

2008

INFORME ANUAL

UN TRANSPORT PÚBLIC MÉS INNOVADOR, RESPONSABLE I SOSTENIBLE

**Assumpta Escarp
i Gibert**
presidenta de TMB

La visió de TMB és arribar a ser una empresa de transport i de mobilitat ciutadana competitiva i referent a Europa. Amb aquesta fita hem treballat durant l'any 2008. Estem vivint uns temps difícils, marcats per una conjuntura econòmica caracteritzada per la desacceleració a escala mundial que, evidentment, ha tingut el corresponent impacte en l'ús del transport públic. Però ens trobem també en un moment ple de reptes, que ens empenyen a treballar amb més determinació, si cal.

Aquest informe és un reflex de les iniciatives per a la millora de la mobilitat ciutadana que ha portat a terme TMB durant el 2008. La qualitat del servei ha estat una de les prioritats, però no l'única. L'interès per la societat i pel medi ambient, com a fruit de la Responsabilitat Social de TMB, ha estat també molt present en l'activitat del 2008, com demostren els projectes desenvolupats entorn de l'accessibilitat, l'educació, el voluntariat i els combustibles més ecològics, entre altres, dels quals podran obtenir més informació en aquest document.

La innovació també ha estat un pilar fonamental. TMB s'enfronta a una fita cabdal en la història del transport públic a Espanya: la posada en funcionament de la primera línia automàtica, prevista al darrer trimestre del 2009. Durant l'any 2008 s'ha estat obrint el camí amb l'entrada en servei del tancament automatitzat d'andana a l'estació de Can Cuiàs (L11) i amb les proves de conducció automàtica que s'han dut a terme a la L2. L'èxit d'ambdues iniciatives ens fa pensar que el 2009 serà un gran any per al transport públic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Des de TMB continuarem treballant amb aquests valors de la responsabilitat i la sostenibilitat perquè, ara més que mai, volem estar al costat de la ciutadania, amb un transport públic que en satisfaci les necessitats i que faci del seu ús un plaer.

A BARCELONA, TMB ÉS EL QUE ENS MOU

**Dídac Pestaña
Rodríguez**
vicepresident
executiu de TMB

TMB ha encetat el 2008 una nova campanya corporativa que vol reflectir la naturalesa de la companyia i els seus valors. L'eslògan diu *A Barcelona, TMB és el que ens mou* i l'objectiu és comunicar que l'empresa no només vol millorar la mobilitat sostenible sinó també potenciar els vincles amb la ciutadania.

No es tracta només d'una campanya d'imatge. Darrere d'aquesta iniciativa de comunicació hi ha una realitat fidel a aquest esperit. A TMB ens esforcem cada dia per estar més a prop de les persones i per contribuir, dins de l'àmbit del transport públic, a la construcció d'una societat millor.

En aquest informe recapitem totes les iniciatives dutes a terme durant l'any 2008 que han anat en aquesta direcció. L'increment del servei de la xarxa de metro, amb la prolongació de la L3, n'és un exemple. Durant el 2008 també se'ns ha adjudicat l'operació de la totalitat de la L9, la primera línia automàtica de l'Estat espanyol, que previsiblement entrarà en funcionament l'any 2009 i que marcarà un abans i un després en la història del transport públic a Espanya.

L'accessibilitat també ha estat protagonista. Les instal·lacions del Telefèric de Montjuïc han obtingut la Certificació d'Accessibilitat Universal que n'acredita l'adequació a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda.

El compromís de TMB amb les persones amb discapacitat ha quedat palès, a més, amb el premi atorgat per la Federació ECOM, com també per l'impuls de l'organització en matèria de polítiques d'igualtat d'oportunitats en el treball, concretament en pro de les persones amb discapacitats.

En l'àmbit social, cal destacar el llançament del programa TMB Educa, una iniciativa pionera a la ciutat i l'entorn metropolità, fruit d'un procés de reflexió interna i amb els agents educatius de Barcelona.

Finalment, vull mencionar l'esforç que s'està fent per fomentar les energies menys contaminants a la flota d'autobusos, mitjançant l'ús de combustibles alternatius més ecològics com el gas natural i el biodièsel.

TMB ha d'esdevenir una empresa de transport i mobilitat ciutadana competitiva i referent a Europa. L'ús eficient de la tecnologia ha estat el que ha permès a TMB fer en els darrers anys un salt qualitatiu en la millora del servei i l'eficiència, i això continuarà sent així en el futur. Hem escollit el camí de la sostenibilitat i de la proximitat amb els ciutadans i volem que la societat conegui les nostres actuacions. Els convido a llegir aquest informe, que els aportarà moltes més claus per entendre TMB.

ÍNDIX

+ LES 10 GRANS FITES DE 2008	05
1 TMB, REFERENT DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE	09
1.1. Garantia d'un transport públic de qualitat	10
1.2. Compromís amb l'excel·lència i el respecte per l'entorn	13
1.3. Diàleg amb els grups d'interès	17
1.4. Bon govern i transparència	20
2 UNA OFERTA AL SERVEI DE LA CIUTADANIA	26
2.1. La xarxa de metro i autobús	27
2.2. Servei a més de 571 milions de passatgers	28
2.3. La L3 i la L9, protagonistes al 2008	30
2.4. Millores en el servei de metro	32
2.5. Avenços en la xarxa d'autobús	39
2.6. Cap a la total accessibilitat	42
2.7. La satisfacció dels usuaris, una prioritat	46
2.8. Qualitat acreditada	51
3 TMB I EL SEU EQUIP HUMÀ	53
3.1. Compromís amb la creació de treball	54
3.2. Promoció de la igualtat d'oportunitats	57
3.3. Aposta per la formació	59
3.4. Afavoriment del desenvolupament professional	62
3.5. Política de beneficis socials	63
3.6. Canals de comunicació interna	68
3.7. Protecció i promoció de la salut	70
3.8. Voluntat de diàleg social	73
4 TMB I EL SEU ENTORN	77
4.1. Neix el projecte educatiu TMB Educa	78
4.2. El metro i el bus, plens d'històries	80
4.3. El transport com a patrimoni històric i cultural	81
4.4. Implicació en la vida social i cultural de la ciutat	82
4.5. Atenció als col·lectius més desfavorits	88
4.6. La solidaritat de l'equip humà de TMB	89
4.7. Comunicació amb la ciutadania	90
4.8. Enfortiment de les relacions institucionals	91
5 L'IMPACTE DE TMB EN EL MEDI AMBIENT	94
5.1. El consum d'energia del metro descendeix	95
5.2. Carburants més ecològics als busos	96
5.3. Millores en la gestió de residus	101
5.4. Gestió sostenible de l'aigua	103
5.5. Obtenció de llicències ambientals	104
6 APOSTA PER LA INNOVACIÓ	109
6.1. Passos cap a l'automatització de la xarxa de metro	110
6.2. Nous sistemes de comunicació	111
6.3. Avenços en el coneixement de la mobilitat	115
6.4. Interès en la R+D	116
6.5. Un nou model de gestió de la tecnologia	118
7 TMB MIRA EL FUTUR	120
8 TMB I LA SOSTENIBILITAT ECONÒMICA	126
8.1. Relació amb els proveïdors	127
8.2. Contracte Programa	129
8.3. Dades financeres	130
7 ANNEXOS	156
PERFIL, ABAST I COBERTURA DE L'INFORME	157
ÍNDIX DEL GLOBAL REPORTING INITIATIVE	158

LES 10 GRANS FITES DE 2008



ENTRA EN SERVEI EL SISTEMA AUTOMÀTIC DE TANCAMENT D'ANDANA A L'ESTACIÓ DE CAN CUIÀS (L11)

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya va fer, l'octubre del 2008, un nou pas endavant per a la implantació del sistema de conducció automàtica a la L11 de metro, posant en servei el tancament automatitzat d'andana a l'estació de Can Cuiàs (la primera de tota la línia que disposa d'aquesta tecnologia).

S'han enllestit les proves de conducció automàtica de trens a la L2. Iniciables a la tardor del 2007, les proves han permès comprovar la viabilitat d'aquest sistema, pioner a Espanya, que aporta puntualitat, seguretat i eficiència al transport públic.

PROVES A LA L2: UN PAS MÉS CAP A L'AUTOMATITZACIÓ DE LA XARXA DE METRO



UN NOU TRAM A LA L3 AMPLIA L'OFERTA DE METRO


El mes d'octubre de 2008 es va posar en servei el tram de la línia 3 de metro de Canyelles a Trinitat Nova, el qual ha permès acostar el metro a barris que fins ara no hi tenien accés. El mes d'octubre de 2008 es va posar en servei el tram de la línia 3 de metro de Canyelles a Trinitat Nova, el qual ha permès acostar el metro a barris que fins ara no hi tenien accés. La prolongació de la L3 ha suposat, a més, la creació d'un potent nus de comunicacions a Trinitat Nova, que es converteix en l'únic punt de tota la xarxa on comencen o acaben tres línies de metro: la L3, la L4 i la L11.

Un altre dels fets més significatius que s'han produït aquest any és l'acord que designa Ferrocarril Metropolità de Barcelona entitat prestadora del servei de transport de la totalitat de la línia 9 del metro de Barcelona, el primer tram de la qual està previst que entri en funcionament l'últim trimestre de 2009.

TMB OPERARÀ LA TOTALITAT DE LA L9



La xarxa d'autobusos de TMB disposa d'un nou Centre de Regulació i Operacions (CRO), situat a l'edifici d'oficines de la cotxera de Triangle Ferroviari. La peça central de la nova instal·lació és la moderna sala de control des d'on es fa el seguiment de la flota i el control de la regularitat i dels horaris previstos. TMB ha aprofitat el trasllat del CRO al centre de Triangle Ferroviari per incorporar els últims avenços tecnològics a la sala de control i dotar-la també de més espai i de diverses millores d'ergonomia, tecnologia i organització de la feina.



NOU CENTRE DE REGULACIÓ I OPERACIONS D'AUTOBUSOS



UNA FLOTA D'AUTOBUSOS MÉS ECOLÒGICA

En el marc del seu objectiu de tenir cura del medi ambient i actuar de forma proactiva per fomentar les energies menys contaminants, TMB, en els darrers anys, ha incorporat a la flota vehicles propulsats per combustibles alternatius més ecològics com el gas natural i el biodièsel. De la mateixa manera, ha participat en el desenvolupament d'autobusos propulsats amb pila d'hidrogen i està treballant en prototipus d'autobusos híbrids. Gràcies a aquesta aposta per carburants més ecològics, durant l'any 2008 el consum de gasoil ha estat de 17,6 milions de litres, la qual cosa representa un descens del 16% respecte a l'any anterior.

El 29 de desembre de 2008, seguint amb la línia d'estudiar i avaluar noves solucions energètiques, TMB va rebre en cessió un nou vehicle híbrid d'última generació, que es mou gràcies a dos motors elèctrics situats a les rodes posteriors i que emmagatzema l'energia que es produeix en els processos de frenada, la qual cosa genera un estalvi energètic de combustible estimat en un 30%. Aquest autobús circularà per Barcelona en fase de proves durant dos mesos, per avaluar-ne el comportament i el rendiment.



AVALUACIÓ DEL PRIMER AUTOBÚS HÍBRID D'ÚLTIMA GENERACIÓ DE BARCELONA



UNA MAJOR ACCESSIBILITAT

TMB s'esforça a promoure la igualtat d'oportunitats en l'àmbit laboral sense discriminacions de cap tipus. Prova del seu compromís és el reconeixement obtingut de la Federació ECOM, que ha concedit un premi a la trajectòria de TMB com a empresa inclusiva, pel seu impuls en matèria de polítiques d'igualtat d'oportunitats en el treball i, en concret, en pro de les persones amb discapacitats. Per altra banda, les instal·lacions del Telefèric de Montjuïc han obtingut la Certificació d'Accessibilitat Universal (norma UNE 170.001) que indica que qualsevol trajecte dins les instal·lacions del Telefèric s'adequa a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda i els permet una total autonomia.



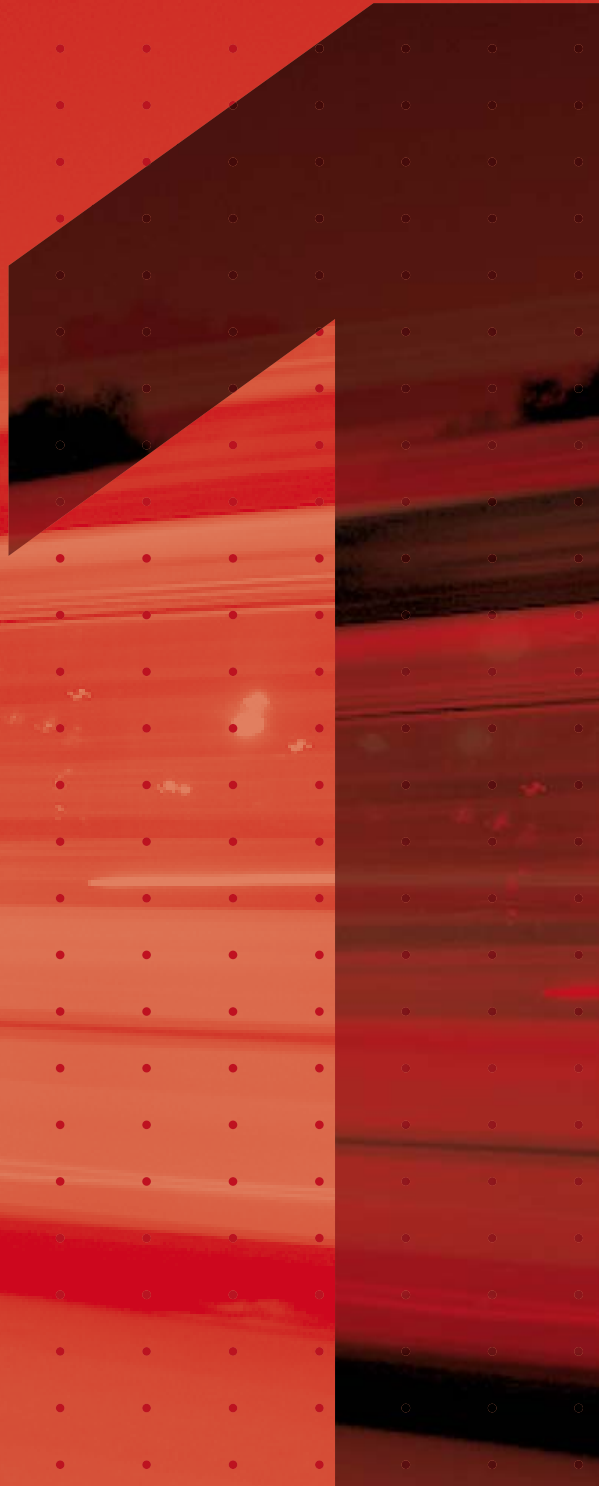
**TMB EDUCA,
UN PROJECTE PER
A LA FORMACIÓ
EN VALORS**

Fruit d'un procés de reflexió interna i amb els agents educatius de Barcelona, TMB va llançar l'octubre de 2008 el programa de formació TMB Educa. Amb aquesta iniciativa, TMB aposta per l'educació de la ciutadania, oferint un programa d'activitats de suport als centres escolars per treballar tots els aspectes relacionats amb els transports públics de Barcelona dins del currículum escolar. TMB Educa converteix la companyia en la primera entitat de l'àmbit metropolità de Barcelona que disposa d'un projecte educatiu propi.



TMB ha llançat una nova campanya publicitària que vol posicionar la companyia com una empresa de transport que, a més de millorar la mobilitat sostenible, potencia vincles de convivència a la ciutat. Sota el lema *A Barcelona TMB és el que ens mou*, la iniciativa vol potenciar l'ús del transport públic en detriment del privat i reforçar el compromís de TMB amb la societat, la sostenibilitat i el medi ambient.

**'A BARCELONA TMB
ÉS EL QUE ENS MOU'**



1. TMB, REFERENT DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA (TMB) —DENOMINACIÓ COMUNA DE LES EMPRESES FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA (FMB) I TRANSPORTS DE BARCELONA, SA (TB)— ÉS L'ENTITAT ENCARREGADA DE LA PRESTACIÓ DE SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU DE VIATGERS A LA CIUTAT DE BARCELONA, COM TAMBÉ A DIVERSOS MUNICIPIS DE LA SEVA ÀREA D'INFLUÈNCIA. LA QUALITAT DEL SERVEI, ELS VINCLES AMB LA CIUTADANIA I EL RESPECTE PEL MEDI AMBIENT SÓN ALGUNS DELS TRETS DEFINITORIS D'UNA COMPANYIA QUE VOL MANTENIR-SE COM UN REFERENT DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE.

1.1. GARANTIA D'UN TRANSPORT PÚBLIC DE QUALITAT

TMB opera a través de dues xarxes de transport, de superfície i subterrània, que es complementen entre elles i amb la resta d'empreses del sector que comparteixen aquesta zona d'actuació. El grup també gestiona l'explotació d'altres mitjans de transport públic que, per les característiques singulars que presenten, tenen una funció complementària del servei proporcionat per les xarxes de metro i autobús. Aquests mitjans són el Telefèric de Montjuïc, el Tramvia Blau i el Barcelona Bus Turístic. La xarxa de metro integra des de 2002 el Funicular de Montjuïc, que enllaça l'estació de metro de Paral·lel (L2 i L3) amb l'Anella Olímpica, mitjançant una flota de dues unitats de tres cotxes cadascuna que fan un recorregut de 0,8 km.

La seu de la companyia es troba a Barcelona, al Sector A del Polígon Industrial de la Zona Franca, carrer 60, núm. 21-23.

