la suspensió del pagament de les tarifes del transport públic entre els dies 2 i 9 d'abril de 2020.

Els ingressos accessoris, que també inclouen els ingressos per pensions, han disminuït en 1,6 milions d'euros (-5,2%), principalment pel descens dels ingressos procedents de cànon de publicitat, cooperació i assessoria exterior, i intervenció i inspecció.

Les subvencions especials han disminuït en un 1,0% respecte de l'any anterior, principalment pel descens de les subvencions a les línies de cementiris (línies 102, 103 i 104). Finalment, atesa la caiguda dels ingressos, les subvencions al servei han crescut en 229,4 milions d'euros l'any 2020.

Despeses d'operació

Les despeses abans d'amortització neta han crescut 14,3 milions d'euros, és a dir, un 1,8%. Tanmateix, si de l'any 2019 s'excloquessin les despeses negatives atipiques de 6,8 milions d'euros de la devolució de l'impost sobre les vendes minoristes de determinats hidrocarburs (IVMDH), l'increment de despeses d'operació hauria estat de 7,5 milions d'euros, que representarien un 0,9%.

Pel que fa a la resta de les partides, cal destacar la disminució en 1,5 milions d'euros (-6,8%) dels provisionsaments i la reducció en 9,3 milions d'euros de les despeses d'electricitat i carburants (-23,0%).

D'altra banda, hi ha hagut un descens del consum d'energia, derivat del nombre més baix de quilòmetres recorreguts pels trens i el descens del consum unitari d'energia (ràcció kWh per cada 100 colxes per quilòmetres totals), així com la reducció del preu mitjà del kWh respecte de l'any anterior. També han baixat les despeses en carburant i gas natural, principalment pel menor consum d'aquests combustibles i pel descens del preu mitjà per litre del gasoil i per quilogram del gas natural comprimit respecte de l'any 2019.

En canvi, han augmentat les despeses de personal en 14,9 milions d'euros (3,4%) i les dels serveis exteriors en 2,98 milions d'euros (0,9%). Cal tenir present que l'any 2020 la plantilla mitjana homogènia de metro ha crescut en 153 persones, principalment a causa de la posada en servei de l'última fase del pla de millora de l'oferta.

Pel que fa als serveis exteriors, cal destacar el creixement de les despeses de neteja de vehicles, edificis i estacions per combatre la pandèmia, les de reparació i conservació d'elements de transport, i les de vigilància i seguretat. També han crescut, però en menor mesura, les despeses de reparació i conservació d'escapes i les de transport.



Resta de les partides

L'amortització neta ha disminuït en 5,1 milions d'euros gràcies a l'augment de les subvencions en capital, que compensen àmpliament el creixement de les dotacions a l'amortització (especialment les d'elements de transport). Les despeses financeres s'han reduït en 255 milers d'euros.

L'import positiu de 74 milers d'euros de l'impost sobre beneficis de 2020 es deu a la reducció de l'impost a pagar en el futur de la societat TMB, SL, derivada de l'existència de bases imposables negatives pendents de compensació i originades en l'exercici 2020.

Per últim, els ingressos procedents de la participació en beneficis de societats posades en equivalència (2,6 milions d'euros de Transports Ciutat Comtal, SA) han permès tançar l'exercici amb un resultat positiu d'1,26 milions d'euros.



Compte de pèrdues i guanys consolidat del Grup Transports Metropolitans de Barcelona (milers d'euros)

	Any 2020	Any 2019	Diferència	Dif. %
A) OPERACIONS CONTINUADES				
INGRESSOS				
Vendes	196.546	422.471	-225.925	-53,5
Accessoris a l'exploració	29.662	31.296	-1.634	-5,2
Subvencions especials	9.576	9.677	-99	-1,0
Subvencions al servei	660.058	430.668	229.390	53,3
Subvencions al servei	414.833	430.668	-15.775	-3,7
Subvencions per impacte COVID-19	245.156	0	245.156	
INGRESSOS TOTALS	896.843	894.111	1.733	0,2
DESPESES D'EXPLOTACIÓ				
Aprvisionaments	20.100	21.571	-1.470	-6,8
Electricitat i carburants	31.229	40.548	-9.319	-23,0
Personal	449.460	434.587	14.873	3,4
Serveis exteriors	328.356	325.372	2.984	0,9
Tributs	666	812	-146	-17,9
Variacions de les provisions	690	127	563	441,4
Deteriorament i resultats per vendes d'immobilitzat	-130	-24	-106	437,1
Altres resultats	0	-6.956	6.956	-100,0
DESPESES TOTALS ABANS D'AMORTITZACIONS	830.372	816.035	14.337	1,8
Amortitzacions	69.885	67.993	1.892	2,8
Subvencions en capital imputades a pèrdues i guanys	-28.065	-21.061	-7.024	33,4
AMORTITZACIÓ NETA	41.800	46.932	-5.132	-10,9
DESPESES TOTALS D'EXPLOTACIÓ	872.172	862.967	9.205	1,1
DESPESES FINANCERES				
Despeses financieres per sanejament CP	22.764	24.195	-1.411	-5,8
Resultat financer estructural	2.305	1.149	1.155	100,6
RESULTAT FINANCER TOTAL	25.088	25.344	-255	-1,0
Participació en benefici de societats posades en equivalència	2.608	800	1.808	226,0
RESULTAT TOTAL ABANS D'IMPOSTOS	1.190	6.600	-5.409	-82,0
Impost sobre societats	74	-134	208	-155,6
RESULTAT CONSOLIDAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS CONTINUADES (després de l'impost sobre beneficis)	1.265	6.466	-5.201	-80,4
B) OPERACIONS INTERROMPUDES				
RESULTAT CONSOLIDAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS INTERROMPUDES (després de l'impost sobre beneficis)	0	0	0	0
RESULTAT DE L'EXERCICI	1.265	6.466	-5.276	-81,6

En el compte de resultats de l'any 2019 s'ha reclassificat el concepte d'electricitat i etapes comparatius. El motiu és que l'electricitat d'estacions i instal·lacions s'ha considerat com a consum de serveis exteriors.

9.2. Balanç de situació a 31 de desembre



Accions pròpies

La societat no té accions pròpies. Durant l'any 2020 no s'han produït transaccions amb accions pròpies.

Terminis de pagament a proveïdors

Pel que fa al termini mitjà de pagament a proveïdors de l'any 2020, a Ferrocarril Metropolità de Barcelona ha estat de 59 dies, a Transports de Barcelona ha estat de 56 dies, a Projectes i Serveis de Mobilitat de 34 dies i a TMB, S.L. de 30 dies.

L'organització està treballant per tal d'adaptar els terminis de pagament a proveïdors, amb l'objectiu d'acostar-los al període mitjà de pagament, per sota del màxim establert en la normativa de morositat.

Riscos associats a instruments financers

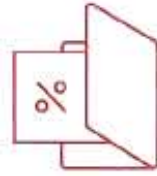
Vegeu la nota 7.9 dels comptes anuals de l'exercici 2020 del Grup Consolidat de Transports Metropolitans de Barcelona.

BALANÇ DE SITUACIÓ CONSOLIDAT DEL GRUP TMB

(milers d'euros)

	Any 2020	Any 2019	Diferència
ACTIU			
ACTIU NO CORRENT	1.471.772	1.277.308	194.464
Immobilitzat intangible	16.175	16.685	-510
Immobilitzat material	820.271	700.927	119.344
Inversions immobiliàries	0	0	0
Inversions en empreses del Grup i associades a llarg termini	5.281	2.763	2.518
Inversions financeres a llarg termini	629.970	556.933	73.037
Actius per impost diferit	74	0	74
ACTIU CORRENT	256.003	283.082	-27.079
Existències	15.805	13.493	2.311
Deutors comercials i altres comptes del cobrament	226.535	183.946	42.590
Inversions financeres a curt termini	3.368	3.321	47
Perdificacions a curt termini	173	201	-28
Efectiu i altres actius líquids equivalents	10.282	82.121	-71.839
ACTIU TOTAL	1.727.775	1.560.390	167.385
PATRIMONI NET I PASSIU			
PATRIMONI NET	677.661	562.339	115.322
Fons propis	313.959	312.694	1.265
Capital escritural	18.642	18.642	0
Reserves	294.052	287.586	6.466
Resultats de l'exercici	1.265	6.456	-5.201
Ajustaments per canvi de valor	-53.732	-49.651	-4.141
Subvencions, donacions i legats rebuts	417.494	293.696	113.798
PASSIU NO CORRENT	798.147	698.336	99.810
Provisions a llarg termini	9.600	8.400	1.200
Deutes a llarg termini	788.547	689.936	98.610
PASSIU CORRENT	251.968	299.715	-47.747
Provisions a curt termini	17.239	15.659	1.580
Deutes a curt termini	92.132	120.666	-28.534
Creditors comercials i altres comptes a pagar	124.947	145.030	-20.084
Perdificacions a curt termini	17.650	18.459	-809
PASSIU TOTAL	1.727.775	1.560.390	167.385

9.3. Informació fiscal



Beneficis obtinguts país per país

Les societats del Grup TMB, com Transports de Barcelona i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, sempre presenten el respectius comptes de pèrdues i guanys iguals a zero beneficis, excepte quan han venut algun immoble de la seva propietat. Pel que fa a les altres societats del Grup, a diferència de l'any anterior, el 2020 no han obtingut beneficis, sinó pèrdues. Així doncs, el resultat total negatiu de les dues societats ha estat:

Projectes i Serveis de Mobilitat, SA:

-1,06 milions d'euros

Transports Metropolitans de Barcelona, SL:

-0,37 milions d'euros

Impostos sobre beneficis pagats

L'any 2020 cap de les societats del Grup TMB no ha pagat l'impost de beneficis, ja que tant Projectes i Serveis de Mobilitat com Transports Metropolitans de Barcelona no han obtingut beneficis.

Aquesta informació es desenvolupa en els comptes anuals de l'exercici (situació fiscal).

Subvencions públiques

Aquesta informació es desenvolupa als comptes anuals de l'exercici (apartat referent a les subvencions, les donacions i els llegats). Les subvencions rebudes per Ferrocarril Metropolità de Barcelona i Transports de Barcelona l'any 2020 han estat les següents:

ANY 2020 (milers d'euros)	Transports de Barcelona de Barcelona	Ferrocarril Metropolità de Barcelona
Subvencions al servei de l'ATM	253.210	406.848
Subvencions especials de l'AMB per títols socials	4.662	3.108
Subvencions per línies 80 de bus	1.436	
Subvencions de l'Ajuntament de Barcelona per serveis de bus als cementiris	42	
Subvencions per projectes europeus	330	
Subvencions en capital	12.198	15.886

En el marc de les subvencions al servei de l'ATM, s'inclouen 68.870 milers d'euros de subvencions per lloguer de trens i 12.597 milers d'euros de subvencions per cànon de la línia L9/L10.

9.4. Inversions



Inversions a Ferrocarril Metropolità de Barcelona

L'any 2020 s'han fet inversions per un import total de 165,1 milions d'euros. Les més significatives han estat les següents:

- Hem comprat llicències de Microsoft Office 365, llicències de programari de Quest i la plataforma de mobilitat Movilizer.
- Hem invertit en edificis i altres construccions, inclosos els vestidors del taller de Santa Eulàlia (planta 1) i la pavimentació de la zona de vies de Triangle Ferroviari.
- En el marc de les instal·lacions fixes, cal destacar el canvi d'M+25 a ATP en enclavaments: la renovació de via al tram Navas-Torres i Bages, la millora de l'altell del pou de ventilació de Roquetes i la remodelació del vestíbul de Sants Estació, entre d'altres.
- Pel que fa a la maquinària, les instal·lacions i l'utillatge, cal destacar el cablejat estructural en estacions de la línia L4, la videovigilància IP i la barreira tarifària a Sants-Estació.
- Subcentrals: ressaltar diverses actuacions a l'estació d'Arc de Triomf.
- En referència als equips per a procés d'informació, destaquen els discos d'amplicació de CPD Sagrera i CPD de Triangle, i els ordinadors HP.
- Dins dels elements de transport, s'hi inclou la compra de trens i furgonetes, i el simulador de conducció de trens de la sèrie 9000.
- Recanvis per a immobilitzat, relacionats principalment amb el kit de bogres de rodes de trens i la videovigilància, videodifusió i solucions de control i monitorització de trens (TCMS) de la sèrie 9000.

Així mateix, les variacions d'immobilitzat en curs escedeixen a 125,2 milions d'euros. 89,7 milions dels quals corresponen a la compra de trens. Destaquen també les inversions en l'automatització de les portes d'accés a les estacions, la modernització de les escales mecàniques, les diverses actuacions al Funicular de Montjuïc, la renovació de via al tram Carrilet-Torrassa de línia L1, la renovació de via al tram La Pau-Maresme, els simuladors de línies convencionals, la rehabilitació de la coberta i els vestidors del taller de Sagrera, i les inversions en videovigilància.

Inversions a Transports de Barcelona

S'han realitzat inversions per import de 23.2 milions d'euros. Dins d'aquest conjunt cal destacar les següents:

- Edificis i altres construccions: adequacions del taller de material mòbil d'Horta, obra civil del taller de material mòbil de Zona Franca Port i el mòdul prefabricat a Zona Franca III, entre d'altres
- Maquinària, instal·lacions i utilatge: destaca la climatització a Triangle, els equips de recàrrega elèctrica de vehicles auxiliars a Zona Franca 2 i el SA1 de 120 kV de Triangle.
- Elements de transport: fan referència a 30 autobusos estàndard híbrids, 4 autobusos elèctrics, 3 furgonetes elèctriques i 2 turismes elèctrics.
- Aplicacions informàtiques: fan referència a llicències de Microsoft Office 365, llicències de programari de Ouesl i l'evolució del sistema PIU, principalment.

Els 12,4 milions d'euros de variació d'immobilitzat en curs corresponen al saldo de dos comptes: d'una banda, 1,7 milions d'euros d'acomptes d'autobusos i, d'altra banda, l'immobilitzat en curs per valor de 10,7 milions d'euros. Dins d'aquests, s'hi inclouen la compra d'autobusos, les inversions en el centre mèdic i les inversions en la nova cobxa de Zona Franca Port.



Inversions a Projectes i Serveis de Mobilitat, i Transports Metropolitans de Barcelona

A Projectes i Serveis de Mobilitat, les inversions han estat de 295,2 milers d'euros. Cal destacar les aplicacions informàtiques de suport de TDO i, dins de les variacions d'immobilitzat en curs, les destinades a cabines del Teletípic de Monjuïc, les actuacions de renovació de mitja vida i el cable tractor.

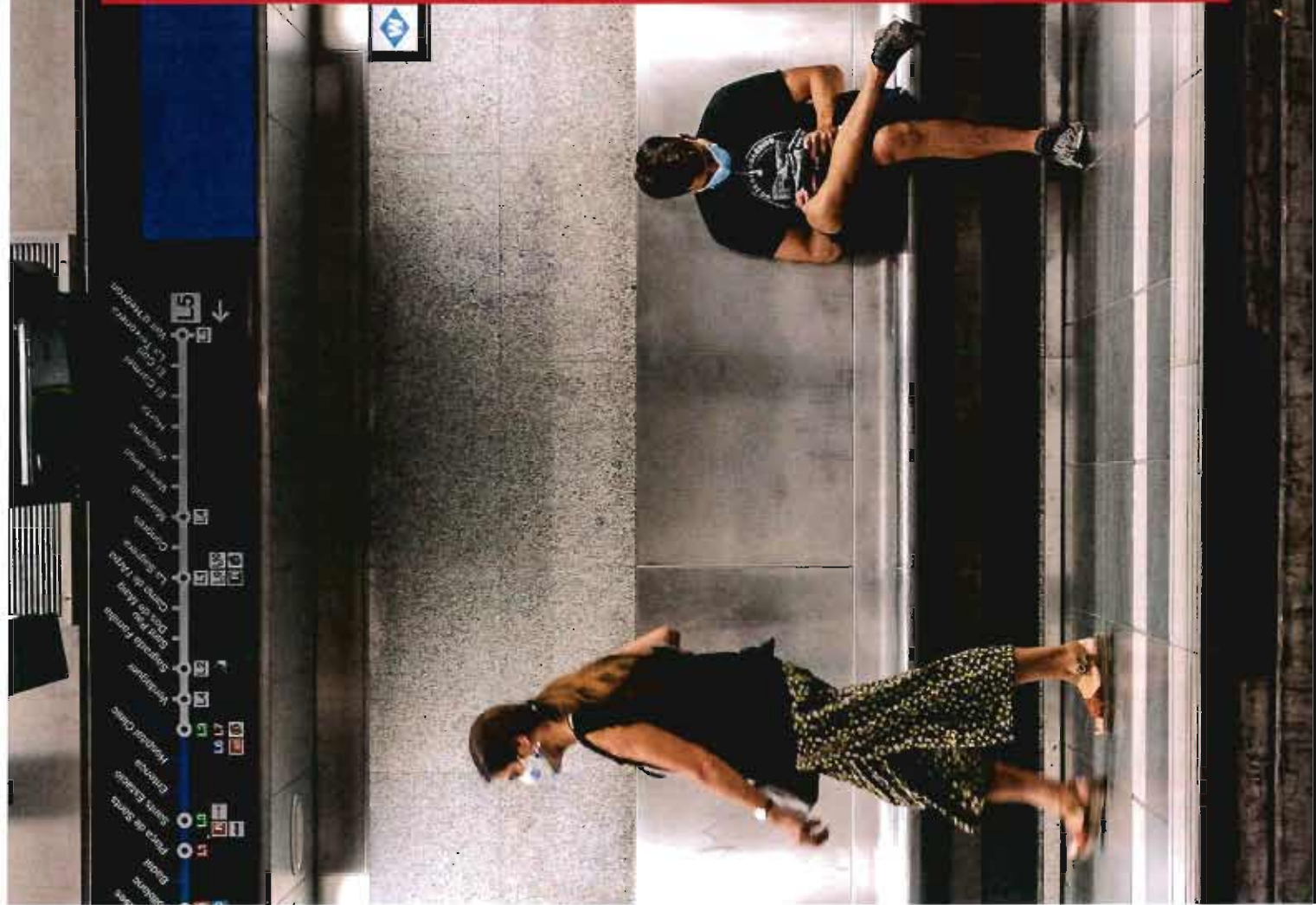
A TMB, SL, destaca la implementació de l'app basada en el disseny d'Hola BCN+, dins de l'immobilitzat en curs, l'evolució de la plataforma e-commerce.

Finalment, al quadre següent es recullen les inversions del Grup per societat corresponents a l'any 2020:

Conceptes	FMB, SA	TB, SA	PSM, SA	TMB, SL	TOTAL
Immobilitzat intangible	1.218,8	1.250,6	30,0	148,5	2.647,9
Propietat industrial		0,0			0,0
Aplicacions informàtiques	1.218,8	1.250,6	30,0	148,5	2.647,9
Immobilitzat material	38.624,0	9.542,8	0,0	0,0	48.166,8
Edificis i altres construccions	199,8	45,5			245,4
Instal·lacions fixes	3.928,0				3.928,0
Maquinària, instal·lacions i utilatge	880,4	273,5			1.154,0
Subcentrals	115,7				115,7
Mobiliari i estris	55,7	25,5			82,2
Equips per a procés d'informació	487,5	21,5			489,1
Elements de transport	32.309,7	9.175,5			41.485,2
Recanvis per a immobilitzat	667,2	0,0			667,2
Subtotal	39.842,8	10.793,4	30,0	148,5	50.814,7
Variacions d'immobilitzat en curs	125.209,5	12.429,5	265,2	5,3	137.910,5
Total (milers d'euros)	165.052,3	23.222,9	295,2	154,8	188.725,2

10

Gestión de la COVID-19

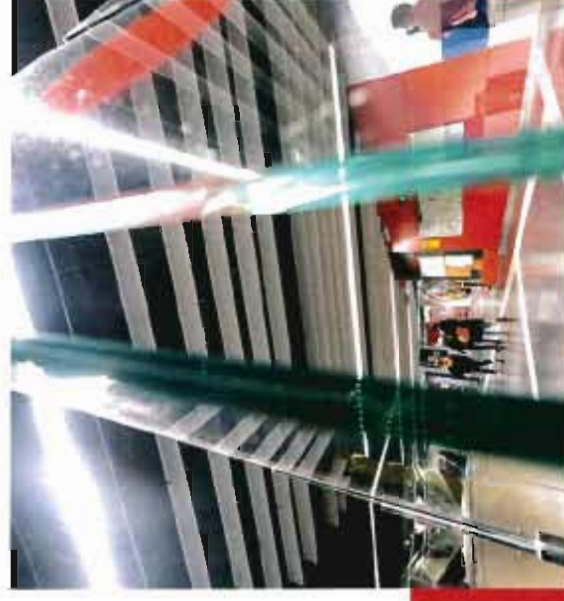
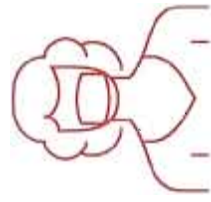


- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- (8)
- (9)
- 10
- (11)
- (12)

La situació de pandèmia mundial causada pel coronavirus SARS-CoV-2 i la malaltia COVID-19 ha generat la necessitat d'adoptar una sèrie de mesures extraordinàries i de restringir els desplaçaments de les persones. La qual cosa ha afectat de manera directa la prestació del servei de les xarxes de transport públic.