Telefèric de Montjuïc

L'any 2008 ha estat el primer any complet de funcionament del nou Telefèric de Montjuïc des de la seva obertura el dia 16 de maig de 2007, després de la renovació total d'infraestructura de la instal·lació. Amb tres estacions (Parc de Montjuïc, Mirador i Castell) i 55 cabines per a vuit persones, totalment vidriades i adaptades per a persones amb mobilitat reduïda, el Telefèric fa un trajecte de 752 metres i, el 2008, ha prestat 3.199 hores de servei. La capacitat de transport, variable en funció de la demanda, supera les 2.000 persones/hora. L'any 2008 l'empresa Telefèric de Montjuïc, SA ha canviat la seva denominació social per la de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, sense tenir cap repercussió en la seva activitat.

Les dades de passatge de 2008 han estat força satisfactòries. S'han fet un total de 1.159.815 viatges. Si es compara la xifra de viatges del mateix període de 2007, és a dir, els mesos de juny a desembre, l'increment ha estat de 14.460 viatgers (prop del 2%).



DADES BÀSIQUES DE TMB

	2006	2007	2008
Viatgers transportats* (en milions)	561,1	576,9	571,2
Plantilla**	7.107	7.555	7.707
Places-km (en milions)	16.199,1	16.924,2	18.175,7
Trajecte recorregut (milers de cotxes-km útils)	110.517,9	117.308,8	121.757,2

* No inclou el Telefèric de Montjuïc.

** No inclou els empleats del Telefèric de Montjuïc.

DADES BÀSIQUES DE LA XARXA DE METRO

	2006	2007	2008
Nombre de línies	6 (més funicular)	6 (més funicular)	6 (més funicular)
Parc mòbil	666 cotxes (534 cotxes motors i 132 remolcs). Tres trens dobles i 132 trens quintuples.	746 cotxes (598 cotxes motors i 148 remolcs). Tres trens dobles i 148 trens quintuples.	771 cotxes (618 motors i 153 remolcs). Tres trens dobles i 153 trens quintuples.
Longitud de la xarxa*	86,6 km	86,6 km	88,4 km
Nombre d'empleats*	3.154	3.481	3.493
Viatgers transportats (en milions)	353,4	366,4	376,4
Interval de pas en hora punta**	2'49"-3'56"	2'38"-4'	2'38"-4'

* Inclou Funicular ** No inclou la L11, amb un interval de 7' ni el Funicular, amb una freqüència de 10'.

DADES BÀSIQUES DE LA XARXA D'AUTOBÚS

	2006	2007	2008
Nombre de línies*	109	109	108
Parc mòbil (nombre de vehicles)	1.066	1.086	1.079
Longitud de la xarxa*	920,6 km	921,5 km	915,2 km
Nombre d'empleats	3.963	4.084	4.223
Viatgers transportats (en milions)*	201,8	203,7	188,3

* No inclou el Barcelona Bus Turístic ni el Tramvia Blau.

Barcelona Bus Turístic

El Barcelona Bus Turístic, una iniciativa conjunta de TMB i de Turisme de Barcelona que funciona des de juny de 1987, és una proposta molt atractiva i eficaç per a totes aquelles persones que volen descobrir la ciutat de Barcelona d'una forma ràpida i còmoda. El servei disposa d'audioguia en 10 idiomes des del 2007 i d'un informador de Turisme de Barcelona per a qualsevol consulta dels clients. A més, es lliura una guia de l'itinerari i un carnet de descomptes que inclou transports singulars com el Tramvia Blau i el Telefèric de Montjuïc.

Durant el 2008 ha efectuat tres recorreguts turístics: la ruta Blava i la Vermella, en funcionament tot l'any, i la Verda, des del 14 de març fins al 28 de setembre. Totes les rutes es poden fer amb un mateix bitllet. Des de l'estiu de 2006, el Bus Turístic disposa d'una quarta ruta nocturna que fa una passejada per mostrar els edificis il·luminats més emblemàtics de la ciutat. Durant el 2008, el Barcelona Bus Turístic ha transportat 6,2 milions de viatgers. Amb la incorporació de vuit cotxes de doble pis, la flota està formada per 67 cotxes de doble pis i set jardineres.

El Tramvia Blau

El Tramvia Blau ha transportat 277.326 viatgers el 2008. Aquest transport clàssic de la ciutat de Barcelona fa un recorregut d'1,3 km entre l'avinguda Tibidabo i el peu del funicular del Tibidabo. Disposa d'una flota de set vehicles, entre els quals destaquen un model jardineres i un tramvia de l'any 1901.

La mobilitat en transport públic a l'Àrea Metropolitana de Barcelona

L'any 2008 un total de 934,5 milions de viatgers van utilitzar el transport públic a Barcelona i la seva regió metropolitana. La xifra, molt similar a la de l'any anterior, reafirma l'increment de pes de la quota del transport públic en el

VIATGERS EN EL SISTEMA DE TRANSPORT PÚBLIC DE BARCELONA

	Viatgers any 2007	Viatgers any 2008	Diferència 07/08 en números absoluts	%
Metro	366,4	376,4	10	2,7
Bus (TB)*	210,5	194,9	-15,7	-7,4
Total TMB	576,9	571,2	-5,7	-1,0
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	79,1	81,1	2,0	2,5
Renfe Rodalies	117,1	114,4	-2,7	-2,3
Tramvia	20,9	23,2	2,3	11,1
Autobusos EMT	71,6	74,5	2,9	4,0
Autobusos DGTT	29,2	29,2	0,0	0,1
Autobusos urbans	40,1	40,9	0,8	2,1
TOTAL	934,8	934,5	0,3	0

*Inclou Tramvia Blau i Barcelona Bus Turístic.

Font: Autoritat del Transport Metropolità.

conjunt de la mobilitat, ateses les dades que va posar de manifest l'*Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF 2008)*, que van assenyalar una pèrdua general de mobilitat d'un 3% a la Regió Metropolitana de Barcelona.

El manteniment de la xifra de viatgers en transport públic, en un context de reducció general de la mobilitat, significa un augment percentual de la quota corresponent als modes públics que avala les polítiques d'oferta impulsades per les administracions consorciades al si de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

1.2. COMPROMÍS AMB L'EXCEL·LÈNCIA I EL RESPECTE PER L'ENTORN

Els últims anys, el transport públic ha avançat molt gràcies a un gran esforç de les administracions públiques pel que fa als recursos aportats. La demanda ha augmentat des de la integració tarifària i també hi ha una major exigència per part del ciutadà per disposar d'un servei de major qualitat, que encaixa amb la voluntat política de satisfer aquestes necessitats. L'objectiu de TMB és contribuir a aquest avenç i aconseguir l'excel·lència en la prestació del servei, tot respectant el medi ambient i els ciutadans, en el marc de la seva Responsabilitat Social Corporativa (RSC).

L'ús del transport públic és un dels pilars de la sostenibilitat de les ciutats, pel que fa a la cohesió del territori i al respecte pel medi ambient. La mateixa activitat de TMB és, per tant, una contribució inestimable a la preservació de l'entorn. Una oferta de qualitat de transport públic apropa les persones i els serveis i evita els desplaçaments en vehicle privat, tot reduint la sinistralitat a les carreteres i evitant una major quantitat d'emissions de gasos contaminants a l'atmosfera. A aquests avantatges se suma una voluntat integradora, com és el cas de TMB, que treballa per fer més accessible el servei a les persones amb mobilitat reduïda.

La **missió** de TMB, el motiu de la seva existència, és oferir una xarxa de transport públic que contribueixi a la millora de la mobilitat ciutadana i al desenvolupament sostenible de l'àrea metropolitana, garantint la prestació del millor servei al client i desenvolupant polítiques de Responsabilitat Social en un marc de viabilitat i eficiència econòmica.

La **visió** de la companyia és ser una empresa de transport i de mobilitat ciutadana competitiva i referent a Europa:

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

Per aconseguir-ho, TMB i el seu equip es guien pels següents valors:

- compromís i vocació de servei públic;
- servei excel·lent;
- gestió eficient;
- comportament socialment responsable;
- obertura a la innovació;
- relacions *guanyar-guanyar*;
- reconeixement i equitat;
- treball en equip i companyia;
- integritat i honestedat;
- compromís amb el creixement personal i professional;
- respecte.

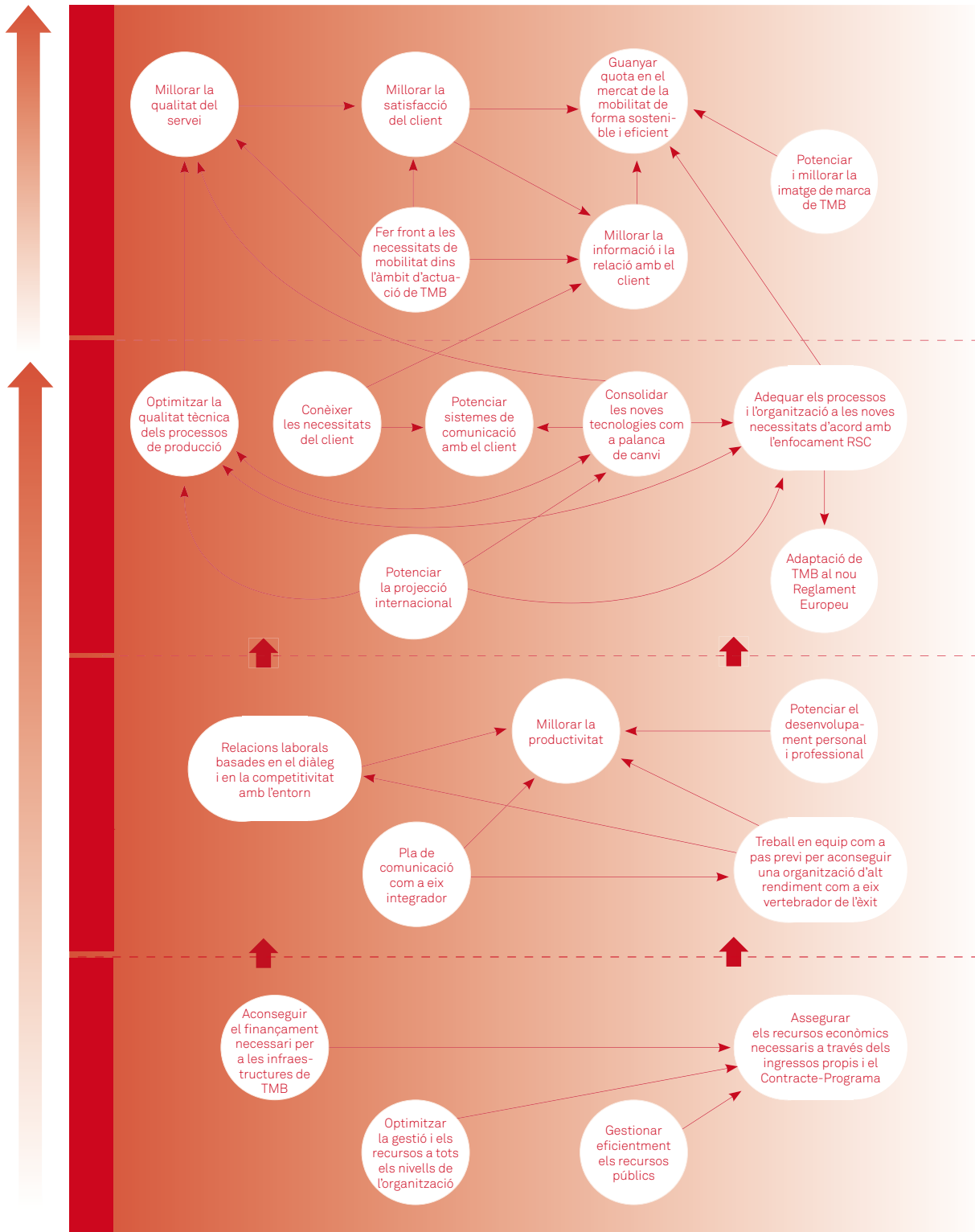
UNA OFERTA DE QUALITAT DE TRANSPORT PÚBLIC APROPA LES PERSONES I ELS SERVEIS I EVITA ELS DESPLAÇAMENTS EN VEHICLE PRIVAT, TOT REDUINT LA SINISTRALITAT A LES CARRETERES I EVITANT UNA MAJOR QUANTITAT D'EMISSIONS DE GASOS CONTAMINANTS A LA L'ATMOSFERA.

Desenvolupament d'una política de RSC

La Responsabilitat Social Corporativa (RSC) està present tant en l'activitat pròpia de TMB com en la missió, la visió i els valors que guien la companyia des de l'inici de les operacions. Tanmateix, TMB desenvolupa des del 2004 una política de RSC que, en línia amb la definició que en fa el Llibre Verd de la Unió Europea i el Ministeri de Treball i Immigració, contempla tant els aspectes econòmics i de qualitat del servei com els assumptes de caire laboral, social i ambiental. Amb l'objectiu de gestionar sistemàticament i de manera proactiva la RSC, la direcció de TMB va aprovar el 2007 un Pla Estratègic de RSC basat en set eixos que s'han continuat treballant durant el 2008, com ho mostren les iniciatives recollides en els diferents apartats d'aquest informe.

La RSC també està present a les línies estratègiques generals de TMB, que tenen en compte els factors de sostenibilitat, tal com ho manifesta el mapa següent.

MAPA ESTRATÈGIC 2008





ELS EIXOS DE LA RSC A TMB

1. Fer un seguiment dels projectes i actuacions que es duen a terme per desenvolupar la plena accessibilitat de la xarxa de TMB a totes les persones.
2. Desenvolupar un codi de conducta per a la relació de TMB amb tots els seus grups d'interès.
3. Convertir-se en un model d'integració mitjançant polítiques d'inclusió de la diversitat de la plantilla, en àmbits com el gènere, l'origen, l'edat i les condicions físiques i també a través de la incorporació de col·lectius amb risc d'exclusió social.
4. Elaborar un Pla de Solidaritat que proporcioni coherència a totes les actuacions que TMB duu a terme en matèria d'Acció Social.
5. Abanderar la lluita contra el canvi climàtic i per la mobilitat sostenible.
6. Impulsar programes per a la conciliació de la vida personal i laboral.
7. Comunicar el valor afegit que TMB aporta a la societat donant a conèixer les diferents accions en matèria de RSC amb l'objectiu de potenciar la imatge d'empresa socialment responsable.

1.3. DIÀLEG AMB ELS GRUPS D'INTERÈS

L'any 2007, TMB va encetar un procés de diàleg amb els seus grups d'interès per tal de conèixer millor la percepció de l'organització i les seves expectatives envers aquesta. El resultat d'aquesta voluntat de diàleg s'ha plasmat el 2008 en les diferents iniciatives que recull aquest informe, i en els canals de comunicació que es detallen a continuació.

En aquesta mateixa línia, TMB ha continuat desenvolupant el Pla de Millora de Reputació Corporativa, tot establint aliances i un canal de comunicació fluid amb els grups d'interès que lideren l'opinió sobre el transport públic a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. En aquest àmbit, s'ha fet també la presentació d'una proposta de Pla de Visites dels representants dels diversos grups d'interès a les instal·lacions de TMB.

RELACIÓ DE GRUPS D'INTERÈS I CANALS DE COMUNICACIÓ ESTABLERTS

Grup d'interès	Canals de comunicació	Objectius de comunicació
Societat	• Congressos i reunions	→ Aprendre i compartir experiències amb altres organitzacions
	• Campanyes institucionals	→ Donar a conèixer els serveis de TMB a la societat
	• Visites a les instal·lacions	→ Donar a conèixer els serveis i conscienciar de la importància de l'ús del transport públic
	• TMB Educa	→ Enfortir les relacions amb la comunitat educativa
	• Relació amb mitjans de comunicació	→ Informació actualitzada sobre el servei
	• Publicacions institucionals de TMB	→ Divulgació sobre les actuacions de TMB
	• Web	→ Informació actualitzada sobre el servei i els principals projectes
	• Reunions periòdiques amb associacions de veïns, districtes, institucions i ONG	→ Escoltar necessitats i inquietuds; proposar solucions i buscar àrees de col·laboració
	• Participació en actes d'interès social i institucionals	→ Servir a la societat i ser part activa de l'entorn de TMB

Clients i usuaris	• Centres d'Atenció al Client	→ Informació del servei i atenció personalitzada
	• TMB iBus, punts d'ajuda i senyalització a andanes, parades i autobusos	→ Informació del servei
	• Sistema de recollida de queixes i suggeriments	→ Resoldre queixes i suggeriments dels ciutadans
	• Enquestes de satisfacció	→ Entendre les necessitats i el grau de satisfacció dels clients
	• Revista <i>Hora Punta</i>	→ Informació de notícies relacionades amb TMB
	• Agent d'Atenció al Client	→ Informació personalitzada als passatgers
	• Ràdio Metro	→ Informació del servei
	• Canal Metro	→ Informació del servei i d'actualitat
Treballadors	• Esmorzars de treball	→ Conèixer les inquietuds dels treballadors
	• Intranet	→ Informar els treballadors de l'actualitat de TMB
	• Reunions periòdiques amb els representants dels empleats	→ Conèixer els requeriments i desenvolupar la confiança
	• Quioscos d'informació / Canal TMB	→ Informar els treballadors de l'actualitat de TMB
	• Procés d'acollida	→ Presentació de l'empresa als nous treballadors
	• Revistes internes	→ Informar i donar a conèixer als treballadors les principals actuacions dutes a terme per l'empresa
	• Grups de treball i iniciatives de millora	→ Facilitar la implicació dels treballadors en els afers de l'empresa
	• Notes informatives	→ Informar els treballadors de l'actualitat de TMB

	<ul style="list-style-type: none"> • Reunions de treball 	→ Fomentar el diàleg entre els treballadors involucrats en el desenvolupament d'un servei conjunt
	<ul style="list-style-type: none"> • Complements quadre 	→ Mantenir els treballadors informats amb precisió dels serveis que han de dur a terme
	<ul style="list-style-type: none"> • Full salmó i full verd 	→ Informar de les negociacions dels convenis col·lectius
Proveïdors	<ul style="list-style-type: none"> • Portal on-line 	→ Facilitar la comunicació entre els proveïdors de TMB i l'organització de manera ràpida i contínua
	<ul style="list-style-type: none"> • Reunions amb la Direcció de Compres 	→ Facilitar la comunicació entre els proveïdors de TMB i l'organització
Govern corporatiu i administracions públiques	<ul style="list-style-type: none"> • Reunions amb la Direcció de Comunicació i Relacions Institucionals i organització d'actes institucionals 	→ Facilitar una comunicació fluida entre les administracions públiques i l'organització
	<ul style="list-style-type: none"> • Participació en grups de treball i iniciatives procedents de l'Administració Pública 	→ Facilitar la implicació de TMB en els assumptes de transport públic que es tracten des de l'Administració

TMB RENOVA LA REVISTA 'HORA PUNTA'

El maig de 2008 *Hora Punta* va estrenar nova imatge i continguts, amb un plantejament més corporatiu i una producció més professionalitzada. La revista canvia també la periodicitat i passa a ser mensual. *Hora Punta* difon l'actualitat de la companyia i informa de les seves línies d'acció i objectius estratègics. Consta de 24 pàgines i té un tiratge de 14.000 exemplars. Per tal d'arribar a més grups d'interès, TMB n'ha ampliat la distribució a l'àmbit institucional. La revista està disponible per a tothom interessat a la pàgina web de TMB.