TMB ha adaptat l'oferta de servei d'acord amb les disposicions de les autoritats per tal de garantir la mobilitat essencial i proporcionar el millor servei, segons el grau de restricció de cada etapa de l'estat d'alarma, prioritzant sempre la seguretat dels usuaris i del personal.

Arran de l'aparició dels primers casos de COVID-19 durant els mesos de febrer i març de 2020, els comitès de Seguretat i Salut de Ferrocarril Metropolità de Barcelona i Transports de Barcelona van acordar un conjunt de mesures de protecció, que es van distribuir al personal a través del correu electrònic, avisos i publicacions a la intranet.



10.1. Organització per a la gestió de la crisi

Des del primer moment, amb l'objectiu d'afrontar la situació originada per la crisi sanitària de la COVID-19, TMB va crear una **organització transversal interna**, presidida pel conseller delegat i estructurada en tres comissions estratègiques:



En aquest comitè s'integren els responsables de tots els àmbits de la companyia implicats en la gestió de la crisi i també es convida a participar els comitès d'empresa de bus i metro.

La gestió de la crisi a través del Comitè de Coordinació de la COVID-19 es complementa amb el Comitè de Direcció i el Comitè d'Operacions de Bus i Metro i en diàleg constant amb les permanents dels Comitès d'Empresa i dels Comitès de Seguretat i Salut Laboral.



Tanmateix s'estableix un contacte continuat amb el Consell d'Administració i una coordinació amb la resta d'operadors de transport públic a través del Comitè Covid-19 a l'àmbit de l'ATM.

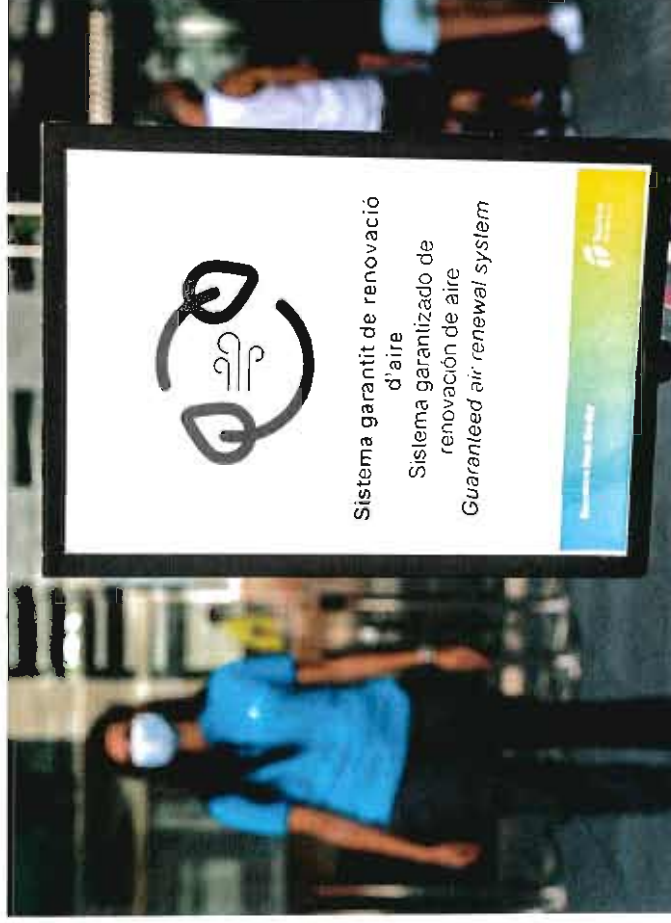
El diàleg amb les administracions públiques per avaluar i coordinar actuacions ha estat permanent: AMB, ajuntaments, Generalitat, Ministeri de Transports. També s'ha mantingut una intensa relació d'àmbit nacional i internacional amb operadors i organismes de transport públic (UITP, ATUC, ALAMYS, entre d'altres) per compartir experiències i avaluar propostes.

La ràpida reacció per donar resposta a les necessitats que es plantejaven va constituir un punt clau en la gestió fet per part de TMB. D'altra banda, ha estat fonamental el seguiment escrupolós de totes i cadascuna de les directrius i ordenances que els òrgans administratius i les autoritats sanitàries amb competència reguladora han anat traslladant en matèria de transport públic i mobilitat segura.



10.2 Protecció per al personal

La salut de la plantilla ha estat una de les prioritats des del principi de la pandèmia amb l'adopció de mesures de prevenció i salut, que han limitat l'impacte del virus entre les persones empleades.



Algunes de les mesures adoptades per tal de protegir el personal de TMB han estat les següents:

- Entrega d'equips de protecció individual, amb distribució de mascaretes entre tot el personal.
- Confinament de tot el personal de risc.
- Aïllament del personal de contacte amb algun positiu i rastreig a càrrec del mateix equip sanitari de TMB.
- Servei intern de consulta telefònica mèdica i psicològica.
- Protocol per als tests PCR al personal.
- Presa de la temperatura a tot el personal que hagi d'accedir als centres de control.
- Espai monogràfic a la intranet amb normativa, consells i recursos diversos.
- Reunions extraordinàries amb els comitès de Seguretat i Salut.
- Informació i formació a tot el personal.
- Senyalització específica.
- Mesures organitzatives per tal de minimitzar l'agrupació de personal a l'hora d'entrar i sortir a treballar, als menjadors i a les sales de descans.
- Sistema de torns de rotació entre el personal per proporcionar la màxima protecció (fases agudes de la crisi).
- Rastreig de casos de contactes laborals i aïllament preventiu de les persones que han mantingut contacte amb una persona contagiada.
- Durant l'estat d'alarma, tancament dels punts d'atenció presencial i els serveis d'informació i atenció al client, que es van prestar en línia i per telèfon.
- TMB ha apostat pel teletreball en aquells casos que la modalitat de treball de la persona empleada en concret, ho permetia. En aquest sentit, s'han habilitat més de 1.100 llicències per facilitar-ho.

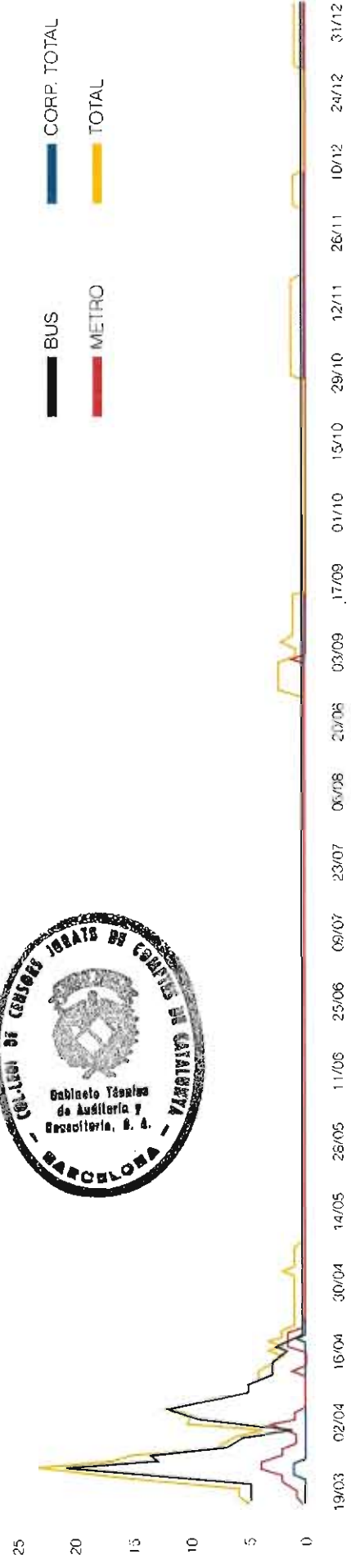
En la fase més severa de la pandèmia, es van adaptar els plans de manteniment per tal de dur a terme únicament les activitats imprescindibles i es van establir sistemes de rotació del personal, mantenint els treballadors a casa per evitar contagis de tot un col·lectiu.

10.2.1. Incidència de la COVID-19 a la plantilla de TMB



El conjunt de mesures adoptades a TMB des de l'inici de la crisi sanitària han permès limitar l'impacte del virus a la plantilla. Des del principi de la pandèmia fins al 31 de desembre de 2020, el nombre de casos positius va ser de 365 persones. Durant aquest període va morir una persona que s'havia contagiat fora de l'entorn laboral.

El següent gràfic mostra l'evolució dels treballadors que van haver de ser hospitalitzats. La majoria de casos es concentra durant la última quinzena de març i la primera d'abril.