En la seva nova etapa, *Hora Punta* ha inclòs un suplement, *Gentmb*, que es distribueix entre els públics interns de la companyia, juntament amb la revista, directament al domicili. *gentmb* es fa ressò d'esdeveniments interns, activitats socials, culturals i esportives, naixements, jubilacions, anècdotes i temes d'especial interès per als treballadors i treballadores de TMB. Té 12 pàgines i un tiratge de 12.000 exemplars. Hi col·labora el grup de delegats d'*Hora Punta*.

1.4. BON GOVERN I TRANSPARÈNCIA

Com empresa pública i prestadora d'un servei clau per a la mobilitat dels ciutadans, TMB té un ferm compromís amb l'exercici d'un bon govern corporatiu i amb la transparència en les seves actuacions.

La propietària del capital social de FMB i TB, les dues empreses que formen TMB, és l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), una entitat local integrada per divuit municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, creada per la Llei 7/1987 del Parlament de Catalunya per prestar els serveis de transport públic de viatgers en el seu àmbit territorial.

El govern i l'administració de l'EMT corresponen al Consell Metropolità i a la Junta de Govern. El Ple del Consell Metropolità es compon de 34 representants escollits pels municipis integrats a l'EMT entre els seus regidors, proporcionalment al nombre de regidors obtinguts per cada llista en les eleccions municipals. Corresponen al municipi de Barcelona onze representants, als municipis de més de 100.000 habitants (Badalona, l'Hospitalet de Llobregat i Santa Coloma de Gramenet), tres representants a cada un, i a la resta de municipis, un representant cada un. Els òrgans unipersonals i càrrecs directius són:

President: Antoni Poveda Zapata

Vicepresidenta primera: Assumpta Escarp i Gibert

Vicepresident: Jordi Portabella Calvete

Vicepresident: Antoni Rodés Inés

Vicepresident: César Arrizabalaga Zabala

Gerent: Pelayo Martínez Bauluz

Director de serveis generals: Antoni Novel Cabré

Directora de serveis de transport: M^a Teresa Carrillo Palacín

Secretari general accidental: Sebastià Grau Avila

Interventor accidental: Francesc Artal Vidal

Tresorer: Lluís Malavia Muñoz

El ple del Consell Metropolità de l'EMT nomena els membres del Consell d'Administració de TMB, coincidint amb cada renovació electoral de l'Entitat Metropolitana del Transport.

COMPOSICIÓ DEL CONSELL D'ADMINISTRACIÓ A 31/12/2008*

Presidenta: Assumpta Escarp i Gibert

Vicepresident executiu: Dídac Pestaña Rodríguez

Membres:

Transports de Barcelona, SA

Agustí Abelaira Dapena
Antoni Poveda Zapata
Eduard Freixedes Plans
Francisco Narváez Pazos
Jordi Portabella Calvete
José Luis Moure Figueiras
José Conde Pérez
Josep M. Goñi Allet
Manel Nadal Farreras
M. Lluïsa Ibáñez Boira
Pau Noy Serrano
Pelayo Martínez Bauluz

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Antoni Novel Cabré
Antoni Poveda Zapata
Antoni Rodés Inés
Eduard Freixedes Plans
Francisco Narváez Pazos
Joan Torres Carol
Jordi Parayre Soguero
Jordi Portabella Calvete
José Chito Salazar
M. Lluïsa Ibáñez Boira
Quim Mestre Garrido
Pelayo Martínez Bauluz

Observadors:

Alfred Morales González
Antoni Rodés Inés
Jordi Parayre Soguero
Manel Villalante Llauradó

Alfred Morales González
José Conde Pérez
Manel Villalante Llauradó
Pau Noy Serrano

Convidat: Ramon Seró Esteve

Secretari del Consell d'Administració: Josep-Oriol Sagarra Trias

* Van formar part del Consell d'Administració durant l'any 2008: Constantí Serrallonga Tintoré (conseller delegat) fins al 30/04/2008, i Jordi Julià Sort (observador) fins al 26/06/2008.

Tots els membres del Consell d'Administració són independents, a excepció de Dídac Pestaña Rodríguez, que ocupa un càrrec executiu.

El funcionament intern del Consell d'Administració es regeix pels estatuts socials, degudament inscrits al Registre Mercantil, i, en tot allò que no hi estigui expressament regulat, per la normativa societària. Aquests documents recullen els procediments establerts per evitar conflictes d'interessos respecte a la incompatibilitat de càrrecs.

La comunicació entre la plantilla i el màxim òrgan de govern de TMB s'assegura amb la presència de dos membres del Comitè d'Empresa, José Chito Salazar (UGT) i José Luis Moure Figueiras (CC.OO.), al Consell d'Administració de Metro i Autobús, respectivament.

COMPOSICIÓ DE LA COMISSIÓ EXECUTIVA A 31/12/2008*

Vicepresident executiu i president de la Comissió Executiva:

Dídac Pestaña Rodríguez

Coordinadora tècnica del vicepresident executiu i secretària de la Comissió Executiva: Lola Bravo González

Director general de Metro: Sebastián Buenestado Caballero

Director general de Bus: Ignasi Armengol Villa

Director general de Serveis Corporatius: Albert Busquets Blay

Director executiu del Gabinet de Presidència: Jordi Nicolàs Espinosa

Director de l'Àrea de Màrqueting i Ingressos Accessoris:

Jorge Carles Tolrà Hjorth-Andersen

Director de l'Àrea de Control de Gestió, Pressupostos i Auditoria Interna:

Adolfo Céspedes Martín

Director de l'Àrea d'Administració i Finances i Aprovisionaments:

Enric Bech Duró

Director de l'Àrea de Tecnologia: Lluís Garcia Torrent

Sotsdirector general de Serveis Corporatius i director de l'Àrea Corporativa de Direcció de Persones: Jaume Tintoré Balasch

Director de l'Àrea d'Assessoria Jurídica: Josep Delfí Guàrdia Canela

*Van formar part de la Comissió Executiva durant l'any 2008: Constantí Serrallonga Tintoré (conseller delegat), Daniel Basco Durán (director general de Metro) i Jordi Pomarol Cotet (director general d'Estratègia) fins al 30/04/2008, i Oriol Sagarra Trias fins al 31/08/2008.

A més de la Comissió Executiva, amb l'objectiu de dur a terme una gestió eficient de la tecnologia, sota una visió transversal i corporativa, el novembre de 2008 es van crear nous òrgans de govern de la tecnologia. S'ha creat el Comitè General d'Estratègia i Projectes, en què el vicepresident executiu i el director executiu del Gabinet de Presidència actuen com a president i vicepresident, respectivament, i que està compost per membres de les direccions generals de Bus i Metro i de la Direcció General de Serveis Corporatius. Aquest comitè tracta dels temes estratègics relacionats amb la tecnologia i, entre altres, té com a funcions la revisió de les noves necessitats de negoci de TMB i el seu impacte, l'aprovació de línies d'innovació, la definició de projectes estratègics i l'aprovació i actualització del Pla Director de Tecnologia.

En els àmbits tàctic i operatiu, donant suport i duent a terme les directrius que marca el Comitè General d'Estratègia i Projectes, s'han creat els tres òrgans de govern següents: el Comitè de Tecnologia, que es reuneix trimestralment; el Comitè de Projectes, que es reuneix quadrimestralment, i el Comitè d'Operacions, que es reuneix mensualment.

COMPOSICIÓ DEL CONSELL DE DIRECCIÓ A 31/12/2008

Presidenta: Assumpta Escarp i Gibert

Vicepresident executiu i vicepresident del Consell de Direcció:

Dídac Pestaña Rodríguez

Coordinadora tècnica del vicepresident executiu i secretària de la

Comissió Executiva: Lola Bravo González

Director general de Metro: Sebastián Buenestado Caballero

Director general de Bus: Ignasi Armengol Villa

Director general de Serveis Corporatius: Albert Busquets Blay

Director executiu del Gabinet de Presidència: Jordi Nicolàs Espinosa

Director de l'Àrea de Màrqueting i Ingressos Accessoris:

Jorge Carles Tolrà Hjorth-Andersen

Director de l'Àrea de Control de Gestió, Pressupostos i Auditoria Interna:

Adolfo Céspedes Martín

Director de l'Àrea d'Administració i Finances i Aprovisionaments:

Enric Bech Duró

Director de l'Àrea de Tecnologia: Lluís Garcia Torrent

Sotsdirector general de Serveis Corporatius i director de l'Àrea Corporativa

de Direcció de Persones: Jaume Tintoré Balasch

Director de l'Àrea d'Assessoria Jurídica: Josep Delfí Guàrdia Canela

Director de l'Àrea de Comunicació i Relacions Institucionals:

Santiago Torres Sierra

Director de l'Àrea de Planificació de la Xarxa: Jacint Soler Trillo

Director del Centre Operatiu de Negoci de Ponent: Manel Barriga Muñoz

Directora de l'Àrea Operativa de Bus: Asunción Santolaria Marco

Director de l'Àrea Tècnica de Bus: Francesc González Balmas

Director de Serveis Financers: Ismael Uruén Pueyo

Director de l'Àrea Tècnica de Metro: Ramon Rosell Busoms

Director de l'Àrea d'Operacions de Metro: Àlex Egea Miguel

Directora del Servei de Transports d'Oci: Montserrat Pérez Adrián

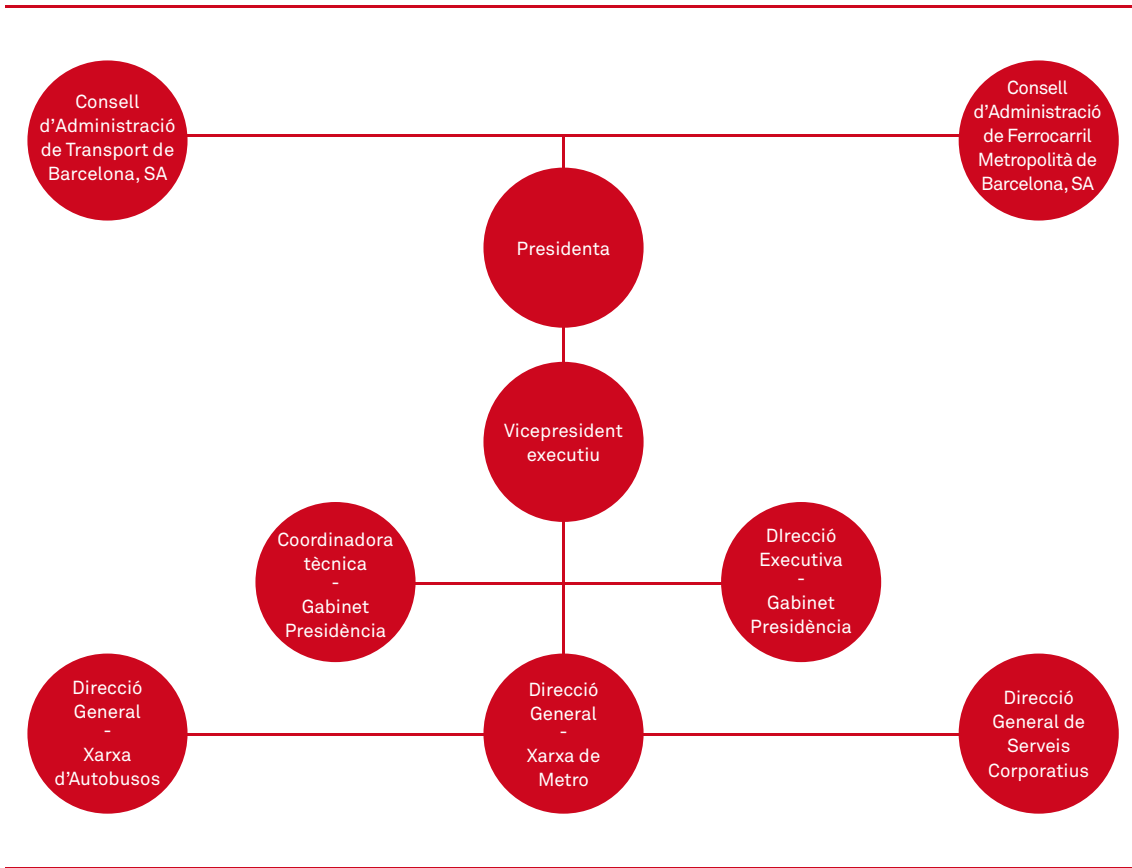
Gerent de l'Entitat Metropolitana del Transport: Pelayo Martínez Bauluz

Director de Serveis Centrals de l'Entitat Metropolitana del Transport:

Antoni Novel Cabré

Tots els membres del Consell de Direcció ocupen un càrrec executiu a excepció de Pelayo Martínez Bauluz i Antoni Novel Cabré, que són membres independents.

ÒRGANS D'ADMINISTRACIÓ I GESTIÓ DE TMB



Tots els òrgans de govern de TMB vetllen de forma contínua per una gestió de la companyia òptima en els aspectes econòmic, social i ambiental d'acord amb la missió, la visió i els valors en què es basa el seu funcionament.

Existeix a TMB la figura de l'Auditoria Interna, que actua com a reguladora i controladora de situacions concretes i específiques, i com a eina de suport i col·laboració per al conjunt de TMB, tot tenint en compte l'evolució continuada de l'organització cap a nivells de gestió, eficiència i productivitat òptims. El 100% de l'empresa està sotmesa a auditories internes. A més, TMB està sotmesa al control de l'Administració General de l'Estat i de la Sindicatura de Comptes, com també a auditories externes. Aquest control comprèn la gestió de riscos derivats de pràctiques corruptes.



2. UNA OFERTA AL SERVEI DE LA CIUTADANIA

FITES 2008:

- PROLONGACIÓ DE LA LÍNIA 3 A TRINITAT NOVA.
- PRIMER ANY SENCER DE PRESTACIÓ DEL SERVEI DE METRO ININTERROMPUT ELS DISSABTES A LA NIT ('NON STOP').
- EMT/TMB OPERARÀ I ADMINISTRARÀ LA TOTALITAT DE LA LÍNIA 9 DE METRO.
- EL TELEFÈRIC DE MONTJUÏC OBTÉ LA CERTIFICACIÓ D'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL.

OBJECTIUS 2009:

- POSADA EN MARXA DEL PRIMER TRAM DE LA LÍNIA 9.
- REDUCCIÓ DEL FRAU.
- CONSOLIDACIÓ DE LA SENSACIÓ DE SEGURETAT I CONFORTABILITAT.
- REMODELACIÓ DEL PARC MÒBIL I DE LES ESTACIONS.
- FOMENT DE L'ACCESSIBILITAT.

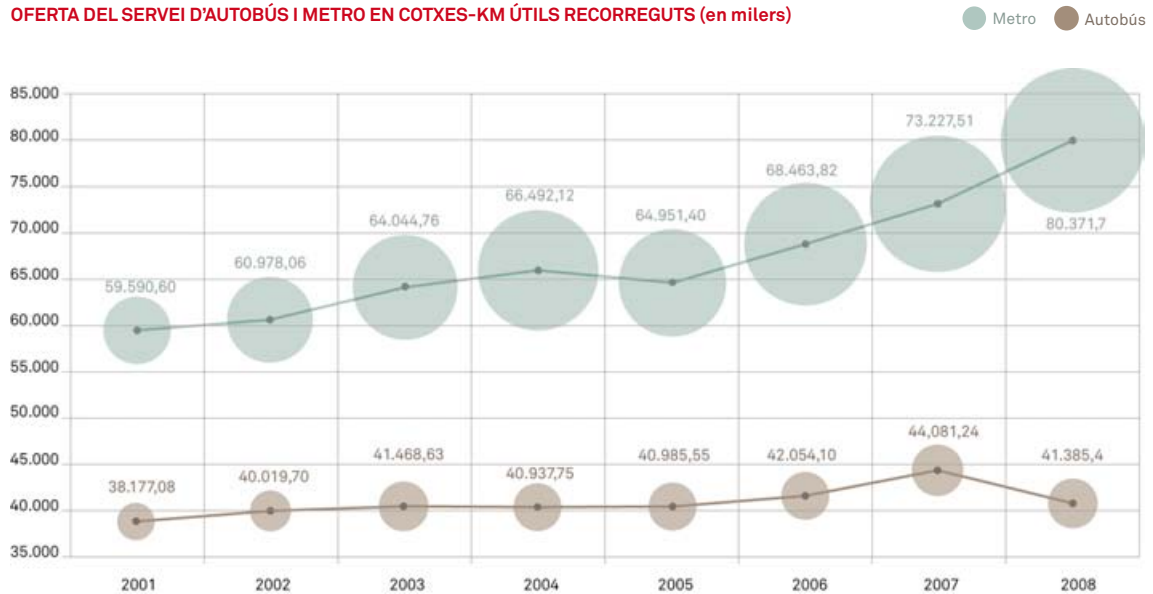
Oferir als ciutadans de Barcelona i la seva àrea metropolitana un transport públic de qualitat, accessible, segur i que s'adeqüi a les seves necessitats, és a la base dels objectius de TMB en matèria de servei. 2008 ha suposat un pas més en aquesta fita pel que fa a l'ampliació de la xarxa de metro i a la renovació i incorporació de nous trens i autobusos. També s'ha avançat notablement en l'accessibilitat del material mòbil i de les infraestructures.

2.1. LA XARXA DE METRO I AUTOBÚS

La xarxa de metro connecta 88,4 km de l'Àrea Metropolitana de Barcelona amb un total de sis línies (L1, L2, L3, L4, L5 i L11) i 125 estacions, incloent el Funicular de Montjuïc. L'any 2008, la xarxa s'ha caracteritzat per un increment des del punt de vista de l'oferta, degut a la prolongació de la línia 3 de Canyelles a Trinitat Nova. A més, l'any 2008 ha estat el primer any sencer en què ha funcionat el servei de metro *non stop* dels dissabtes i algunes vigílies de festiu, que es va posar en marxa l'abril de 2007.

Pel que fa a la xarxa d'autobús, disposa de 108 línies amb 2.545 parades que cobreixen una longitud de 915,2 km (tenint en compte l'anada i la tornada). El 2008 hi ha hagut una davallada en l'oferta, en termes de cotxes-km útils, a causa de les aturades parcials i els dies de vaga, 14 en total.

OFERTA DEL SERVEI D'AUTOBÚS I METRO EN COTXES-KM ÚTILS RECORREGUTS (en milers)



Increment de l'oferta de metro

L'any 2008 s'han recorregut 80,4 milions de cotxes-km útils a la xarxa de metro, la qual cosa representa un increment de 7,1 milions de cotxes-km (+9,8%). Amb la prolongació de la línia 3, el nombre de trens en hora punta en feiners ha arribat a 123 unitats.

El grau de compliment mitjà de l'oferta teòrica (% cotxes-km útils realitzats sobre els programats) per al total de la xarxa ha estat del 99,27% l'any 2008, la qual cosa representa una millora respecte a l'exercici anterior, quan va ser del 97,95%.

En termes quantitius, l'oferta de places-km de l'any 2008 ha estat de 14.656 milions, un 11,45% més respecte a l'any anterior. L'increment de les places-km

ofertes s'ha produït a totes les línies a excepció de la línia 11, on han baixat un 4,65%, a causa principalment dels treballs duts a terme per automatitzar la línia. Aquest increment respecte al registrat en els cotxes-km útils recorreguts s'explica per la incorporació de nous trens amb més capacitat, en substitució d'unitats antigues.

EVOLUCIÓ DELS COTXES-KM ÚTILS RECORREGUTS (EN MILERS)

Línia	2006	2007	2008	Diferència 07/08 (%)
L1	16.544,4	17.982,9	19.299,1	7,3
L2	10.079,3	12.203,1	12.994,9	6,5
L3	13.511,9	14.257,1	16.613,0	16,5
L4	13.332,0	12.450,9	14.156,2	13,7
L5	14.556,9	15.901,7	16.896,6	6,3
L11	429,4	431,9	411,8	-4,6
TOTAL	68.463,8	73.227,5	80.371,7	9,8

*L'increment de la L4 s'explica pel tancament del tram La Pau – Ciutadella/Vila Olímpica del 26 de juny al 26 d'agost de 2007.

2.2. SERVEI A MÉS DE 571 MILIONS DE PASSATGERS

En el conjunt de les xarxes de TMB (xarxes de metro, bus i transports d'oci), l'any 2008 s'han transportat 571,2 milions de passatgers, la qual cosa ha representat una disminució de l'1% respecte a l'any anterior. Aquest descens s'ha concentrat en els serveis d'autobús (línies regulars i Barcelona Bus Turístic), a causa dels 14 dies de vaga i aturades parcials, mentre que la utilització del metro ha crescut en un 2,7%. A més de les vagues ja esmentades, la demanda s'ha vist afectada per un descens general de la mobilitat com a conseqüència de la caiguda de l'activitat econòmica.

L'any 2008 ha estat el primer any complet de funcionament del nou Telefèric de Montjuïc des de la seva obertura el dia 16 de maig de 2007, després de la renovació total d'infraestructura de la instal·lació. Amb tres estacions (Parc de Montjuïc, Mirador i Castell) i 55 cabines per a vuit persones, totalment vidriades i adaptades per a persones amb mobilitat reduïda, el Telefèric recorre un trajecte de 752 metres i, el 2008, ha prestat 3.199 hores de servei. La capacitat de transport, variable en funció de la demanda, supera les 2.000 persones/hora. L'any 2008 l'empresa Telefèric de Montjuïc, SA ha canviat la seva denominació social per la de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, sense tenir cap repercussió en la seva activitat.

VIATGERS TRANSPORTATS (EN MILIONS)

	2006	2007	2008	Diferència 07/08
Xarxa de metro	353,4	366,4	376,4	10,0
Total Ferrocarril Metropolità de Barcelona	353,4	366,4	376,4	10,0
Xarxa de bus	201,8	203,7	188,3	-15,4
Barcelona Bus Turístic*	5,7	6,6	6,2	-0,3
Tramvia Blau*	0,3	0,3	0,3	-
Total Transports de Barcelona	207,7	210,5	194,9	-15,6
Telefèric de Montjuïc	-	0,8	1,2	0,4
TOTAL TMB	561,1	577,7	572,5	-5,2

* Correspon a viatges venuts ja que en aquest mitjà de transport no hi ha validacions.

Les dades de passatge de l'any 2008 han estat força satisfactòries. S'han fet un total de 1.159.815 viatges. Si es compara la xifra de viatges del mateix període de 2007, és a dir, dels mesos de juny a desembre, l'increment ha estat de 14.460 viatgers, prop del 2%.

Increment de la demanda a metro

El nombre de viatgers que han utilitzat la xarxa de metro ha estat de 376,4 milions l'any 2008, la qual cosa suposa un increment de 10 milions de viatgers respecte a l'any anterior (+2,7%). Aquest increment s'explica bàsicament per un transvasament de viatgers procedents del bus.

De cara als propers mesos, malgrat els esforços per continuar oferint un servei de qualitat, s'espera una continuació en el descens de la mobilitat, iniciat ja el 2008, per l'empitjorament de la conjuntura econòmica, que s'està traduint en la pèrdua de llocs de treball i que de ben segur incidirà sobre la demanda del servei de metro i de la resta de mitjans de transport col·lectiu de la regió metropolitana.

Descens de passatgers a l'autobús

A la xarxa de Transports de Barcelona el nombre de viatgers transportats ha estat de 194,9 milions, cosa que representa una disminució del 7,4% respecte a l'any 2007. Per mitjans de transport, el descens de passatge s'ha produït tant a la xarxa regular d'autobusos, que ha disminuït un 7,5%, com al Barcelona Bus Turístic, que ha patit un descens del 4,7%, també afectat per les jornades de vaga i per la disminució del turisme. El Tramvia Blau ha tingut un lleuger increment de l'1,1% respecte a l'any anterior.

A més de les vagues, l'aparició i el creixement en els darrers anys d'altres mitjans competidors directes del bus com el tramvia metropolità i el servei de lloguer de bicicletes (Bicing), juntament amb un transvasament de passatge al metro gràcies a les millores de freqüències i de l'accessibilitat d'estacions, han contribuït al descens de la demanda.

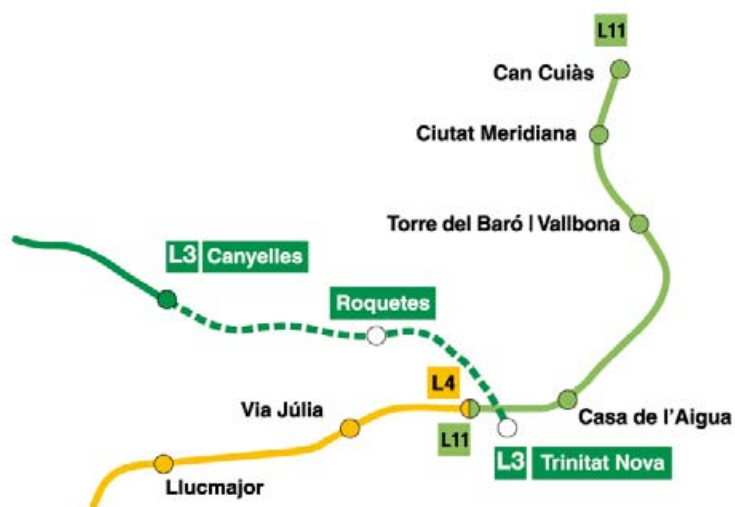
2.3. LA L3 I LA L9, PROTAGONISTES AL 2008

La prolongació de la línia 3 a Trinitat Nova i l'acord que designa Ferrocarril Metropolità de Barcelona com a entitat prestadora del servei de transport de la totalitat de la línia 9 del metro han estat dos dels esdeveniments més importants pel que fa a l'oferta de servei de metro el 2008.

2.3.1. Nou tram de la L3, de Canyelles a Trinitat Nova

El dia 4 d'octubre de 2008 es va posar en servei el tram de la línia 3 de metro de Canyelles a Trinitat Nova, el qual ha permès acostar el metro a barris que fins ara no hi tenien accés, així com facilitar les comunicacions d'un ampli sector de Nou Barris amb equipaments estratègics com ara el campus universitari de Mundet, l'Hospital de la Vall d'Hebron i l'eix Lesseps - passeig de Gràcia. La prolongació de la L3 ha suposat, a més, la creació d'un potent nus de comunicacions a Trinitat Nova, que es converteix en l'únic punt de tota la xarxa on comencen o acaben tres línies de metro: la L3, la L4 i la L11.

La prolongació de la L3 ha comprès l'execució d'un nou tram de túnel d'1,8 km de longitud des de l'estació de Canyelles, on finalitzava fins ara la línia, com també de dues noves estacions: Roquetes i Trinitat Nova. Ara, amb el nou tram en servei, la xarxa de metro abasta un total de 88,4 quilòmetres de longitud i 125 estacions.



Les estacions de Roquetes i Trinitat Nova incorporen un disseny innovador, amb elements estètics i alhora funcionals, i equipaments d'última tecnologia. A més, estan adaptades a persones amb mobilitat reduïda —amb un total de 14 ascensors— i segueixen les noves normatives de seguretat i protecció civil.

La nova estació de Roquetes és l'estació en servei més profunda de tota la xarxa de metro, ubicada aproximadament a uns 60 metres de profunditat des de l'accés. Disposa de set ascensors d'última generació i gran capacitat, i escales fixes d'emergència per facilitar-ne l'evacuació. La nova estació de Trinitat Nova de la L3 es troba a 30 metres de profunditat i forma part d'un gran intercanviador amb correspondència amb la L4 i la L11 del metro. El nou vestíbul, de 500 m², es troba dins l'àrea del nou parc de Trinitat Nova i té dos accessos des del carrer. Aquesta estació s'ha dissenyat especialment amb elements i materials translúcids, per tal de permetre el pas de la llum natural fins a la zona d'andanes.

L'artista reusenc Salvador Juanpere ha estat l'escollit per vestir l'estació de Roquetes amb l'obra anomenada *Viatge global, viatge local, viatge personal*. Es tracta d'un gran mural format per línies de plafons rectangulars que recullen impressions individuals aportades pels veïns en un gran procés participatiu, sobre els esdeveniments més importants que han marcat els últims 55 anys d'història. La nova estació de Trinitat Nova compta amb dues obres dels artistes Enric Maurí i Antonio Ortega.

Per tal de mantenir els intervals de pas anteriors a la prolongació, s'ha incrementat el nombre de trens en circulació. Així, en hora punta dels dies feiners han passat a circular 27 trens simultàniament, en comptes de 25, amb un interval de pas de 3'13" en hora punta.

Finalment, la prolongació de la L3 també ha contribuït a la millora del paisatge urbà a l'entorn de les dues noves estacions, ja que ha inclòs la construcció de dos nous parcs urbans.



COMPOSICIÓ DEL PARC MÒBIL DE LA XARXA DE METRO

NOMBRE DE VEHICLES				
		2006	2007	2008
S500	Motors	6	6	6
	Remolcs	-	-	-
S1000	Motors	24	-	-
	Remolcs	6	-	-
S1100	Motors	108	40	28
	Remolcs	27	10	7
S2000	Motors	24	24	24
	Remolcs	6	6	6
S2100	Motors	60	60	60
	Remolcs	15	15	15
S3000	Motors	72	72	72
	Remolcs	18	18	18
S4000	Motors	96	96	96
	Remolcs	24	24	24
S5000	Motors	128	156	156
	Remolcs	32	39	39
S6000	Motors	-	36	40
	Remolcs	-	9	10
S9000	Motors	16	108	136
	Remolcs	4	27	34
TOTAL DE TRENS		132 trens quíntuples i 3 dobles	148 trens quíntuples i 3 doble	153 trens quíntuples i 3 dobles

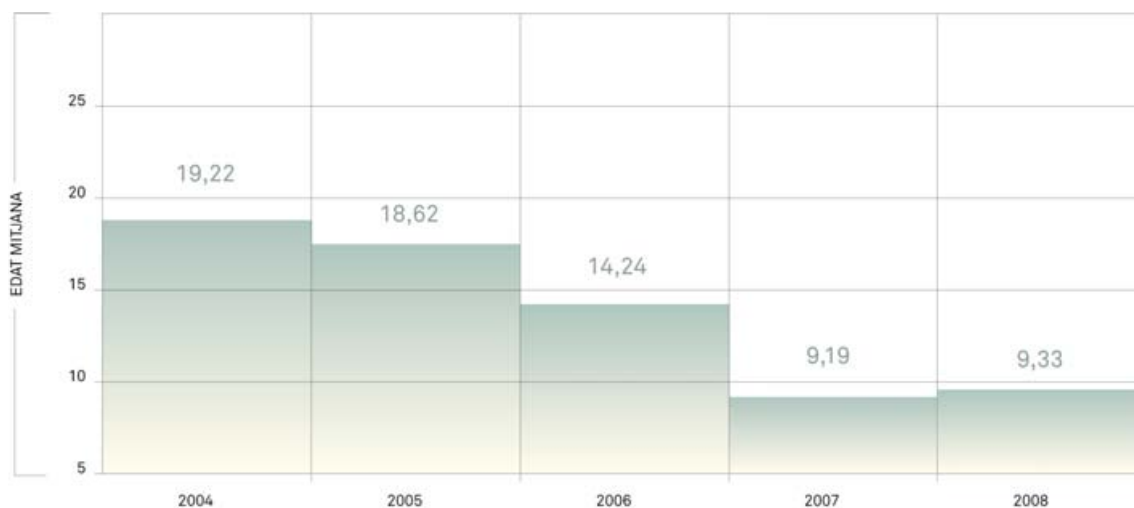
Amb la incorporació progressiva de nous trens en els darrers anys, l'edat mitjana de la flota en servei ha anat disminuint de forma significativa fins situar-se en 9,33 anys al final de l'exercici, la qual cosa representa una flota força jove, si es té en compte que la vida útil d'un tren es pot situar entre els 30-35 anys. De forma paral·lela a la incorporació de nou material mòbil, al llarg de l'exercici s'ha continuat la remodelació dels trens de la sèrie 3000 de la L3 i s'han iniciat els treballs de la remodelació de les unitats de la sèrie 4000 de la L1.

S'ha assegurat la fiabilitat del sistema d'Automatic Train Protection (ATP) a la L3 i s'ha posat en servei el sistema Automatic Train Operation (ATO), incloent-hi el nou tram de prolongació de la línia. Al llarg de l'any 2008 s'han fet els treballs pertinents per implementar l'ATP als trens de la L1.

Pel que fa a les freqüències, s'han mantingut amb els intervals de pas aconseguits el 2007.

EVOLUCIÓ DE L'EDAT MITJANA DELS TRENS

Metro



NOMBRE DE TRENS PROGRAMATS I INTERVAL DE PAS EN HORA PUNTA

	2006		2007		2008	
	NOMBRE DE TRENS	INTERVAL DE PAS	NOMBRE DE TRENS	INTERVAL DE PAS	NOMBRE DE TRENS	INTERVAL DE PAS
L1	23	3'40"	24	3'40"	24	3'40"
L2	19	3'03"	22	2'38"	22	2'38"
L3	23	3'08"	25	3'10"	27	3'13"
L4	19	3'56"	19	4'00"	19	4'00"
L5	28	2'49"	29	2'43"	29	2'43"
L11	2	7'00"	2	7'00"	2	7'00"
TOTAL	114		121		123	

2.4.2. Remodelació d'estacions i altres infraestructures

La xarxa de metro disposa de 123 estacions, sense tenir en compte les del Funicular de Montjuïc. D'aquestes, 89 són sense correspondència, 14 amb una correspondència i 2 amb dues correspondències.