A partir de les dades disponibles, la incidència de la COVID-19 entre el personal de TMB ha estat lleugerament més reduïda que entre la ciutadania de Barcelona. L'índex acumulat dels barcelonins de 15 a 64 anys entre el 9 de març de 2020 i el 6 de febrer de 2021 va ser de 6,3. En el cas de la plantilla de TMB, l'índex acumulat és més baix, amb una mitjana de 5,6. D'altra banda, l'índex acumulat al servei de metro és de 5,4 i al de bus és de 5,7.

10.3. Actuacions per combatre la COVID-19 al servei de metro i bus

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

A continuació, es mostra una relació sintetitzada d'algunes de les nombroses mesures preses durant la pandèmia, que inclouen actuacions sobre el servei i l'operació, la seguretat, la senyalització i la comunicació:

- Increment de l'oferta de servei del metro i el bus, tot i la important caiguda de la demanda. Hem reforçat els serveis en hora punta i a les línies més utilitzades per tal que els nivells d'ocupació fossin més baixos i, d'aquesta manera, millorar la seguretat sanitària.
- Instal·lació de senyals i encaminaments per facilitar la distància de seguretat a les estacions de metro que reben més afluència.
- Regulacions del passatge de metro quan s'ha necessitat en algunes andanes amb més afluència.

— Obertura de portes accionada de manera centralitzada a la majoria dels trens on la tecnologia ho permet.

— Reforç important de tots els protocols de neteja, tant dels vehicles com de les estacions i les instal·lacions en general.

— Instal·lació de 232 dispensadors de gel desinfectant a les estacions de les línies convencionals (L1 a L5) de la xarxa de metro, que concentren el 90 % del passatge, per tal de facilitar la higiene de mans durant els desplaçaments. L'actuació s'ha desenvolupat en diferents fases des de l'inici de la pandèmia i continuarà amb la instal·lació a les línies automàtiques i als intercanviadors per augmentar-ne la disponibilitat.

— Distribució de mascaretes a les expenedores automàtiques de les estacions de metro principals.

— Campanya de repartiment gratuït de mascaretes als usuaris en algunes estacions de diferents línies de metro.

— Creació d'una aplicació que indica el nivell d'ocupació per línies i hores per tal d'evitar l'aglomeració de passatgers i facilitar la planificació del viatge. També informem directament de l'ocupació en algunes estacions de metro.

— Durant l'estat d'alarma, suspensió de l'atenció directa dels agents destinats a estacions de metro i integració d'una part d'aquesta en un dispositiu de personal que es va habilitar per acompanyar el viatger (facilitació del flux de persones, control d'ús, informació de bones pràctiques, entre d'altres).

— Entre les mesures per als col·lectius d'especial vulnerabilitat: enregistrament de missatges especials de veu per difondre'ls a les estacions, i gravació i difusió de vídeos i mesures a les estacions i els trens per afavorir l'accessibilitat. A les estacions de metro on ha estat possible, hem habilitat ascensors d'ús exclusiu per a les persones amb alguna discapacitat o mobilitat reduïda, i hem procurat reforçar la informació i comunicació necessària per als desplaçaments en canals adaptats a l'accessibilitat de tothom (web accessible, megafonia i canals propis).

— Supressió de la venda de bitllets senzills als autobusos per evitar el contacte i posada en marxa d'una aplicació mòbil a través de la qual es pot adquirir el bitllet senzill.

— Instal·lació de cartells on s'informa de la capacitat màxima de viatgers a cada vehicle de la xarxa d'autobusos.

— Establiment de l'accés als autobusos per les portes del darrere durant la primera fase.

— Programació d'horaris nous adaptats a les necessitats canviants de servei i a la velocitat de la línia de bus

— Reforç de la seguretat de la xarxa de bus amb vigilants a bord, que, de manera selectiva en algunes línies, vetllen pel compliment de les mesures anti-COVID. Amb el mateix enfocament, vam posar en marxa una prova de càmeres de videovigilància a l'interior de 24 vehicles. Tot el dispositiu es coordina des del Centre de Control de Seguretat en col·laboració amb la seguretat pública.

10.3.1. Actuacions de neteja i desinfecció

La neteja i la desinfecció de trens, estacions i centres de treball ha estat una de les prioritats a l'hora de posar en marxa un programa específic i intensiu.

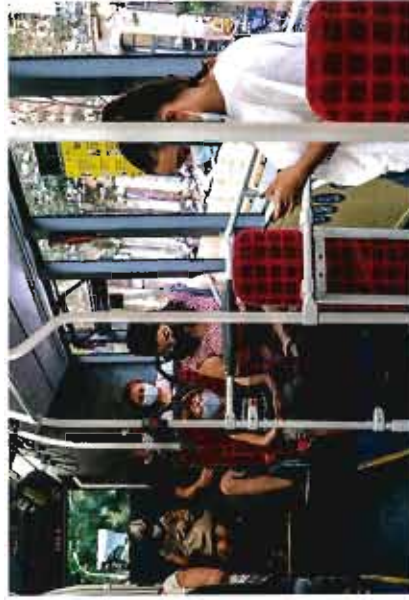
En aquest sentit, cal destacar l'acreditació oficial de les xarxes de TMB, metro i bus amb el **certificat Applus** pel que fa a l'aplicació dels protocols i procediments de neteja, desinfecció i control, així com d'organització i atenció al client.

Al servei de metro, va consistir en l'aplicació diària de desinfectant a les superfícies que poguessin estar en contacte freqüent amb les persones.



Pel que fa al servei de bus, tota la flota s'ha desinfectat de manera diària. L'organització ha contractat més personal de neteja i ha seguit rigorosament els processos de desinfecció. Inicialment, vam començar a desinfectar amb ozó —després de radiar un protocol d'actuació i una norma de seguretat—, que es va complementar amb la desinfecció manual amb una solució desinfectant.

TMB està participant en els projectes europeus **CD Clean**, un dels quals té com a missió provar un producte desinfectant permanent, que s'aplicaria a les superfícies i mantindria la capacitat de desinfecció durant un període de temps prolongat. Aquests projectes van ser escollits en la convocatòria de la iniciativa europea EIT Urban Mobility, orientada a buscar respostes a la pandèmia amb enfocaments transversals i innovadors.



Applus



LGA) Tecnological Center, S.A.
Certifica que:

• APLICACIÓ DE SOLUTS DESEGURETAT SENSE DACTUACIÓ DANA MENTRE ASPIA PEL ANÀLISI
• AMP AL COVID/VIRUS SARS-COV-2 I LA MALALIA COVID 19, de Transmissió

TMB

- Transports de Barcelona, S.A.
- Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

responsables dels centres de treball, les treballadores i les flotes de la zona de Ben + Marim, que permeten l'execució del servei del transport de viatgers, de les línies autoritzades per TMB.

• Informació de contacte al TMB.

es conforma amb els requisits del referenciat d'Hygiene i Control
d'Applus Certification PHC EOI.

EXERCICI 02/04H
F. 02/02/2020

Controlador Controlador
Applus Certification PHC EOI

Applus Certification PHC EOI

Applus Certification PHC EOI

Applus Certification PHC EOI

Applus Certification PHC EOI

Applus Certification PHC EOI

Applus Certification PHC EOI

10.3.2.

Actuacions per a la millora de la renovació de l'aire.

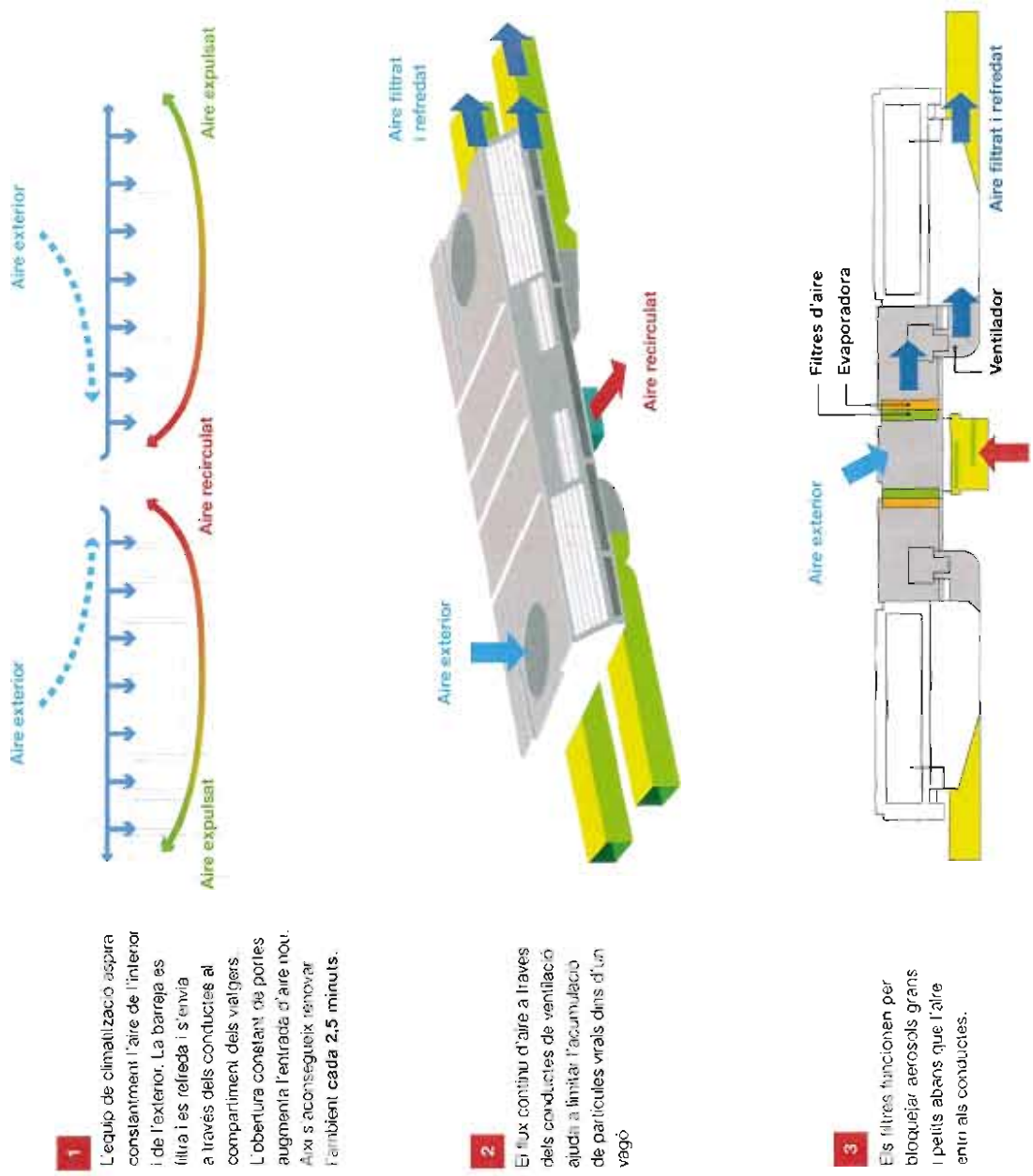
L'increment i la millora de la ventilació als trens i les estacions del metro ha demostrat la seva eficàcia, la qual cosa es corrobora amb els mesuraments de la qualitat de l'aire que es duen a terme en diverses estacions. Actualment, cada 2.5 minuts es renova l'ambient al metro, i el mateix passa als autobusos amb la contínua obertura de les portes.