Durant el darrer exercici s'han executat les obres de remodelació de les estacions de Drassanes i Liceu (L3), Alfons X i Lluçmajor (L4), i Pubilla Cases (L5). Igualment, s'ha finalitzat la redacció dels projectes de rehabilitació de les estacions de Sant Andreu i Glòries (L1), i Hospital Clínic i Hospital de Sant Pau (L5). L'execució d'aquestes obres de rehabilitació està prevista l'any 2009.

Pel que fa a la renovació de la xarxa, s'ha continuat la reforma de les subcentrals de les línies L1 i L5 i s'han iniciat les reformes de les de les línies L2, L3 i L4. En totes les remodelacions s'ha ampliat la potència de tracció, i també s'han renovat tecnològicament els equips de protecció, de control i de telecomandament. Al llarg de l'any 2008 també s'han reforçat les connexions de catenària i via per suportar l'increment de potència de les subcentrals.



Pel que fa a les obres en curs, s'està treballant en les noves estacions de Mercat Nou (L1) i Cardenal Reig (L5); en la construcció de nous vestíbuls a l'intercanviador de l'Arc de Triomf (L1 i Renfe); a l'estació de Can Vidalet (L5); a Llacuna, Bogatell i Selva de Mar (L4), i en la remodelació de l'intercanviador de Diagonal, del qual es donen més detalls a l'apartat d'accessibilitat.

2.4.3. Ampliacions de la xarxa

Respecte a les línies, hi ha tres projectes importants en curs:

Línia 9: L'obra civil del primer subtram que es posarà en marxa, Can Zam – Can Peixauet, està pràcticament finalitzada. Al llarg de l'any han continuat les obres a les estacions de la L9 i això ha suposat afectacions en algunes de les estacions de la resta de la xarxa.

Prolongació de la línia 2: Pep Ventura – Badalona Centre: Durant l'any 2008, s'ha executat part de l'obra civil de l'estació de Badalona Centre i del túnel que hi ha entre aquesta futura estació i l'actual de Pep Ventura. A l'estació de Badalona Centre, es van aturar les feines l'abril de 2008 perquè s'hi van trobar restes romanes, fet que ha comportat un endarreriment de vuit mesos.

Prolongació de la línia 5: Horta – Vall d'Hebron: Les obres d'infraestructura estan en execució. L'objectiu és finalitzar les obres i inaugurar el nou tram el juny de 2010.

LES ESTACIONS DE LA LÍNIA 2 S'ADAPTEN AL NOU MODEL OPERATIU

Les estacions de la línia 2 han estat remodelades per adaptar-les al nou model operatiu de la xarxa de metro i permetre'n la futura automatització. S'han portat a terme diverses actuacions necessàries de millora de la seguretat i de la funcionalitat de les instal·lacions.

Les obres més visibles per l'usuari són les de renovació dels vestíbuls i de les línies de peatge, com també les millores d'accessibilitat. En aquest cas, s'han remodelat les antigues cabines de cap d'estació per reconvertir-les en centres de control de l'estació. Una novetat important és la remodelació del sistema de peatge i venda, amb la instal·lació de noves portes automàtiques, el tancament de la zona de peatge i la reordenació dels encaminaments per a invidents. Cal destacar també l'ampliació dels sistemes de telefonia, interfonia i vigilància, amb la presència de nous intèrfons de comunicació i càmeres del sistema de vigilància centralitzada a vestíbuls, andanes, accessos i sortides d'emergència.

Amb aquesta adaptació, la línia 2 es posa a l'avantguarda pel que fa als elements que aporten flexibilitat, fiabilitat, seguretat i eficàcia, i s'obre el camí per oferir un servei de qualitat quan en el futur s'automatitzi.

2.4.4. Consolidació del servei 'non stop'

Els dos primers anys en què el metro ha funcionat sense interrupció les nits dels dissabtes s'han cobert de manera satisfactòria pels usuaris i també per TMB. En aquest temps, en la franja de 2 a 5 de la matinada, s'han registrat prop de 2,5 milions de validacions, una xifra que s'eleva als 2,6 milions (1,3 milions per any) si es considera l'increment de passatge entre la mitjanit i les 7 del matí.

El metro nocturn dels dissabtes, en què TMB ha aportat un esforç tècnic i humà considerable, ha estat una mesura de caràcter social per donar resposta a la demanda de mobilitat, sobretot entre el públic jove, per garantir la seguretat viària i promoure l'ús del transport públic.

2.4.5. Més fiabilitat de funcionament

La mitjana de quilòmetres recorreguts sense avaria de la xarxa de metro ha millorat notablement en el darrer exercici (21,6%), ja que ha passat de 43.881 km recorreguts sense avaria l'any 2007 a 53.365 km sense avaria el 2008. Un altre aspecte que cal destacar és que aquesta millora s'ha produït a totes les línies de metro.

MITJANA DE QUILÒMETRES SENSE AVARIA

Línia	2006	2007	2008	Diferència 07/08 en %
1	41.546	43.929	46.220	5,2
2	43.151	35.658	54.183	52,0
3	39.092	49.174	52.771	7,3
4	36.059	39.889	47.075	18,0
5	29.421	52.594	75.199	43,0
11	22.780	33.488	41.469	23,8
TOTAL	36.797	43.881	53.365	21,6

2.4.6. El metro, més segur

Una de les màximes preocupacions de TMB pel que fa al servei de metro és augmentar la seguretat real i percebuda per part dels clients, per tal que se sentin còmodes i protegits en el transcurs del trajecte. Per donar-hi resposta, l'organització disposa d'un Pla de Seguretat, que s'ha materialitzat en diferents mesures durant l'any.

Així, durant el 2008 s'hi ha incrementat la presència dels serveis de seguretat, amb la qual cosa es potencia l'efecte dissuasiu i millora la capacitat de resposta davant dels incidents que es puguin produir.

També s'ha produït el trasllat del Lloc Central de Seguretat, situat al Centre de Control de Metro (CCM), a l'antic Centre de Regulació de Trànsit de TB. En el nou Centre de Seguretat i Protecció Civil (CSiPC) s'ha integrat el Centre de Recaptació i Canvi, situat anteriorment a l'estació de Santa Eulàlia.

Així mateix, s'han instal·lat noves càmeres de seguretat, fins arribar al voltant de 3.200 unitats a les estacions i dependències de metro. Respecte a la videovigilància intel·ligent, cal destacar la posada en marxa per primera vegada d'un sistema d'aquestes característiques a les instal·lacions de Triangle Ferroviari. S'ha fet l'ampliació d'aquest sistema de videovigilància a l'estació de Trinitat Nova de la L3.

Pel que fa a actuacions en l'àmbit de la intervenció, se n'han fet més de 4,2 milions. El personal antifrau vesteix un nou uniforme, comú a la totalitat de les empreses que presten aquest servei, que en millora la imatge i facilita el reconeixement per part del client. A més, aquest any s'ha acabat de consolidar el nou model d'equip portàtil informàtic (EPI) per tramitar les denúncies per frau a la xarxa. Aquestes millores en els equips s'han traduït en un increment de la rapidesa i l'operativitat.

Respecte als avenços en prevenció, detecció i tractament de les situacions de risc, cal esmentar les accions formatives i informatives dirigides a empleats interns i personal extern (bombers i policies, principalment).

SERVEIS DE SEGURETAT A METRO. PERÍODE 2005-2008

	2005	2006	2007	2008
Matí	16	44	55	55
Tarda	28	44	55	55
Nit	5	18	24	25
Operadors Centre Seguretat i Protecció Civil (CSIPC)	2	3	4	6

MITJANA D'ESTACIONS CONTROLADES PER CADA EQUIP DE SEGURETAT*

	2005	2006	2007	2008
Matí	7,69	2,80	2,30	2,30
Tarda	4,39	2,80	2,30	2,30
Nit	24,60	6,83	5,10	5,00
Operadors CSIPC	61,50	41,00	30,75	20,83

* No inclou funicular.

EL RESPONSABLE DE SEGURETAT DE METRO, DISTINGIT PEL COS NACIONAL DE POLICIA

El responsable de la Unitat de Seguretat i Protecció Civil de Metro, Ricardo Ortega, va rebre, en un acte celebrat l'11 de juliol, una menció honorífica pel desenvolupament de la seva funció, atorgada pel Cos Nacional de Policia.

Aquest reconeixement posa en relleu la creixent importància de la tasca exercida per aquesta unitat, que ha millorat dia rere dia la col·laboració amb les forces i cossos de seguretat i, al mateix temps, la seguretat de les instal·lacions, els treballadors i els clients del metro.

Actualment s'està fent la revisió i actualització del Pla d'Autoprotecció amb la Direcció General de Protecció Civil, de la Generalitat de Catalunya, i amb Bombers de Barcelona. Això està suposant efectuar les pertinents adaptacions de processos en l'àmbit de les emergències i de la protecció civil, principalment en la millora i potenciació de la formació als diferents cossos d'emergència. Durant l'any 2008, s'han dut a terme diversos dispositius de protecció civil en diferents situacions amb afectació directa del metro, com ara la Fira d'Abril, les festes de la Mercè i la cavalcada de Reis, entre altres. Tot i tenir volums de passatge massius, cal apuntar que no es van produir incidències rellevants.

D'altra banda, a partir de l'1 de novembre es va crear el Departament de Gestió de Seguretat Ferroviària (DGSF), la principal tasca del qual és assolir els objectius de seguretat establerts per la Direcció General, d'acord amb la Política de Seguretat Ferroviària i la seva estratègia, dins del marc regulador europeu.

2.4.7. Augment de la neteja a la xarxa

A més del Manteniment Integral Planificat (MIP), que implica la realització de reparacions de filtracions i repintat de les estacions, durant l'any 2008 s'han endegat algunes accions de millora en el manteniment d'estacions, com ara el repintat de la vora d'andana a la L1, la reparació del terra de la vora d'andana a tres estacions de la L1, el repintat de les línies de peatge a les línies L1, L3, L4 i L5, i el decapatge del terra a la zona de distribuïdores de la L2 i la L4.

Pel que fa a l'increment de la neteja, s'han mantingut les fites assolides el 2007 amb el nou contracte de neteja, que comporten reduir el cicle de la neteja a fons i augmentar-la a les tardes i festius, per tal d'assolir un major control de la qualitat, entre altres millores. Algunes accions concretes han estat: continuació del procés de mecanització de la neteja, com la fregada amb màquina de les andanes; actuacions extraordinàries per al servei *non stop* dels dissabtes; continuïtat en la implementació del control de presència del personal de neteja amb alarmes; elaboració dels procediments de neteja necessaris per obtenir la certificació de qualitat de la Unitat de Neteja, i posada en marxa d'un programa específic per a la millora de la neteja de trens de la L1.

Respecte a les mesures antigrafit, la neteja continuada ha permès reduir els cicles d'actuació. Durant el 2008 s'ha desenvolupat el contracte antigrafit, signat el desembre de 2007, que ha comportat millores de cobertura en la neteja de grafit de trens en cap de setmana, i la disponibilitat d'un equip de guàrdia per a la neteja de grafit mural en trens i l'atenció d'incidències urgents en estacions.

En l'àmbit de l'*scratching*, acte vandàlic consistent a ratllar i fer cremades amb àcids orgànics als paraments de vidre i elements metàl·lics, s'han laminat 6.535 m² de nous vidres, se n'han polit 1.015 m² i s'han substituït en manteniment 3.493 m² de làmina.

Pel que fa a altres actuacions, s'ha continuat el servei extraordinari de buidatge de papereres i la instal·lació de noves unitats amb bossa transparent; s'ha informatitzat la imatge de tota la senyalització al públic de la xarxa, i s'ha desenvolupat un nou contracte per a la prevenció de la legionel·losi.

2.5. AVENÇOS EN LA XARXA D'AUTOBÚS

La xarxa d'autobús ha continuat renovant la flota, adaptada a persones amb mobilitat reduïda en la seva totalitat, i adaptant les línies a les necessitats de la ciutadania.

2.5.1. Renovació de la flota

L'any 2008, continuant el procés de renovació de la flota d'autobusos, s'ha incorporat un total de 60 vehicles nous i s'han donat de baixa 93 unitats.

Amb les noves incorporacions de vehicles, la flota d'autobusos a 31 de desembre de 2008 s'ha situat en 1.079 unitats, totes adaptades a persones amb mobilitat reduïda.

Totes aquestes variacions en la composició de la flota han fet que l'edat mitjana del parc mòbil se situï en 6,4 anys.

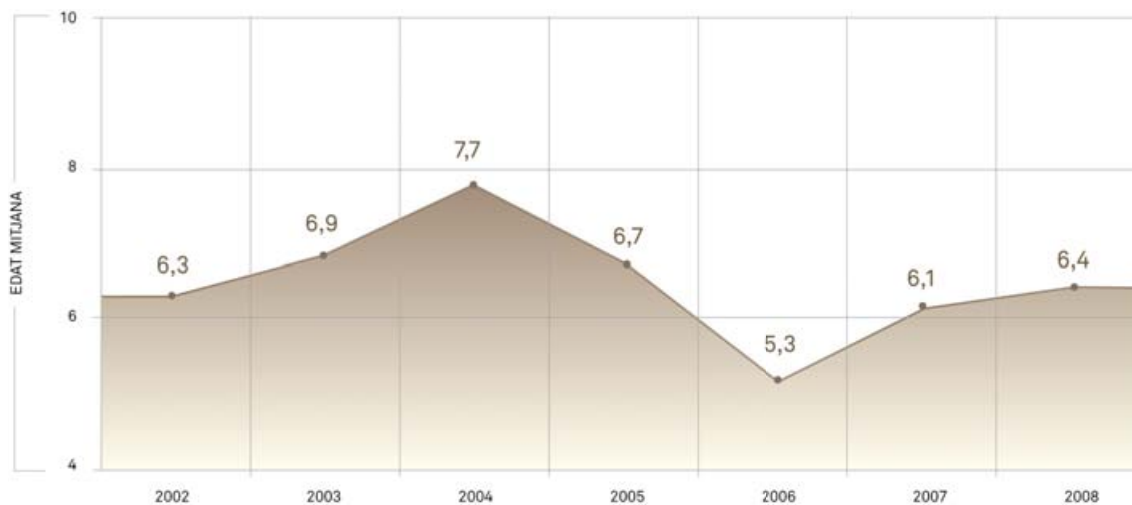
CARACTERÍSTIQUES DE LA FLOTA DE LA XARXA D'AUTOBÚS

	2006	2007	2008
Flota	1.066	1.086	1.079
Edat mitjana de la flota	5,3	6,1	6,4
Autobusos amb aire condicionat*	1.062	1.079	1.072
Vehicles adaptats	1.066	1.086	1.079

* La resta, fins al total de la flota, són autobusos jardineria.

EDAT MITJANA DE LA FLOTA D'AUTOBUSOS

● Autobús



2.5.2. Increment de la xarxa

La xarxa d'autobús està integrada per 108 línies. L'1 d'octubre de 2008 va entrar en funcionament la nova línia de bus de barri 132 al districte de Nou Barris, en substitució de l'antiga línia 12. Conserva el trajecte i les mateixes parades, però amb una sola terminal d'inici i final i un recorregut de circumval·lació que millora els desplaçaments que es duen a terme als barris de Porta i Prosperitat. A més, el seu itinerari inclou diferents centres d'accés públic com les instal·lacions esportives de Can Dragó i el cementiri de Sant Andreu, entre altres, a més de connexions



amb diverses línies regulars d'autobusos de TMB i amb les línies 4 i 5 de metro. D'altra banda, s'ha prolongat el traçat de la línia 118, que fa el recorregut Mas Guimbau-Vallvidrera, amb cinc noves parades, i el mes de juny es va prolongar la línia 44 fins a Badalona. La línia nocturna 153 es va suprimir el novembre.

2.5.3. Parades dobles de bus

Després dels bons resultats obtinguts l'any 2007 amb la instal·lació de parades dobles al tram central de l'avinguda Diagonal, durant l'any 2008 s'han iniciat dos projectes:

- El disseny d'un dispositiu per a invidents. La prova pilot tindrà lloc l'any 2009.
- La definició de l'abast de l'estudi per instal·lar una altra parada doble a la Gran Via, prop de la plaça d'Espanya en sentit Llobregat.

Aquest tipus de parada permet l'aturada de dos vehicles davant de cada marquesina, amb la qual cosa s'ha estalviat entre un 5 i un 10% de temps entre les places de Francesc Macià i Joan Carles I, per on circulen quinze línies. Això ha fet que la velocitat comercial s'hagi incrementat entre 0,5 i 1 km/h.