Pel que fa a la xarxa de metro, s'ha contractat una modificació del sistema de ventilació dels trens —excepte en els més antics, que se substituiran a partir de l'any vinent—, amb l'objectiu d'incrementar la renovació de l'aire al compartiment de viatgers i millorar la capacitat de filtratge de partícules.

D'altra banda, també s'han continuat fent proves amb diverses tecnologies per desinfectar l'aire dins dels trens. En un primer moment, es van fer proves amb llum ultraviolada i, actualment, es troba en fase de prova pilot l'ús de filtres HEPA (*high efficiency particulate arresting*) i iònics. Al gener de 2021, s'executarà una prova pilot de fotocatalisi. També s'ha implementat un sistema de control intel·ligent de ventilació a les estacions, que millora la renovació d'aire a les andanes i els vestíbuls.

Respecte a les dependències i els centres de treball, hem engegat un projecte d'adaptació de la ventilació per tal d'aconseguir el volum de renovació d'aire de 45 metres cúbics per persona i hora, que és el que recomanen les autoritats.

El sistema de ventilació d'un tren 9000 del metro de Barcelona



Esquemas cedits per Asiant

10.4. Accions de comunicació i atenció als usuaris



La comunicació ha esdevingut un element estratègic en la gestió de la crisi. El Comitè de Comunicació de Crisi ha vertebrat la gestió de la comunicació, la informació i l'atenció en tots els àmbits de la companyia. Així doncs, TMB ha gestionat la comunicació amb uns principis que es van definir des de l'inici de la crisi:

Transparència	Claredat	Proactivitat
Coherència	Agilitat	Empatia

S'ha fet un ús intensiu de tots els canals de difusió propis: megafonia, panells informatius, canal MouTV, web corporatiu, web TMB Notícies, aplicació TMB App, sistema d'alertes JoTMBé, telèfon d'atenció, xarxes socials i gabinet de premsa, entre d'altres.

La relació amb els mitjans de comunicació ha estat un factor clau, ja que han estat autèntics aliats per tal de facilitar la transmissió dels missatges a tota la ciutadania. Alhora, s'ha intensificat el servei d'escolta activa per modular i reorientar millor els continguts de la comunicació corporativa.

10.4.1. Accions de comunicació interna per la COVID-19

Durant tota la pandèmia, s'ha prestat una atenció molt especial a la comunicació amb el personal, proporcionant informació rigorosa, preventiva i totes les novetats que les autoritats dictaven en cada moment. En aquest sentit, destaquem les actuacions següents:

- Activació de tots els canals de comunicació interns: intranet, aplicació, InfoTMB, Telegram, cartellera, vídeos, reunions, butlletí digital, articles, normatives i instruccions internes, Canal GenTMB, entre d'altres.
- Creació d'un lloc específic a la intranet.
- Creació de la capçalera InfoTMB Covid, des d'on es donaven les indicacions oportunes al personal i que s'enviava per correu electrònic.
- Creació de l'espai #JoEmQuedoACasa, també present a la intranet, amb l'objectiu d'ajudar el personal i oferir-li suport, a través del qual es feien arribar les propostes agrupades per seccions i recursos gratuïts per tal de passar els dies de confinament estricte.
- Sessió informativa adreçada a tota la plantilla el dia 12 de maig, titulada «La gestió de la COVID-19 a TMB: perspectives i reptes», en la qual la presidència va agrair l'esforç de l'equip per donar resposta a les necessitats del transport públic i, tot seguit, el conseller delegat va detallar les línies generals de la crisi sanitària, l'impacte que té en les persones, en l'organització i en la mobilitat, i va explicar com es preparava l'empresa per a la nova realitat amb la desescalada. L'acte va consistir en una videoconferència oberta a la participació, a la qual van assistir telemàticament unes 1.500 persones de l'equip, una vuitantena de les quals hi van participar a través del canal de preguntes.
- Campanya #SouLaForçaQueEnsMou, que reconeix la tasca del personal de TMB i de les empreses que li presten servei: https://www.youtube.com/watch?v=_IDs_4Vf_RI



10.4.2. Atenció al client

TMB ha adaptat els canals d'atenció, amb molts de la pandèmia, facilitant els tràmits en línia amb la creació de nous formularis per a col·lectius de títols bonificats, promocionant el punt digital del web i potenciant nous canals d'atenció en remot d'àmplia penetració, com el WhatsApp, que properament entrarà en servei.

El canal telefònic, sobretot el número gratuït d'atenció a residents, ha estat clau en la gestió de l'atenció durant la crisi per la COVID-19 i ha rebut l'any 2020 un 25% més de trucades de mitjana que l'any anterior, tot i la disminució substancial de la demanda de transport públic.

Els punts d'atenció mantenen el servei de tràmits presencials, gràcies a la implementació, en la reobertura al juliol, de mesures destinades a protegir els agents i els

clients, com la cita prèvia per a la majoria de tràmits, la senyalització de cues i l'atorament màxim permes. El quart punt, a Sagrada Família, ja és una realitat un cop finalitzades les obres de construcció. Properament obrirà les portes i se sumara als d'Universitat, Sagrera i Diagonal.

Durant tot l'any s'ha potenciat la creació de continguts relacionats amb la crisi del coronavirus:

- Compensació de títols pel confinament.
- Normatives en viatjar en transport públic.
- Promoció de l'ocupació mitjana estimada al metro i al bus, entre d'altres.



10.4.3.

Accions de comunicació digital

La declaració de pandèmia i la crisi sanitària ha requerit una gestió àgil de la informació als usuaris del transport públic. Les principals accions desenvolupades als canals web i l'aplicació de TMB han estat les següents:

- **Pàgina d'inici de mesures al transport públic:** entre el 17 de març i el 24 de maig va rebre més de 15.000 visites.
- **Secció COVID-19 al web:** passada la primera fase més crítica de l'alerta sanitària, tota la informació generada al web es va estructurar en un únic espai amb diversos apartats (www.tmb.cat/ca/covid-19), que es manté públic i s'actualitza constantment.
- **Galeria d'imatges COVID-19:** amb el nom «El transport públic durant la COVID-19 en imatges», es va crear una galeria fotogràfica col·laborativa amb imatges aportades pels usuaris a través d'Instagram, per tal de copsar el paisatge del transport públic durant els primers temps de la pandèmia i generar memòria històrica.
- **Landing corporativa a TMB App:** es va implementar una pàgina d'inici a l'aplicació per poder destacar les normes més importants que els usuaris han de respectar a l'hora de fer servir el transport públic.

Al web i l'aplicació TMB es van implementar projectes digitals *ad hoc* i es van desenvolupar espais d'informació sobre aquests nous serveis: temps de pas del proper metro, informació d'ocupació mitjana estimada al metro i al bus, venda i validació del bitllet senzill de bus amb l'aplicació, sistema de cita prèvia per als punts TMB i sol·licitud en línia del perfil bonificat, entre d'altres.

Als webs turístics (Barcelona Bus Turístic, Teletur de Montjuïc i Catalunya Bus Turístic), així com a l'e-commerce Hola Barcelona, es van dur a terme accions immediates per tal d'informar de la cancel·lació temporal dels transports turístics i interrompre la venda de bitllets

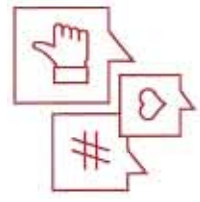
10.4.4.

Gestió a les xarxes socials

Arran de la crisi de la COVID-19, hem dut a terme un esforç comunicatiu a totes les xarxes socials i una anàlisi diferenciada del consum dels continguts per anar avaluant la situació. Des del mes de març, es van adaptar les línies temàtiques de cada canal per tal de prioritzar la informació de servei i les consignes de prevenció i seguiment, i difondre totes les accions dutes a terme per la companyia per gestionar aquesta crisi, amb l'objectiu de recuperar la confiança dels usuaris.

Les publicacions dedicades a l'afectació de la situació sanitària, penjades sobretot durant el primer mes del confinament, van obtenir més interaccions que el global mensual i anual. Des de l'inici de la crisi i amb motiu de l'alerta, s'ha planificat la difusió de campanyes corporatives destacades a les xarxes, com ara #NoEntMoguis, #UnaRosaPerALaGeniGran, #FinsOnCalgui, #RelatsTMB2020, #SouLaForçaQueEnsMou, #ElViatgeContinua, #EiCuidesEnsCuides, #AmbResponsabilitatConfiança, així com d'altres d'àmbit de servei (bitllet senzill, títols socials F/M F/N, punt TMB digital, cita prèvia, compensació dels títols de l'ATM, entre d'altres).

En aquest sentit, també s'han emès amb la màxima celeritat tots els missatges que el Comitè de Crisi han indicat en cada moment.