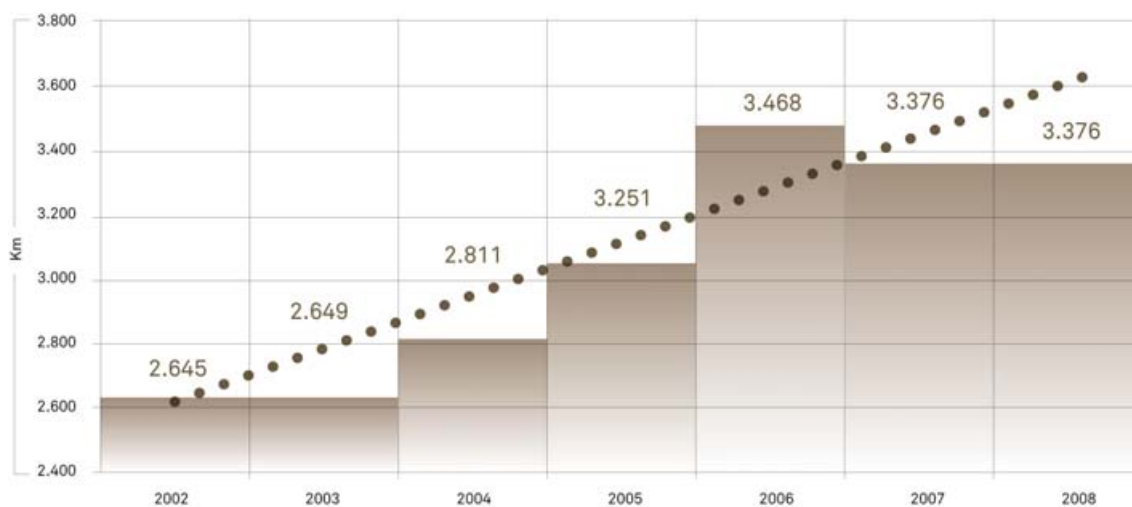
2.5.4. Fiabilitat de funcionament

L'indicador de fiabilitat de la flota, és a dir, la mitjana de quilòmetres recorreguts sense avaria, ha millorat notablement en els darrers anys, amb un creixement del 27,6% des de l'any 2002.

Finalment, en aquest darrer exercici aquesta ràtio s'ha situat en una mitjana de 3.376 km sense avaria, igualant la marca de l'any anterior.

EVOLUCIÓ DELS KM RECORREGUTS SENSE AVARIA

● Autobús



2.6. CAP A LA TOTAL ACCESSIBILITAT

Tant la xarxa de metro com la d'autobús caminen cap a l'accessibilitat total per a persones amb discapacitat. En el cas de TB, aquesta fita ja s'ha assolit. Actualment el 100% de la flota ja està adaptat a persones amb mobilitat reduïda (PMR) en compliment de la normativa vigent. Els nous autobusos que es van incorporant presenten característiques especials d'accessibilitat: terra baix antilliscant; rampa retràctil a la porta central, per tal de facilitar

ACTUALMENT EL 100% DE LA FLOTA D'AUTOBUSOS JA ESTÀ ADAPTAT A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA (PMR) EN COMPLIMENT DE LA NORMATIVA VIGENT

l'entrada i sortida de les cadires de rodes; seients ergonòmics i de suspensió pneumàtica integral; polsadors retolats en sistema Braille, i preinstal·lació del sistema d'informació a l'usuari, que dona indicacions sobre les parades per mitjà d'un dispositiu lluminós i sonor, entre altres prestacions, com la confirmació acústica de la validació de títols.

Continuant en aquesta línia, l'any 2007 es va llançar el concurs de compra de 25 unitats de Bus de Barri, minibuses que donen accés a barriades amb

carrers estrets. El mes de desembre de 2008 va arribar el primer d'aquests vehicles, un prototipus que té millors condicions d'accessibilitat que els models anteriors. Es tracta d'un vehicle especial i fet a mida de les necessitats de TB, que té una veritable plataforma baixa, amb la finalitat de donar accés fàcil a tot tipus de persones amb dificultats de mobilitat. La resta d'aquests minibusos arribarà durant el primer trimestre del 2009.

Per al futur, el repte que es planteja TB no és solament complir, sinó millorar, les condicions d'accessibilitat que demana la llei.



EL TELEFÈRIC OBTÉ LA CERTIFICACIÓ D'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL

Les instal·lacions del Telefèric de Montjuïc han obtingut la Certificació d'Accessibilitat Universal (norma UNE 170.001), tant pel que fa a l'accessibilitat a l'entorn com al sistema de gestió. La certificació indica que qualsevol trajecte dins les instal·lacions del Telefèric s'adequa a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda i els permet una autonomia total. S'aconsegueix gràcies a rampes, passos i un ajust acurat de la separació entre andana i cabines per a les persones que es mouen en cadira de rodes; per la mida dels rètols, els encaminaments i els navegadors tàctils a les màquines de venda de tiquets per a persones invidents o amb dèficit visual, i per la disposició d'informació escrita, suficient per a persones sordes.

A més de comprovar la funcionalitat de les instal·lacions, la certificació acredita que el personal que presta serveis al Telefèric de Montjuïc està format i sensibilitzat davant les necessitats específiques dels col·lectius de persones amb discapacitats, i que tant els protocols d'atenció al públic com els de manteniment de les instal·lacions garanteixen les condicions d'accessibilitat.

Tant l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat de Barcelona com la Federació ECOM, que agrupa més de 150 col·lectius de persones amb discapacitats, han col·laborat en la definició de les característiques d'accessibilitat del Telefèric.

2.6.1. Actuacions dins del camp de millora de l'accessibilitat a Metro

En el marc de la millora de l'accessibilitat, les primeres cintes transportadores del transport públic de la ciutat de Barcelona es van posar en servei el mes de novembre a l'enllaç de les estacions de Diagonal (L5 del metro) i Provença (FGC). Aquestes cintes transportadores formen part de la reforma d'aquest intercanviador, que es completarà el segon semestre de 2009 i que inclourà un altre passadís rodant entre les línies L5 i L3. El tram posat en funcionament

EN EL MARC DE LA MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT, S'HAN POSAT EN SERVEI LES PRIMERES CINTES TRANSPORTADORES DEL TRANSPORT PÚBLIC DE LA CIUTAT DE BARCELONA A L'INTERCANVIADOR DE DIAGONAL (L5)

està equipat amb dues cintes, una en cada sentit, de 50 metres de longitud.

El projecte de millora de l'accessibilitat a l'intercanviador de Diagonal contempla la remodelació integral del passadís de correspondència entre FGC i la L5, l'estació de la línia L5, la connexió entre les línies L5 i L3, i el vestíbul de la L3. Les obres es van iniciar el novembre de 2006 i la seva finalització es preveu el novembre de 2009. Actualment les obres de modificació del nou vestíbul de FGC estan pràcticament acabades.

El projecte de millora de l'accessibilitat i remodelació integral de l'intercanviador de Verdaguer contempla la construcció d'un nou vestíbul per a la L4 i d'un nou passadís d'enllaç entre les línies L4 i L5. En aquesta connexió es preveu també la instal·lació de tapisos rodants.



Adaptació de les estacions

Durant l'any 2008 s'han adaptat vuit estacions de metro: Sagrera i Navas (L1); Roquetes i Trinitat Nova (L3); Girona (L4), i Sagrada Família, Horta i Sagrera (L5). El 2009 es preveu finalitzar les obres de 13 estacions més.

ADAPTACIÓ DE LES ESTACIONS DE METRO A LES PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA

	L1	L2	L3	L4	L5	L11	TOTAL	%
Nombre total d'estacions a la línia	30	17	26	22	23	5	123	100,0%
Nombre d'estacions ja adaptades*	21	17	12	11	16	5	82	66,7%
Nombre d'estacions en obres	3		7	2	1		13	10,6%
Nombre d'estacions amb projecte adjudicat i obres no iniciades	1		5	4	2		12	9,8%
Nombre d'estacions en projecte	5		2	5	4		16	13,0%

Font: GISA a 31/12/08

*A les estacions adaptades de la línia 4 la separació entre andana i tren no es podrà solucionar fins a la renovació de la flota de trens.

Pla d'actuació per millorar l'espai entre l'andana i el tren

TMB ha dissenyat un pla d'actuació per acabar amb la problemàtica de l'espai entre l'andana i el tren (també anomenat *gap*) al transport suburbà. Per tal de dur a terme les mesures més adients, l'organització ha iniciat una fase de diagnòsi que contempla diversos estudis. Un dels que s'ha portat a terme el 2008 aporta dades interessants, com ara que el 90% de la població de cadires de rodes és capaç de superar un *gap* de 30 mm vertical i 70 mm horitzontal. Gràcies a aquest estudi, s'ha aconseguit sensibilitzar l'Administració sobre la conveniència de millorar la qualitat del *gap* a la xarxa.

El maig del 2007 es va engegar, juntament amb la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i FGC, un estudi orientat a determinar els paràmetres clau de les cadires de rodes que intervenen en el procés de superació de *gaps*. Durant el transcurs del 2008, s'han fet diverses reunions de treball amb la UPC per concretar el contingut de l'estudi, que es materialitzarà l'any 2009.

2.6.2. Actuacions dins del camp de millora de l'accessibilitat a Bus

Per facilitar l'accessibilitat de tota la població als vehicles, les instal·lacions i la informació corporativa de la xarxa d'autobús, TMB ha treballat durant el 2008 en diferents actuacions:

- Col·laboració en l'entrada en servei del sistema d'informació Sistema d'Informació a l'Usuari (SIU) i Pantalles d'Informació a l'Usuari (PIU) (vegeu-ne més informació a l'apartat 6.2 del capítol 6). Se n'ha fet el test amb usuaris i la presentació als col·lectius més implicats i al públic en general.
- Millora de l'accessibilitat a les parades dobles per a les persones invidents. Disseny i construcció del dispositiu prototip.

→ Actualització de la Guia de Bus en sistema Braille, d'acord amb la demanda de la comissió d'informació de l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD) i en col·laboració amb l'ONCE.

El Barcelona Bus Turístic s'apropa a les persones amb problemes auditius

Una important novetat al Barcelona Bus Turístic és la implantació d'un sistema de millora d'audició per a persones amb deficiència auditiva denominat bucle inductiu.

Consisteix en un collar, amb un cable a dins, que s'endolla a una de les entrades de so de les audioguies dels autobusos i fa una connexió amb la bobina telefònica de l'audiòfon o de l'implant coclear de la persona amb deficiència auditiva. D'aquesta manera, pot rebre el discurs amb claredat i sense cap interferència de so ambiental.

Aquest sistema s'ha acabat de desenvolupar el 2008 i està a disposició de les persones que ho sol·licitin des del mes de gener de 2009. El Barcelona Bus Turístic està també adaptat a persones amb mobilitat reduïda.

2.7. LA SATISFACCIÓ DELS USUARIS, UNA PRIORITAT

El 2008 s'ha constituït el Servei d'Atenció al Ciutadà, a partir de la integració dels departaments dels Centres TMB d'Atenció al Ciutadà i el de Gestió de les Queixes, Reclamacions i Suggeriments i Fraus. D'aquesta manera, es vol millorar la gestió i augmentar la satisfacció de l'usuari.

Durant l'any, als Centres TMB d'Atenció al Ciutadà s'ha produït més d'un milió d'actuacions, seguint la línia d'atenció personalitzada establerta en els darrers anys. El seu funcionament és considerat altament satisfactori per l'usuari, tal com demostren els resultats obtinguts (8,7 de nota mitjana anual) en els diferents estudis d'Índex de Satisfacció del Client (ISC). Tots els centres han renovat la certificació ISO 9001 amb uns resultats òptims.



Cal destacar l'acció de bescanvi de les targetes caducades de l'any anterior, que s'ha dut a terme per primera vegada, i l'atenció que van tenir durant la vaga d'autobusos, informant i atenent els clients, i donant-los les compensacions corresponents per viatges perduts. En la línia de millora contínua, s'ha implantat a tots els centres el servei de pagament mitjançant targeta de crèdit.

El Departament de Gestió de Queixes, Reclamacions i Suggeriments (QRS) i Fraudat a terme l'atenció no presencial al ciutadà en el tractament de les queixes, reclamacions i suggeriments (QRS), i en la gestió administrativa dels expedients procedents de les intervencions efectuades a Metro i Bus.

Cal destacar que el 49,72% de les QRS registrades s'han contestat el mateix dia d'alta a l'aplicació. També s'ha de dir que el compliment del termini establert per al tancament d'expedients (20 dies comptats des de la data del registre) ha estat durant l'any 2008 del 81,78%, i el termini mitjà de resposta de 18,26 dies.

ACTUACIONS EFECTUADES PELS CENTRES TMB D'ATENCIÓ AL CIUTADÀ

Actuacions efectuades	2006	2007	2008	% 07/08
Reclamacions ateses	3.532	3.197	3.081	-3,63
Sancions gestionades i cobrades	4.398	4.622	7.278	57,46
Recepció d'al·legacions a sancions	6.164	5.940	5.997	0,95
Gestió de troballes (objectes perduts)	16.877	19.876	12.903	-35,08
Gestió de títols retirats	4.254	3.468	3.805	9,72
Bescanvis lliurats	87.015	114.227	106.757	-6,54

Nou centre TMB d'Atenció al Ciutadà a Sagrera

Amb la voluntat d'oferir als clients un millor servei, l'any 2008 es va construir un nou Centre d'Atenció al Ciutadà a l'estació de Sagrera.

La ubicació d'aquest nou centre es considera d'alta importància estratègica, ja que es tracta de l'intercanviador amb més flux de passatge de tota la xarxa de metro. A més, es pretén una descentralització respecte a l'emplaçament dels centres actuals per tal d'oferir un servei de més proximitat a d'altres zones de Barcelona i de la seva àrea metropolitana. Finalment, l'estació de Sagrera esdevindrà un dels punts més importants de connexió de la xarxa de metro, amb les futures connexions amb la L4, la L9 i el tren d'alta velocitat.

Estudis per conèixer l'usuari

Conèixer el client és l'objectiu principal de tota empresa. En el cas de TMB, la seva vocació de servei públic fa encara més palesa aquesta necessitat. Els estudis que la companyia ha dut a terme durant el 2008 són els següents:

- **Estudi d'hàbits i actituds en vers la mobilitat (EMIT '07)**

El principal objectiu de l'enquesta és determinar com i per què es desplaça la població, així com la seva opinió sobre la mobilitat i el transport. També es vol conèixer els segments de no clients per avaluar la possibilitat de captar-los. El mes de juny de 2008 es van lliurar dos informes: *Determinació dels nínxols i les oportunitats de negoci* i *Demanda mercat de TMB: un procés de segmentació*.

- **Estudi de satisfacció de client (ISC)**

L'estudi de percepció del servei per part dels clients de Bus i Metro ha destacat un increment de la satisfacció.

EVOLUCIÓ DE L'ISC DE METRO (PUNTUACIÓ 0-100)

	Febr. 06	Nov. 06	Febr. 07	Nov. 07	Maig 08	Nov. 08
ISC	63,3	62,3	64,4	64,5	65,5	65,9

EVOLUCIÓ DE L'ISC D'AUTOBÚS (PUNTUACIÓ 0-100)

	Febr. 06	Nov. 06	Febr. 07	Nov. 07	Maig 08	Nov. 08
ISC	66,1	66,4	67,2	67,5	68,2	68,2

ASPECTES QUE MÉS HAN MILLORAT EL NIVELL DE SATISFACCIÓ

	Febr. 06	Nov. 06	Febr. 07	Nov. 07	Maig 08	Nov. 08	Nov. 08 - Nov. 07
No hi hagi aglomeracions	52,3	51,5	53,1	53,4	55,8	58,1	4,7
Vagons nets i ben conservats	61,4	62,9	64,0	63,6	65,5	67,0	3,3
No hi hagi avaries, ni interrupcions del servei	59,9	59,2	62,0	63,8	64,8	66,6	2,7
Estacions i passadissos nets i ben conservats	62,0	63,0	63,8	63,4	64,7	66,0	2,6

SATISFACCIÓ PER ASPECTES

	Febr. 06	Nov. 06	Febr. 07	Nov. 07	Maig 08	Nov. 08	Nov. 08 - Nov. 07
No em molesta reconèixer que vaig amb TMB	73,9	72,2	72,9	73,4	77,3	79,6	6,2
No hi hagi aglomeracions	58,1	60,3	60,0	59,7	62,8	61,9	2,2
Trigui poc a portar-te al destí, que sigui ràpid	65,7	66,4	67,1	67,1	69,2	69,3	2,2
No s'hagi d'esperar l'autobús, que passi sovint	58,5	59,4	61,3	61,1	63,5	62,8	1,6

- **Estudi de mesura de la qualitat objectiva de servei (MPS)**

L'estudi de Mesura de la Prestació del Servei (MPS) té com a objectiu avaluar el compliment de la qualitat de servei ofert tant a Metro com a Autobús, a partir de la mesura d'uns indicadors de la prestació del servei: disseny, accessibilitat, informació, temps (regularitat, puntualitat...), atenció al client, confort (neteja, conservació), seguretat i impacte mediambiental. Per a cadascun dels indicadors s'han establert uns límits d'acceptació que, com a mínim, han de complir la norma UNE 13816 amb la qual TMB es vol

certificar amb posterioritat. L'objectiu és que les mesures serveixin perquè les àrees operatives puguin millorar la gestió del servei i adoptar les pautes d'actuació més adients quan sigui necessari. A partir del mes de juny, les dades ja es poden consultar mitjançant un aplicatiu informàtic desenvolupat a mida, que ha guanyat el Premi SAP a la Innovació Empresarial de 2008.

- **Estudi de frau**

El 2008 s'ha dut a terme també l'estudi de frau a la vista de Metro i Autobús.

- **Estudi de queixes i reclamacions:**

L'any 2008 s'ha implantat el pla de millora del procés de queixes i reclamacions. Dins d'aquest procés, s'ha fet una definició detallada dels indicadors principals que cal mesurar, la codificació de nous motius, els tipus d'informes i les seves periodicitats. El procés finalitzarà previsiblement el 2009.