10.4.5. Campanyes publicitàries i accions de sensibilització

Pel que fa a les principals accions en relació amb la pandèmia, destaquem les següents:

- Campanya per comunicar de manera clara als clients les recomanacions d'higiene segons les autoritats sanitàries a l'inici de la pandèmia.
- Làmines digitals d'entreteniment per a famílies (durant el confinament) per establir un vincle proper entre la marca i les famílies amb nens.
- Acció d'agraïment al personal essencial de TMB per la seva implicació en els moments més importants i delicats de la pandèmia.
- Campanya corporativa «Amb responsabilitat i confiança. Un cop passat l'estat d'alarma, es va iniciar aquesta campanya amb l'objectiu de reforçar la confiança dels usuaris a l'hora de tornar al transport públic, potenciant-ne l'ús i mostrant que es segur.
- Campanya corporativa «Hi ha petits gestos que diuen molt de tu». adreçada als usuaris de les xarxes de transport públic per promoure comportaments col·laboratius i responsables envers les persones amb discapacitat, donades les dificultats addicionals que comporten les diferents mesures de seguretat establertes per controlar la pandèmia.
- Campanya de venda de mascaretes, guants i gel hidroalcohòlic a través de les màquines vending de la xarxa.



Respecte a les accions de senyalització més significatives desenvolupades per la pandèmia, destaquem les següents:

- Definició de la senyalització associada a la normativa per COVID-19, tant l'adreçada al client extern com l'adreçada al personal que presta servei a les dependències de TMB.
- Creació de la senyalització per a la reobertura dels punts TMB d'atenció al client, segons la normativa COVID-19 i la nova operativa de servei d'aquests centres.
- Senyalització del certificat Applus per al protocol d'higiene COVID-19: comunicació i certificació oficial dels esforços que duu a terme TMB a les xarxes de bus i metro per garantir la seguretat al transport públic dels usuaris en el marc de la pandèmia.

10.4.6. Voluntariat i iniciatives socials

Durant el període més àlgid de la pandèmia, més de 200 conductors voluntaris van participar en el trasllat de persones afectades per la COVID-19 donades d'alta a l'hospital, però amb indicació de confinament en espais específics no domiciliaris, com hotels o altres equipaments habilitats.

Per tal de dur a terme els serveis amb total seguretat, es van adaptar tres vehicles més. Des de l'1 d'abril fins al 9 de maig (darrer dia de servei), es van fer 40 trasllats, amb un total de 264 hores de servei.



A més, s'han desenvolupat algunes accions, com ara un homenatge a la gent gran, col·locant roses en la Diada de Sant Jordi als seients del bus i el metro reservats per a aquest col·lectiu, l'edició del conte infantil *Ja puc sortir de casa* coincidint amb el desconfinament, un concurs de contes infantils amb l'objectiu de convertir la proposta de guanyadora en un musical, que s'estrenarà al Teatre Tivoli, i el mural *Els colors de l'agraïment* que l'artista Philip Stanton va pintar a l'estació de metro de Guinardó/ Hospital de Sant Pau com a símbol de la superació i la resistència, en homenatge als sanitaris que ens han cuidat durant la pandèmia.



10.5. Anàlisi de la mobilitat



La crisi sanitària i econòmica derivada de la pandèmia de la COVID-19 ha impactat de manera molt evident en la mobilitat. Les diverses restriccions i recomanacions que les autoritats han decretat durant el 2020 han provocat una disminució important de la demanda del bus i el metro, principalment a causa dels factors següents:

- Confinament de la població, durant la primavera es va produir un confinament domiciliari i la resta de l'any s'han decretat fortes mesures de restricció de la mobilitat entre territoris (municipis, regions sanitàries, entre d'altres).
- Crisi econòmica: calçada del PIB de l'11 % durant el 2020 amb un important increment de les persones en situació d'atur o EERTO (expedient de regulació temporal d'ocupació).
- Teletreball i educació a distància: augment generalitzat del teletreball per als llocs de treball on és possible i increment de la formació a distància, tant la reglada com la no reglada.

L'evolució de les validacions respecte de l'any anterior ha estat la següent:

- Mobilitat prèvia a la crisi sanitària: als mesos de gener i febrer, les validacions seguien una tendència molt similar i fins i tot estaven lleugerament per sobre de l'any anterior.
- Mobilitat durant la crisi sanitària, el 14 de març es va decretar el confinament domiciliari de la població i les mesures de restricció es van mantenir en major o menor grau fins al final de la desescalada, el 20 de juny. Durant aquest període es va registrar el nombre més baix de validacions respecte de l'any anterior. En concret, al mes d'abril només va registrar un 7,0 %. Posteriorment, la demanda es va recuperar de manera progressiva.
- Final d'any i nou escenari de mobilitat: durant l'últim trimestre de l'any, els casos de COVID-19 van disminuir a creixer substancialment, per la qual cosa les autoritats van decretar noves mesures de restricció, que han dificultat retornar a uns nivells de mobilitat similars als previs a l'esclat de la pandèmia.

— Caiguda de l'activitat turística a causa de les severes restriccions de la mobilitat, tant internacionalment com nacionals.

— Canvi d'hàbits: augment de la percepció d'insseguretat al transport públic, que ha fet que part dels viatgers hagin buscat modes de transport alternatius (cotxe, bicicleta, vehicles de mobilitat personal, entre d'altres).

S'espera que durant el 2021 es mantinguin quatre aspectes principals que continuaran afectant la demanda:

- Nombre alt de persones en atur o EERTO.
- Teletreball i educació a distància.
- Tursme.
- Modificació dels hàbits de transport.

Algun d'aquests factors, com ara el teletreball o el canvi de mode de transport, podrien quedar-se de forma permanent, en un grau encara difícil de quantificar.

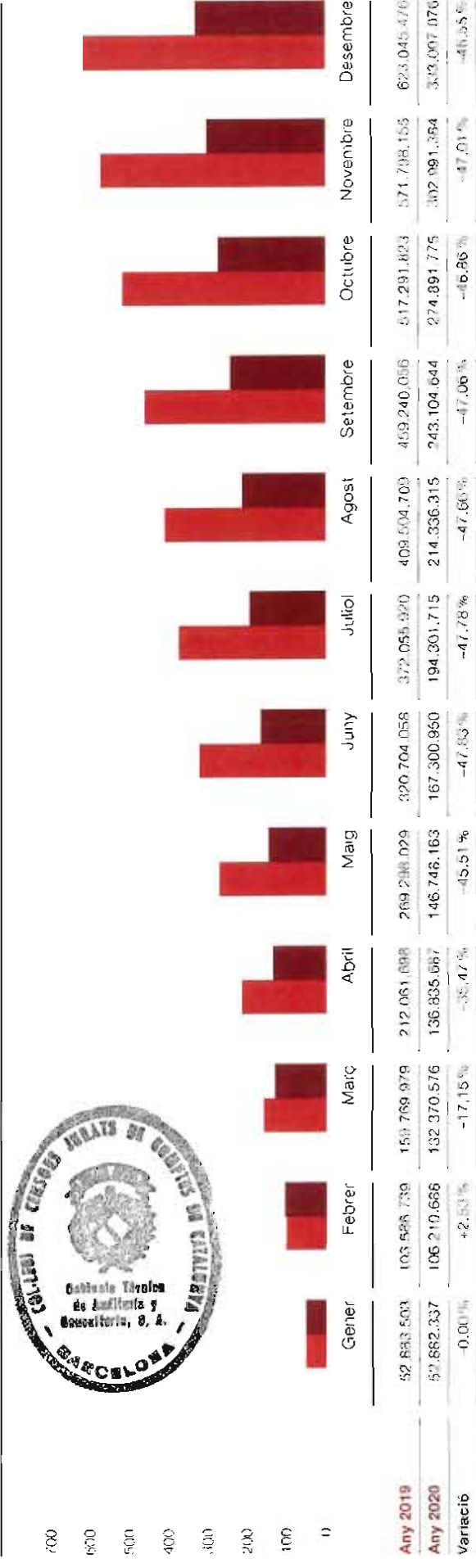


Pel que fa al servei, cal destacar que les xarxes de bus i metro de TMB han estat donant un servei per sobre del 100% en algunes franges horàries (respecte de 2019), ja que s'ha reforçat el servei a les hores punta en les línies

amb més ocupació, posant tots els recursos disponibles i seguint sempre les directrius i normatives que marca l'administració en cadascuna de les fases de la pandèmia.

Comparació de l'evolució en la demanda a TMB 2019-2020

xifres en milers (no inclou Transports de l'Oci)



10.6. Impacte econòmic

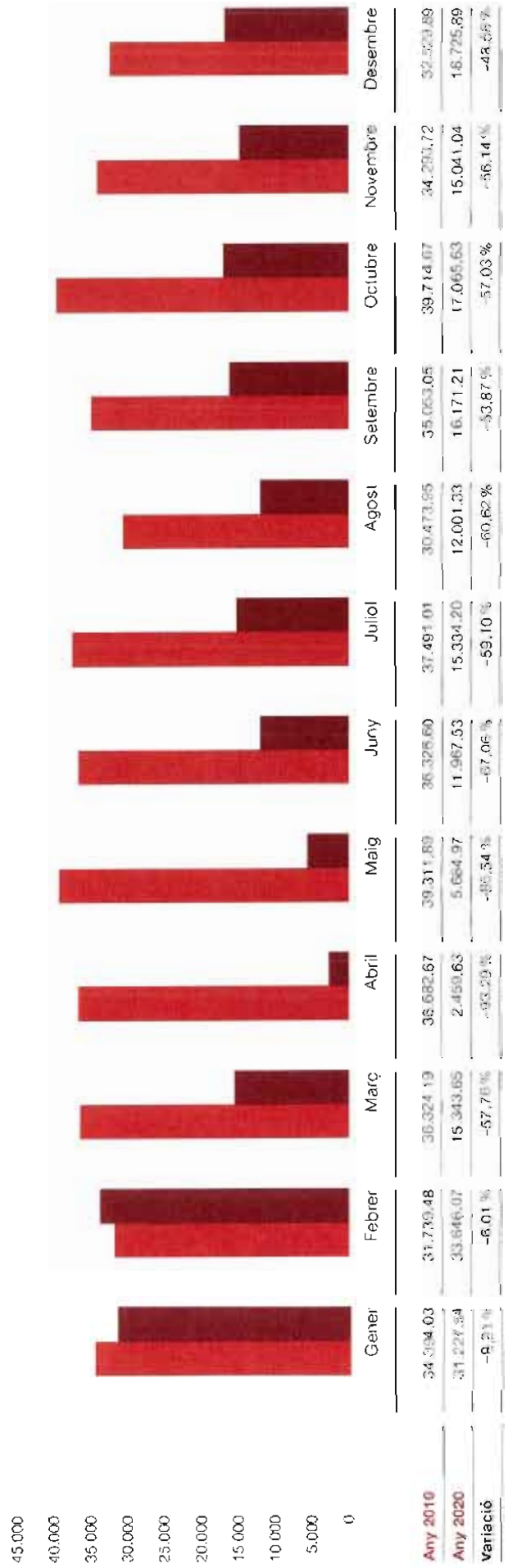
Durant la crisi sanitària, les xarxes de TMB han proporcionat una oferta adequada de mobilitat a la ciutadania que necessitava desplaçar-se per complir els serveis essencials.

Els efectes econòmics que la pandèmia ha general en el transport col·lectiu són crítics per la dràstica reducció de passatgers, que al mes d'abril ha arribat a percentatges superiors al 90%. No obstant això, TMB ha mantingut un alt nivell de l'oferta per tal de facilitar la mobilitat essencial amb la màxima seguretat per als usuaris.

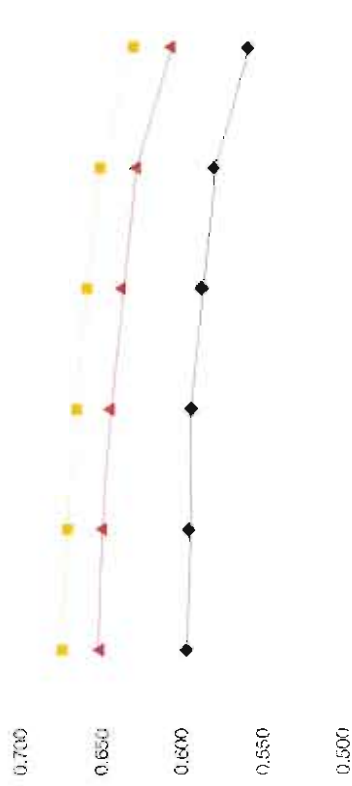
La incertesa de com evolucionarà la recuperació del passatge durant els propers mesos posiciona els serveis de transport en una situació econòmica preocupant, que requereix que les institucions públiques responguin amb celeritat i prenguin mesures en relació amb les seves responsabilitats de finançament del transport.

La recuperació de TMB durant l'any 2020 ha estat un -48,8% inferior a la de l'any anterior com a conseqüència de la pèrdua de passatgers.

Recaptació dels serveis de TMB 2019-2020
xifres en milers (inclou Transports de l'Oci)



Aquesta situació es reflecteix en la caiguda de la tarifa mitjana:



	ene-15	ene-16	ene-17	ene-18	ene-19	ene-20
◆ BUS TMP STI	0.586	0.596	0.584	0.588	0.581	0.559
■ METRO TMP STI	0.673	0.671	0.664	0.656	0.650	0.630
▲ TMB TMP STI	0.652	0.649	0.643	0.637	0.629	0.607

Tanmateix, el cost d'exploració per viatger, tant a metro com a bus, s'ha incrementat notablement.



Pel que fa a la gestió pressupostària, la COVID-19 ha generat en TMB l'any 2020 unes necessitats de 245,166 milions d'euros com a conseqüència de:



Les despeses addicionals tenen a veure amb la neteja, el material sanitari, les reformes als vehicles i les instal·lacions, la contractació de personal addicional, les campanyes d'informació i conscienciació, les llicències i eines per al treball, entre d'altres.

D'altra banda, TMB ha fet un esforç extraordinari de gestió que ha permès estalviar dels pressupostos 27.86 milions d'euros. Així mateix, s'han traslladat inversions per import de 58,46 milions d'euros, les quals s'executaran en propers exercicis.

Com a compensacions extraordinàries per fer front a la crisi, TMB ha rebut 131.6 milions d'euros en concepte de compensacions de l'Estat (fons autonòmic) i tenim previst rebre 47,7 milions com a compensació dels fons locals per part de l'Estat. Aquestes compensacions es canalitzen a través de l'ATM.

El mes de juny, el Consell d'Administració de TMB va autoritzar la renovació i formalització de crèdits a curt termini fins a un import de 95 milions d'euros per fer front a les necessitats financeres de la companyia mentre arribaven els recursos de les administracions.

Amb els estalvis generats, les aportacions de l'Estat i les gestions fetes, TMB aconseguirà equilibrar els seus comptes de 2020 sense aportacions addicionals, tot i la forta caiguda d'ingressos provocada per la pandèmia.



10.7. TMB davant la nova situació

Abans de l'actual crisi sanitària, el transport públic era la columna vertebral de les formes de desplaçament i arribava a una quota al voltant del 38%, seguit de la mobilitat a peu i del vehicle privat, que representaven un 34% i un 26%, respectivament.

Justi abans de declarar-se la pandèmia, al mes de febrer, les xifres de desplaçaments a TMB reflectien una mitjana diària de 2,1 milions de viatges, repartits en 1,4 milions en metro i més de 700.000 a la xarxa d'autobusos. Es tracta d'unes dades històriques, que indicaven la creixent importància del transport públic per una mobilitat sostenible.

Durant la pandèmia, el transport públic s'ha estigmatitzat com a escenari propagador del virus. Malgrat tot, una mirada a les proves sobre el risc de contagi, avalada per nombrosos estudis científics, demostra que els espais del transport públic no són un àmbit de contagi sempre que quan es compleixin les condicions preventives necessàries: l'ús de mascareta, la desinfecció i una ventilació adequada.

La necessitat de mobilitat és inherent al manteniment dels serveis essencials i la recuperació de l'activitat laboral, econòmica, educativa, cultural i de l'oci.

Durant els pitjors moments de la crisi sanitària, la mobilitat es va reduir al mínim. A TMB vam mantenir una oferta capaç de garantir les mesures exigides per les autoritats sanitàries amb una ocupació molt baixa. El transport públic ha resultat essencial per garantir la mobilitat i la salut de les persones que ho necessiten. Gràcies als conductors, els mecànics, els maquinistes, el personal de neteja, el vigilants i altres col·lectius, els autobusos i el metro han continuat funcionant adaptant-se a les circumstàncies, aplicant mesures de prevenció i assumint un cost extraordinari del servei.



La recuperació de la confiança en els espais del transport públic per part dels usuaris serà una de les claus immediates per anar guanyant passatge.

És ben segur que res tornarà a ser com abans i que per controlar el coronavirus caldrà vacunar una part important de la comunitat, però seria un error històric canviar el transport públic pel vehicle privat. El teletreball hauria d'ajudar a una distribució millor de la mobilitat i les empreses hauriem d'intentar no concentrar els horaris i les jornades laborals.

Una incògnita és quin serà el repartiment modal després de la crisi.

Hem de veure el moment actual com una oportunitat per a les ciutats.

TMB vol mantenir el seu paper com a eix vertebrador de la mobilitat urbana sostenible incidint en diversos aspectes fonamentals:

- Incrementar la **inversió en infraestructura** (línia 9, cotxera verda de Zona Franca, entre d'altres) i apostar pel transport públic (material mòbil més eficient i sostenible, ambientatització de les flotes i digitalització dels serveis).
- Treballar amb les administracions per tal d'establir **mesures de millora de l'espai urbà** i augmentar l'eficàcia del transport públic (carrils bus, prioritat semafòrica, entre d'altres).
- Continuar amb l'**estratègia de la millora ambiental** relacionada amb l'ús del transport públic.
- Seguiment de l'**ocupació de les xarxes de transport** per millorar-ne la capacitat de resposta.

Amb aquesta voluntat, TMB presentarà un conjunt de projectes al Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència de l'Economia Espanyola, amb l'objectiu de fomentar el transport públic aprofitant l'oportunitat dels fons que han d'arribar de la Comunitat Europea.

Aquest és el resum dels projectes:

<p>Mobilitat sostenible i ús d'energies netes al servei de bus.</p> <p>Infraestructures sostenibles i eficients energèticament a la xarxa de bus.</p> <p>Digitalització del servei de bus.</p>	<p>Nous models de mobilitat sostenible.</p> <p>Increment de l'oferta i millores en el servei de metro.</p> <p>Infraestructures sostenibles i eficients energèticament a la xarxa de metro.</p>	<p>Eficiència energètica en la ventilació i seguretat a les andanes de les estacions de la xarxa de metro.</p> <p>Digitalització del servei de metro.</p>
---	---	--





11

Fets destacats després del tancament de l'exercici

Després del tancament de l'exercici, la pròrroga de l'estat d'alarma aprovada pel Consell de Ministres el 3 de novembre de 2020 continua vigent fins al 9 de maig de 2021.

Així mateix, el Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità va decidir, el passat 21 de desembre de 2020, mantenir les tarifes del transport públic per a l'exercici 2021. La decisió del Consell d'Administració de l'ATM es va prendre malgrat que el déficit provocat per la pandèmia de la COVID-19 s'estima que arribi als 750 milions d'euros el 2021, ja que l'ATM preveu que la demanda global a la xarxa de transport públic de 2021 se situï entre el 68 % i el 80 % respecte als valors previs a la pandèmia.

D'altra banda, en la votació celebrada el 21 de gener de 2021 el personal de Ferrocarril Metropolità de Barcelona va ratificar, amb un ampli suport, la proposta de pròrroga del conveni col·lectiu per als anys 2020-2022, que la Direcció havia formulat en la reunió de la taula negociadora el 19 de gener. L'acord assolit amb els sindicats garanteix una millora en les condicions laborals de la plantilla durant els tres anys de vigència i també dona estabilitat al funcionament de l'empresa.



12

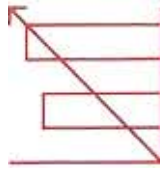
Taula de continguts de l'EINF



(1) En compliment de la **Llei 11/2018, de 28 de desembre**, s'ha incorporat en aquesta memòria de sostenibilitat de 2020 l'estat d'informació no financera (ENF) de la societat, d'acord amb els continguts i els requisits exigits per aquesta llei, el qual es desenvolupa al llarg dels diferents capítols d'aquest informe.