- **Estudi d'imatge i posicionament**

Fins al 2007 s'efectuaven diferents estudis per tal de fer un seguiment dels indicadors d'imatge de TMB. Durant l'any 2008, s'ha fet un projecte d'homogeneïtzació de la metodologia i de definició d'aquests indicadors, que ha generat un nou estudi d'imatge i posicionament de TMB fonamentat en un «estudi de tracking» mensual.

Senyalització i comunicació amb els ciutadans

Durant l'any s'ha dut a terme un conjunt d'accions de senyalització i d'informació, tant al servei de bus com al de metro, amb l'objectiu de donar a conèixer les millores introduïdes i d'ajudar a la mobilitat del ciutadà davant la celebració d'actes puntuals.

Pel que fa a Metro, s'han instal·lat senyalitzacions especials amb motiu del tancament d'algunes estacions i accessos per obres. També s'ha actualitzat la Guia de Metro; s'han implantat nous Punts d'Informació de Metro amb la xarxa integrada actualitzada, i s'ha elaborat un nou plànol de zona amb els accessos per a persones amb mobilitat reduïda senyalitzats. Altres accions que cal destacar són la preparació del manual de senyalització i el projecte de pantalles d'informació dinàmica de la L9.

En l'àmbit de Bus, s'ha fet el seguiment del projecte d'instal·lació i renovació del mobiliari urbà de la ciutat i dels seus elements, com ara les marquesines, pals de parada, plataformes, etcètera. També s'ha redissenyat i actualitzat la senyalització. Així mateix, s'ha fet una nova edició del plànol.



'A Barcelona TMB és el que ens mou'

TMB ha llançat una nova campanya publicitària que vol situar la companyia com una empresa de transport que, a més de millorar la mobilitat sostenible, potencia vincles de convivència a la ciutat. Sota el lema *A Barcelona TMB és el que ens mou*, la iniciativa vol potenciar l'ús del transport públic en detriment del privat i reforçar el compromís de TMB amb la societat, la sostenibilitat i el medi ambient. Dins d'aquesta campanya es van fer accions coordinades de televisió, ràdio, premsa escrita, Internet, màrqueting d'ambient i altres mitjans.

CAMPANYES CORPORATIVES DE PREMI

Les campanyes corporatives de TMB han estat objecte de diversos reconeixements. La campanya de Sant Jordi ha rebut el premi Golden Metal de la 20a edició dels Golden Awards de Montreux (2008), en la categoria de millor ús creatiu dels mitjans, i el premi de plata en el concurs organitzat pel grup SMG (Starcom Mediavest). Per altra banda, l'anunci *Trajecte alternatiu* ha estat nominat als premis de l'Associació de Productoras de Cine Publicitari en la categoria de millor realització i millor producció.



2.8. QUALITAT ACREDITADA

Durant l'exercici de 2008 el Departament de Qualitat ha estat treballant principalment en la definició del model de gestió de qualitat que es vol implantar a TMB, el qual té com a principal repte la implantació de la qualitat com una gestió basada en processos, que permeti que l'organització estigui orientada en tot moment a la satisfacció de les necessitats del client, tant intern com extern.

Paral·lelament a la definició d'aquest nou model, amb col·laboració amb totes les àrees de TMB, s'han dut a terme actuacions concretes en diferents àmbits de gestió.

En les unitats certificades de les línies L2, L3 i L11 s'han fet les actuacions oportunes per tal d'adequar el sistema de gestió de qualitat amb el sistema de gestió de les gerències. Això s'ha aconseguit per mitjà de la integració dels comitès de qualitat amb els comitès de servei, la integració dels objectius de servei amb els objectius de qualitat, i la definició dels indicadors dels quadres de comandament i dels indicadors de qualitat.

També s'han efectuat les auditories internes i externes del sistema de gestió des d'una visió de procés. Com a prova pilot, l'auditoria de la L2 i del Centre de Control de Metro (CCM) s'ha fet de forma conjunta i simultània per tal de veure i avaluar les connexions entre aquestes dues unitats certificades i les afectacions que podia tenir per als ciutadans. Atès l'èxit d'aquest nou sistema d'auditoria, de cara a l'any 2009 s'incorporarà a la L3, de manera que les auditories de les gerències de les línies L3 i L2 i del CCM es faran conjuntes.

Així mateix, s'han fet auditories internes de les unitats certificades del Centre de Regulació de l'Operació de Bus (CRO), del Centre de Suport Telemàtic (CST), dels Centres TMB d'Atenció al Ciutadà, de la Unitat de Formació, Taller de Material Mòbil de Vilapicina i del CON de Ponent de Bus. A les mateixes unitats s'han dut a terme les auditories externes, i s'ha aconseguit superar amb èxit tant el seguiment com la renovació de les certificacions.

Pel que fa a noves certificacions, s'ha obtingut la ISO 9001:2000 per a les activitats del Taller Central de Material Mòbil de Metro de Sagrera i per al CON d'Horta de Bus. Actualment s'està treballant en la implantació del model de gestió basat en la UNE 13816 a l'Àrea de TB.

3



3. TMB I EL SEU EQUIP HUMÀ

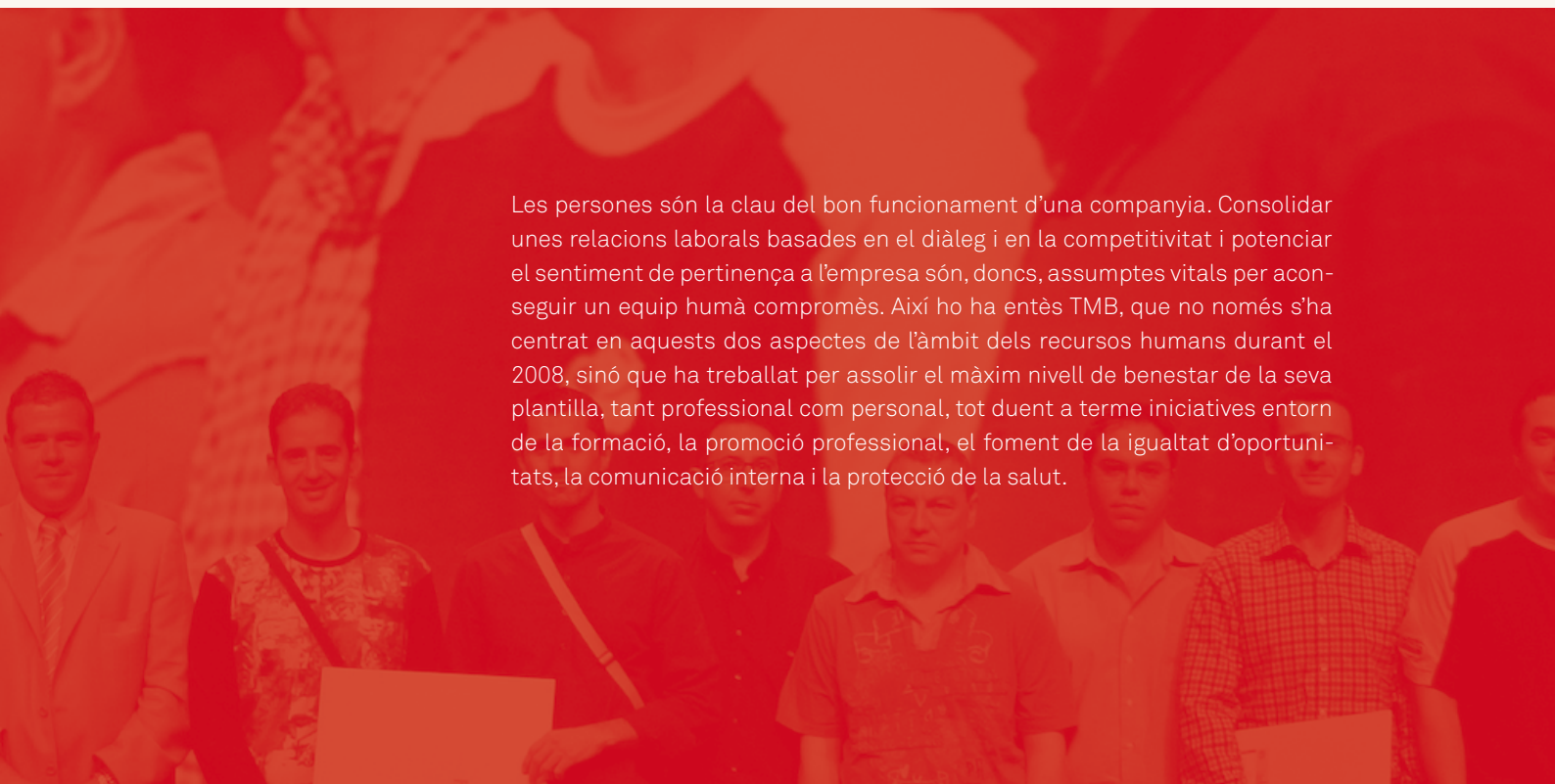
FITES 2008:

- TMB, PREMIADA PEL SEU COMPROMÍS EN LA INTEGRACIÓ DE LES PERSONES AMB DISCAPACITAT.
- NEGOCIACIÓ DEL XXV CONVENI COL·LECTIU A METRO.

OBJECTIUS 2009:

- NEGOCIACIÓ I SIGNATURA D'UN CONVENI COL·LECTIU A TB DINS DEL MARC PRESSUPOSTARI.
- MILLORA EN LA COMUNICACIÓ DE LA ROTB (REFLEXIÓ ORGANITZATIVA DE TB) A TOTS ELS NIVELLS, NO DES DE LA VESSANT DE PROCEDIMENTS SINÓ DE COMUNICACIÓ I POLÍTIQUES DE PROXIMITAT.
- MILLORAR LA PRODUCTIVITAT I POTENCIAR EL DESENVOLUPAMENT PERSONAL I PROFESSIONAL.
- ADEQUAR L'ORGANITZACIÓ A LES NECESSITATS QUE IMPLICA L'EXPLOTACIÓ DE LES LÍNIES AUTOMÀTIQUES L11 I L9.

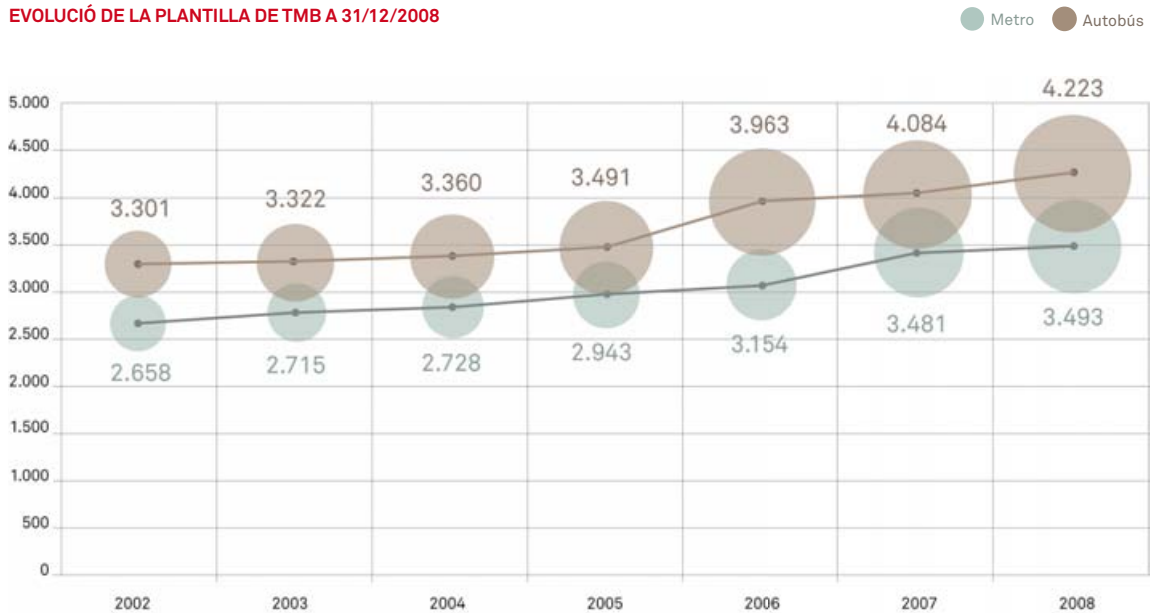
Les persones són la clau del bon funcionament d'una companyia. Consolidar unes relacions laborals basades en el diàleg i en la competitivitat i potenciar el sentiment de pertinença a l'empresa són, doncs, assumptes vitals per aconseguir un equip humà compromès. Així ho ha entès TMB, que no només s'ha centrat en aquests dos aspectes de l'àmbit dels recursos humans durant el 2008, sinó que ha treballat per assolir el màxim nivell de benestar de la seva plantilla, tant professional com personal, tot duent a terme iniciatives entorn de la formació, la promoció professional, el foment de la igualtat d'oportunitats, la comunicació interna i la protecció de la salut.



3.1. COMPROMÍS AMB LA CREACIÓ DE TREBALL

La plantilla activa de TMB (sense Telefèric de Montjuïc) era de 7.707 empleats a 31 de desembre de 2008, dels quals 3.493 empleats pertanyien a FMB i 4.223 a TB. Dins d'aquest còmput s'inclouen 645 empleats en règim de jubilació parcial, vinculats a un contracte de relleu, que treballen com a màxim un 15% del temps de jornada efectiva anual, com a conseqüència de l'aplicació del conveni col·lectiu i la normativa laboral. El Telefèric disposava d'un equip humà, a 31 de desembre de 2008, de 22 persones (quatre conductors encarregats i 18 auxiliars).

EVOLUCIÓ DE LA PLANTILLA DE TMB A 31/12/2008



*Dades a 31 de desembre de 2008.

TMB fomenta la contractació indefinida, tal com manifesten les dades sobre contractació que aporta el quadre següent:

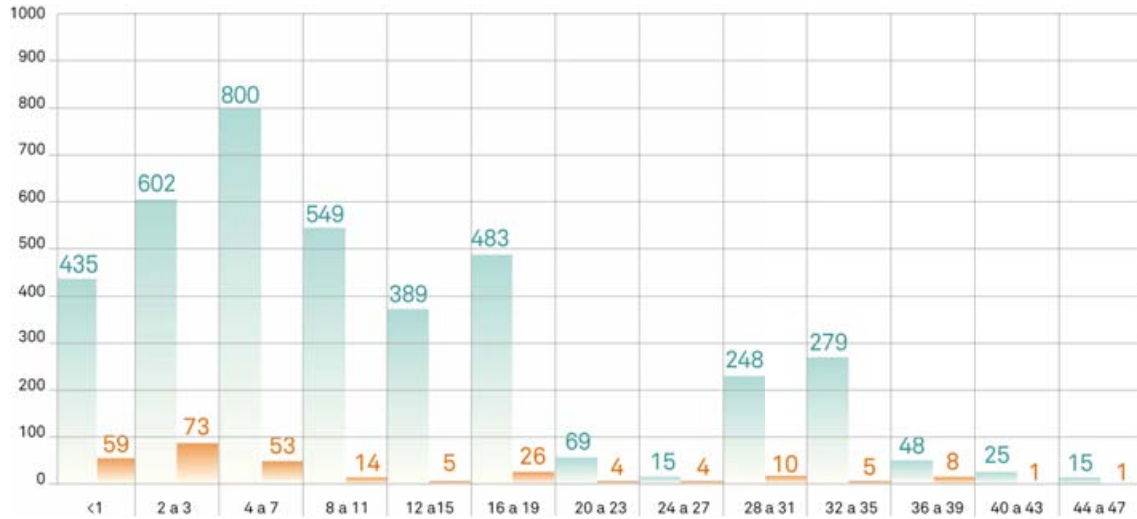
TIPOLOGIA DE CONTRACTES DEL TOTAL DE LA PLANTILLA A 31/12/2008

	AUTOBÚS			METRO		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Indefinits	3.536	3.516	3.638	2.599	2.419	2.474
Durada determinada	301	407	389	228	652	585
Relleu	126	161	196	327	410	434

*Dades a 31 de desembre de 2008.

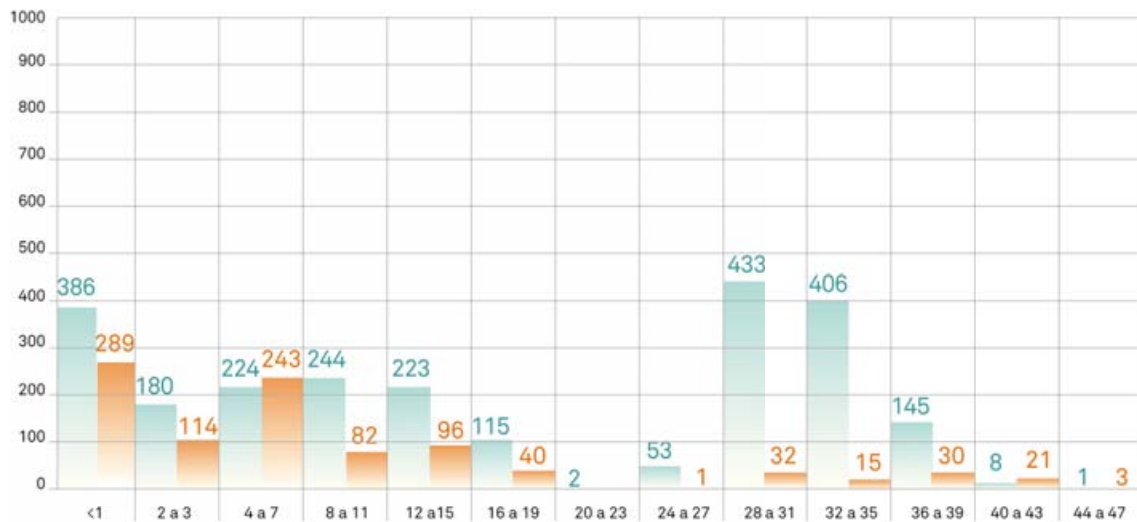
PERMANÈNCIA EN ANYS Transports de Barcelona, SA

● Home ● Dona



PERMANÈNCIA EN ANYS Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

● Home ● Dona



Del total de les baixes que s'han produït a TMB, un 19,5% eres dones i un 80,5% homes. Pel que fa a la composició per edat, un 12,5% tenien menys de 30 anys; un 23,5% tenien entre 31 i 40 anys; un 12,5% tenien entre 41 i 50 anys, i un 51,5% tenien més de 50 anys.