(2) L'ENF s'ha elaborat descrivint les principals actuacions dutes a terme durant l'any 2020 en els àmbits relacionats al medi ambient, el personal de la societat, els drets humans, la lluita contra la corrupció i el suborn, i la relació de l'empresa amb la societat, com els proveïdors i els ciutadans, seguint els principis de precisió, equilibri, claredat, comparabilitat, fiabilitat i puntualitat. Aquestes actuacions venen acompanyades d'indicadors clau de resultats no financers representatius de l'activitat de la societat, basats, sempre que ha estat possible (perquè s'ha aplicat a l'àmbit del transport públic i perquè s'ha disposat de la informació corresponent), en estàndards d'informació internacionals de la Global Reporting Initiative (GRI). En altres casos s'han utilitzat indicadors similars o els més específics comunament utilitzats en el sector del transport públic per complementar la informació.

Finalment, tal com indica la llei, l'ENF l'ha verificat un prestador independent de serveis de verificació.



Model de negoci	Contingut principal	Estàndard GRI de referència	Referència a l'índex de continguts	Explicació i observacions
Societats del Grup		De GRI 102.1 a 102.5		
Missió, visió i valors de TMB		GRI 102.7		
Model de negoci		GRI 102.13 i 102.14		
Entorn institucional	Breu descripció del model de negoci del Grup	GRI 102.16 i 102.18	Pàgines 14-22, 64-66, 71-72.	
Serveis i productes de TMB		GRI 102.22 i 102.23		
Governança		GRI 102.40 i 102.45		
Grups d'interès		GRI 102.53		

	Contingut principal	Estandard GRI de referència	Referència a l'índex de continguts	Explicació i observacions
(1)	Introducció a l'estat d'informació no financera	- Llei 11/2018, de 28 de desembre.	Pàgina 165	
(2)	Gestió del risc	- Sistema de gestió de riscos i tipus de riscos i accions correctores.	Pàgines 69-70.	
(3)	Materialitat	- Temes materials.	Pàgines 73-74.	
(4)				
(5)				
(6)				
(7)				
(8)	I. INFORMACIÓ SOBRE QÜESTIONS MEDIAMBIENTALS			
(9)	I.1. Prevenció de riscos mediambientals	- Cobertura de riscos mediambientals - SGAE (ISO 14001/50001). - Energia, CO ₂ i qualitat de l'aire. - Mesures contra la contaminació. - Compromís de les administracions per reduir la contaminació. - Altres tipus de contaminació.	GRI 102.11 i 307.1	No hi ha hagut sancions en matèria mediambiental
(10)	I.2. Contaminació	- Energia, CO ₂ i qualitat de l'aire. - Mesures contra la contaminació. - Compromís de les administracions per reduir la contaminació. - Altres tipus de contaminació.	GRI 305.4 i 305.5	Pàgines 108-109, 120-125
(11)	I.3. Economia circular i prevenció i gestió dels recursos	- Prevenció i gestió de residus. - Tramitació i manteniment dels permisos i les autoritzacions ambientals. - Quantificació dels residus a la xarxa de metro - Malbarament alimentari.	GRI 306.2 i 306.4	Pàgines 110-115.
(12)	I.4. Ús sostenible dels recursos	- Consums d'energia, carburant i aigua. - Foment de l'eficiència energètica al metro. - Aprofitament de l'aigua dels pous d'esgotament.	GRI 302 303.2 i 303.5	Pàgines 116-119.
(13)	I.5. Canvi climàtic	- Evolució de les emissions de CO ₂ (en tones) i mesures contra el canvi climàtic.	GRI 201.2 i 305.1	S'està treballant en el sistema de gestió ambiental i energètica. Vegeu també el lloc de l'eficiència energètica al metro (7.3.2).
(14)	I.6. Protecció de la biodiversitat		GRI 304	Pàgina 115. L'activitat de TMB no afecta cap espai natural protegit.

II. INFORMACIÓ SOBRE QÜESTIONS SOCIALS I RELATIVES AL PERSONAL

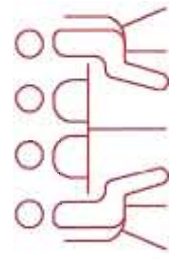


Contingut principal	Estàndard GRI de referència	Referència a l'índex de continguts	Explicació i observacions
<p>II.1. Ocupació</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contractació laboral. - Processos de selecció i promoció. - Plantilla per sexe i per nacionalitat. - Plantilla per edat. - Plantilla per classificació professional. - Plantilla per modalitat de contracte. - Personal amb discapacitat. - Acomiadaments. - Renueracions i breixa salarial. - Desconnexió laboral. - Mesures de conciliació familiar. - Modificacions de jornada, conciliació, permisos i beneficis. - Hores d'absentisme. - Transformació i gestió del canvi. 	<p>GRI 102.8, 102.38, 102.39, 202.1, 202.2, 401.1, 401.2, 405.1 i 405.2</p>	<p>Pàgines 76-86, 91.</p>	
<p>II.2. Organització de la feina</p> <ul style="list-style-type: none"> - Salut, seguretat i benestar laboral. - Lesions per accidents de treball. - Malalties professionals. 	<p>GRI 401.3 i 404.3</p>	<p>Pàgines 91-94, 105</p>	<p>Es complementa amb la informació de la gestió de la COVID-19 (capítol 10).</p>
<p>III.3. Salut i seguretat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Negociació col·lectiva. - Integració i cohesió del personal. - Organització del diàleg social. - Comunicació interna. 	<p>GRI 102.41, 402 i 404.2</p>	<p>Pàgines 96-98.</p>	
<p>III.4. Relacions socials</p>	<p>GRI 403 i 102.44</p>		
<p>III.5. Formació</p> <ul style="list-style-type: none"> - Activitat formativa i desenvolupament del talent. - Codi operatiu d'accessibilitat universal. - Prorogues del conveni d'accés dels estudiants al transport públic. - Millora de l'accessibilitat cognitiva a la xarxa de metro. - Formació en accessibilitat. - Etiquetes intel·ligents. Navilens. - Altres accions d'accessibilitat. 	<p>GRI 404.1</p>	<p>Pàgines 87-90.</p>	<p>Es complementa amb la informació sobre les accions d'accessibilitat a la xarxa de metro i d'accessibilitat digital.</p>
<p>III.6. Accessibilitat universal de les persones amb discapacitat</p>	<p>GRI 102.44</p>	<p>Pàgines 55-56.</p>	
<p>III.7. Igualtat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accions desenvolupades en matèria d'igualtat. 	<p>GRI 406</p>	<p>Pàgina 98.</p>	

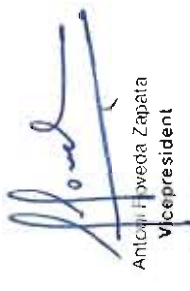
Contingut principal	Estandard GRI de referència	Referència a l'índex de continguts	Explicació i observacions
III. INFORMACIÓ SOBRE RESPECTE ALS DRETS HUMANS			
	GRI 412	Pàgina 133.	TMB desenvolupa la seva activitat tenint en compte en tot moment el respecte als drets humans.
IV. INFORMACIÓ RELATIVA A LA LLUITA CONTRA LA CORRUPCIÓ I EL SUBORN			
- Protecció de dades, transparència i compliment normatiu. - Política pública. Compliment socioeconòmic. Aportacions a fundacions i entitats sense ànims de lucre.	GRI 415, 419, 205.1 i 102.17	Pàgines 61, 67-68, 71-72.	
V. SOCIETAT			
V.1 Compromisos de l'empresa amb el desenvolupament sostenible	GRI 204	Pàgines 127-132.	
V.2. Subcontractació i proveïdors	GRI 308, 407, 408, 409 i 414	Pàgina 41.	Actualment tots els plecs de condicions particulars de TMB incorporen un apartat específic d'obligacions en matèria ambiental i social.
V.3. Consumidors	GRI 102.6, 416.1 i 418	Pàgines 46-54, 59-62.	Es complementa amb la informació de la gestió de la COVID-19 (capítol 10).
V.4. Informació fiscal	GRI 207.4 i 201.4	Pàgina 140.	Vegeu també els comptes anuals de la societat.
VI. INFORMACIÓ FINANCERA			
- Operacions de tresoreria i planificació financera. - Compte de pèrdues i guanys. - Balanç de situació a 31 de desembre - Altres informació financera	GRI 201.1 i 203.1	Pàgines 136-139, 141-142.	Vegeu també els comptes anuals de la societat

Els membres del Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, en reunió del dia 29 de març de 2021, donen per formulat l'informe de gestió 2020, recollit en aquest document de 169 pàgines.


- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12



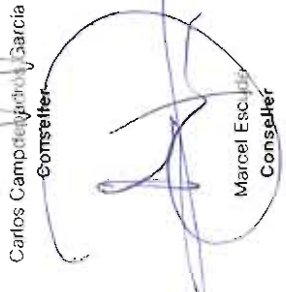

 Maria Rosa Alarcón Montañés
 Presidenta


 Antón Fiveda Zapata
 Vicepresident

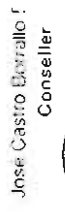

 Mairmond Elasi Navarro
 Conseller


 Gerardo Lertxundi Alborniz
 Conseller delegat


 Candela López Tagliacco
 Consellera

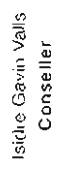

 Carlos Campderibos Garcia
 Conseller


 Jordi Coronas Martorell
 Conseller

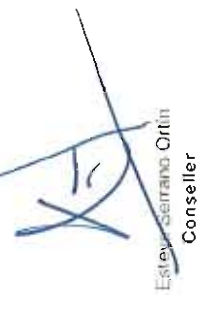

 Jose Castro Extralio
 Conseller


 Marcel Escudé
 Conseller


 Ricart Font Heres
 Conseller


 Isidre Gavín Vall
 Conseller


 Jordi Martí Grau
 Conseller


 Esteban Serrano Ortín
 Conseller


 Arkunjo Martínez Flor
 Conseller





www.tmb.cat