Processos de selecció externa i promoció interna

Pel que fa als processos de selecció i promoció de Metro, s'han convocat 119 places de les quals 33 corresponen a personal de les àrees funcionals. S'han introduït les borses de treball com a eina per a la recerca de personal. Quant als processos de selecció i promoció de Bus, s'han convocat un total de 73 places. Cal destacar els processos en tres tipus de perfil: tècnics/administratius, comandaments i caps d'equip, i responsables.

Amb relació a la promoció, val a dir que al llarg del 2008 s'han dut a terme menys processos que en anys anteriors; concretament, se n'han fet vuit. S'han efectuat proves per promoure la mobilitat interna d'empleats, tot i que no associades a cap promoció, sinó per poder accedir al col·lectiu de conductors del Bus Turístic, d'una banda, i al del Tramvia Blau, de l'altra.

Com cada any, s'ha dut a terme l'avaluació de tots els processos, tant de selecció com de promoció a Metro i Bus, enviant enquestes a cada prescriptor o persona sol·licitant de la cobertura d'una vacant. La puntuació global obtinguda respecte dels processos és excel·lent (8,6 a FMB i 8,7 a TB)

PROCESSOS DE SELECCIÓ I PROMOCIÓ A METRO L'ANY 2008

Processos / Persones	Metro	Àrees funcionals	Total
Nombre de processos	32	20	52
Nombre de places convocades	86	33	119
Nombre de seleccionats (places cobertes)	62	32	94
Nombre de participants als processos	998	557	1.555
Nombre de dies de durada dels processos (mitjana)	75	46	60
Índex de Satisfacció dels processos	8,7	8,5	8,6

PROCESSOS DE SELECCIÓ I PROMOCIÓ A BUS L'ANY 2008

Processos / Persones	TB	Àrees funcionals	Total
Nombre de processos	15	23	38
Nombre de places convocades	42	31	73
Nombre de seleccionats (places cobertes)	43	31	74
Nombre de participants als processos	930	1.186	2.116
Nombre de dies de durada dels processos (mitjana)	106	35	70
Índex de Satisfacció dels processos	9,1	8,3	8,7



3.2. PROMOCIÓ DE LA IGUALTAT D'OPORTUNITATS

TMB s'esforça a promoure la igualtat d'oportunitats en l'àmbit laboral evitant discriminacions a l'hora de seleccionar i gestionar els seus recursos humans. Prova d'aquest compromís ha estat el reconeixement obtingut de la Federació ECOM, que ha concedit un premi a la trajectòria de TMB com a empresa inclusiva, pel seu impuls en matèria de polítiques d'igualtat d'oportunitats en el treball i, en concret, en pro de les persones amb discapacitats.

TMB HA ESTAT PREMIADA COM A EMPRESA INCLUSIVA PEL SEU IMPULS EN MATÈRIA DE POLÍTIQUES D'IGUALTAT D'OPORTUNITATS EN EL TREBALL

El premi es va lliurar el dia 5 de desembre en l'acte de cloenda d'un seminari sobre la inserció laboral, organitzat per la Federació ECOM i la Federació ACCAPS, que va tenir lloc a Sant Boi de Llobregat amb motiu de la celebració del Dia Internacional de les Persones amb Discapacitat. TMB hi va participar per exposar el seu compromís amb les persones amb discapacitat i amb la gestió de la diversitat en general.

Paral·lelament a les tasques per fer plenament accessibles les seves xarxes de transport, TMB fa un esforç per garantir la igualtat efectiva d'oportunitats en el treball, fruit del qual s'ha anat contractant persones amb discapacitat —per sobre del 2% que marca la llei— i s'està incorporant un nombre creixent de professionals d'origens diversos.

L'empresa és pionera en l'elaboració de plans interns d'igualtat, abans que s'implantessin per llei, i en la incorporació de la perspectiva de gènere en els estudis de mobilitat i satisfacció del client, amb la finalitat de detectar i resoldre les necessitats específiques de les dones. D'altra banda, s'ha constituït un grup de treball per confeccionar una guia de llenguatge no sexista, adaptada a tots els sectors professionals de l'empresa.

La seva experiència en gestió de la diversitat ha captat l'interès d'altres entitats com el Consorcio de Entidades para la Acción Integral con Migrantes (CEPAIM), que han convidat TMB a difondre-la.

Composició de la plantilla

La presència femenina a la plantilla de TMB s'ha vist incrementada el 2008, sobretot a Metro, on les professionals han passat a ser 1.327 respecte a les 1.061 del 2007. A continuació es mostra la distribució dels treballadors de TMB per gènere i categoria professional:

DISTRIBUCIÓ DE LA PLANTILLA PER GÈNERE I CATEGORIA PROFESSIONAL

	AUTOBÚS						METRO					
	HOME			DONA			HOME			DONA		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Plantilla total	3.739	3.852	3.960	224	232	263	2.253	2.420	2.429	901	1.061	1.064
Directius i tècnics	181	208	214	46	54	58	185	210	212	47	63	68
Quadres intermedis	238	245	296	3	3	7	332	333	147	33	33	35
Personal conveni	3.320	3.399	3.450	175	175	198	1.736	1.877	2.070	821	965	961

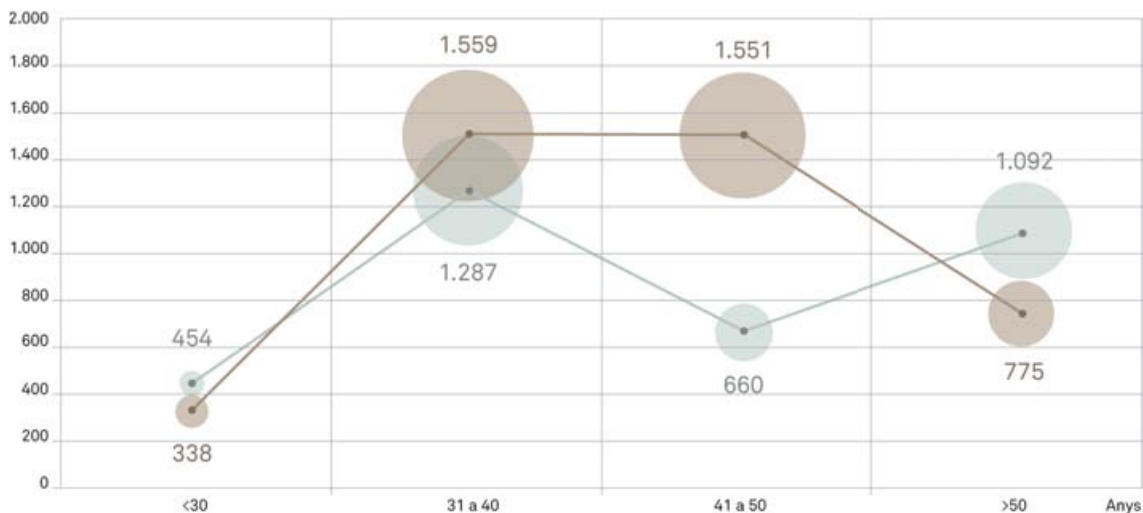
Dades a 31 de desembre de 2008.

L'edat mitjana de la plantilla a Metro s'ha situat en 43,65 anys, xifra lleugerament superior a la de l'any anterior, que va ser de 43,40 anys. Per grups d'edat, el 36,9% de la plantilla de Metro pertany a la franja d'edat que va dels 31 a 40 anys i el 31,3% està dins del col·lectiu que té més de 51 anys. A Bus, l'edat mitjana de la plantilla en actiu s'ha situat a 31 de desembre en 42,84 anys, lleugerament per sobre de la de l'any anterior. Per estructura d'edats, la major part de la plantilla se situa entre les franges de 31 a 40 anys (36,9%) i de 41 a 50 anys (36,7%).

El percentatge de persones amb discapacitat a la plantilla de TMB és del 3,06% a TB i del 2,72% a FMB, superior al 2% que estableix la llei.

DISTRIBUCIÓ DE LA PLANTILLA PER FRANJA D'EDAT

● Metro ● Autobús



3.3. APOSTA PER LA FORMACIÓ

TMB ha continuat la seva aposta per una formació de qualitat i adaptada a les necessitats del seu equip humà. Cal destacar la realització d'un estudi de viabilitat d'un centre de formació adreçat al sector transport pel Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC), com també l'èmfasi posat en la potenciació de la direcció per competències. Les novetats en l'organització, com la propera gestió de la L9 o el Nou Model Operatiu, també han centrat les activitats de formació.

Des del centre corporatiu de TMB es coordinen les accions adreçades a cobrir les necessitats formatives de directius, quadres i resta de personal de les àrees funcionals, en àmbits com els idiomes, la prevenció de riscos laborals i d'altres. Des del punt de vista quantitatiu, l'activitat formativa global de les àrees funcionals ha estat la següent:

TMB	Cursos	Participacions	Assistents	Hores d'assistent
Centre de Desenvolupament Directiu	47	375	231	3.519
Programa d'Ajut al Comandament	58	589	375	6.853
Formació tècnica per a àrees funcionals	22	198	153	2.710
Idiomes	209	212	208	7.708
Sistemes d'informació	39	313	230	3.765
Prevenció de Riscos Laborals	25	185	175	557
Inscripcions a cursos externs	148	212	137	12.071
Altres	45	396	300	5.052
TOTALS	593	2.480	1.809	42.235

Les dades de formació a Metro i Bus han estat les següents:

DADES DE FORMACIÓ A METRO

	2006	2007	2008
Cursos	1.114	1.523	1.193
Assistents	2.186	2.502	2.412
Participacions	6.578	7.261	6.041
Hores lectives	21.876	25.578	19.432
Hores assistent	96.294	94.438	75.935
Ràtios			
Assistents/curs	5,9	4,77	5,06
Hores per empleat	35,66	32,56	25,31
% plant. formada	78,00	83,40	80,48

DADES DE FORMACIÓ A BUS

	2006	2007	2008
Cursos	677	893	729
Assistents	2.839	3.031	2.524
Participacions	5.173	7.713	4.221
Hores lectives	14.499	13.859	18.807
Hores assistent	72.803	71.242	55.010
Ràtios			
Assistents/curs	7,64	8,64	5,79
Hores per empleat	21,41	19,79	14,19
% plantilla formada	77,90	86,60	65,10

En total, s'han impartit 34.302 hores lectives de formació a TMB (21.254 hores a FMB i 12.527 hores a TB).

Pel que fa a l'activitat formativa centrada en FMB i TB, hi ha hagut un descens degut bàsicament a la reducció del nombre d'ingressos a l'estiu a Metro i a l'impacte de les vagues dels primers mesos de l'any i als reajustaments que han comportat a Bus. Aquesta dada no és forçosament negativa, ja que la formació com a activitat al servei del negoci ha d'adaptar el seu volum en cada moment; cal fixar-se com a reptes cobrir les necessitats, però no obligatòriament incrementar els indicadors any rere any.

PRIMER PROJECTE DE FORMACIÓ EXPERIENCIAL

Entre març i juny de 2008 s'ha desenvolupat un projecte formatiu adreçat als caps de grup operatiu de línies (CGOL) i als comandaments intermedis d'exploració (CE) que, sota el model de formació experiencial, ha pretès deixar una petjada especial en els participants i posar en pràctica a l'empresa noves metodologies pedagògiques.

El projecte persegueix tres objectius bàsics: cohesionar els equips CGOL-CE, identificar les oportunitats de treball en equips matricials i potenciar el desenvolupament del nou model operatiu (NMO) de la xarxa d'autobusos.

La formació experiencial consisteix en una sèrie d'activitats celebrades generalment a l'aire lliure, basades en simulacions, situacions abstractes i jocs de rol. Posteriorment, el grup analitza aquestes situacions i el seu desenvolupament, per extreure'n conclusions relatives a l'activitat laboral. Totes les situacions estan dissenyades amb objectius concrets, com ara el paper de la confiança mútua, la comunicació, la col·laboració, etcètera.

Un total de 16 jornades de formació, 182 participants i una nota superior al 8,5 és el balanç numèric d'aquesta iniciativa.

FORMACIÓ EN COMUNICACIÓ AMB PERSONES DISCAPACITADES

Un dels fonaments de la Responsabilitat Social de TMB és garantir l'accessibilitat universal del transport públic a la ciutadania. TMB pensa que l'accessibilitat no només és una qüestió tecnològica, sinó que també hi compten les persones. Per això durant el mes de novembre va dur a terme un curs pilot sobre l'atenció i la comunicació amb persones amb qualsevol tipus de discapacitat.

L'objectiu va ser oferir recursos als professionals de TMB perquè puguin gestionar situacions quotidianes. En concret, es van treballar les habilitats següents:

- Millorar la capacitat de comunicació de les persones que atenen el públic per tal de donar un servei de qualitat. Fer-se entendre.
- Saber resoldre situacions relacionals amb persones amb diferents tipus de discapacitat.
- Saber resoldre dificultats de mobilitat davant d'incidències o problemes del servei.
- Conèixer aspectes legals, drets i deures, responsabilitats, etc., com també elements tècnics per facilitar la mobilitat de les persones amb discapacitat.

El curs, adreçat al personal dels Centres d'Informació i Atenció al Client i a quadres de Metro i TB, es va desenvolupar al llarg de sis sessions, amb la col·laboració de tècnics de l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat i la participació voluntària de persones de l'empresa que tenen alguna discapacitat, per aportar la seva experiència i testimoni.

L'experiència ha servit com a base per desenvolupar diferents modalitats de formats adaptats a la resta de treballadors i treballadores que tenen una funció professional orientada a la ciutadania.

3.4. AFAVORIMENT DEL DESENVOLUPAMENT PROFESSIONAL

L'any 2008 s'ha continuat l'adequació de les descripcions de llocs de treball tant a Metro com a Bus. S'han revisat 66 descripcions, cosa que ha permès detallar les responsabilitats bàsiques i les funcions reals de cadascun dels llocs de treball. Això ha servit de base per establir els objectius i les respectives fites de desenvolupament mitjançant les Apreciacions de l'Actuació.

En relació a Metro, s'ha constituït formalment el Comitè de Valoració de llocs de treball exclusius d'aquesta àrea. A l'Àrea de Negoci de Bus, s'han estat convocant i reunint diversos Comitès de Valoració de llocs de treball fins just abans del mes d'agost.

Plans de desenvolupament individual (PDI)

Els Plans de Desenvolupament Individual són un compromís anual de millora personal en el marc del procés d'Apresiasió de l'Actuació, amb el suport i la supervisió de l'avaluador. Durant el 2008 s'han aplicat accions de seguiment amb les persones que havien participat en l'exercici anterior, tot proposant accions de millora i de formació. Tots els participants van rebre la *Guia de Desenvolupament de les Principals Competències*, que recull recursos de tota mena per a l'adquisició i millora de competències.



Durant el 2008 s'ha efectuat el tancament de l'Apresiasi de l'Actuaci3, corresponent a l'any anterior, del comandament intermedi i el personal directiu. S'han gestionat un total de 1.119 apreciacions, 382 corresponents a quadres intermedis de Metro, 249 a quadres intermedis de TB i 488 al personal directiu i t3cnic.

PERCENTATGE DE TREBALLADORS AMB AVALUACIONS REGULARS D'ACOMPLIMENT I DESENVOLUPAMENT A TMB SOBRE EL TOTAL DE PLANTILLA

	2006	2007	2008
COMANDAMENT METRO	13,4	11,0	10,9
COMANDAMENT TB	7,4	6,1	6,5
COMANDAMENT TMB (mitjana TB i FMB)	10,4	8,6	8,5
COL·LECTIU DIRECTIUS I TÈCNICS TMB	7,7	6,5	No disponible fins al primer trimestre de 2009

3.5. POLÍTIKA DE BENEFICIS SOCIALS

Tots els treballadors de TMB a jornada completa, independentment del tipus de contracte i la categoria professional, reben una s3rie de beneficis socials, orientats al seu benestar personal. Aquests s3n:

- Exced3ncia per maternitat de fins a cinc anys, amb reserva del lloc de treball els tres primers anys i amb el c3mput de dos anys a l'efecte d'antiguitat.
- Exced3ncia per tenir cura d'un familiar que requereixi dedicaci3 especial de fins a dos anys, amb reserva del lloc de treball durant un any i amb el c3mput a l'efecte d'antiguitat.
- Permís retribuït de dos dies per canvi de domicili.
- Permís de tres dies pel naixement d'un fill/a.
- Permís de tres a set dies per malaltia greu o mort d'un familiar, fins al segon grau de consanguinitat o afinitat.
- Ajudes de guarderia.
- Concessi3 de pr3stecs per a l'adquisici3 d'habitatges.
- Pla de pensions.

El col·lectiu de directius i t3cnic disposa de beneficis socials suplementaris a aquells que rep el personal sotm3s al conveni col·lectiu.

Pla de pensions

TMB disposa d'un pla de pensions externalitzat des de l'any 2000, tant per al personal de Metro com per al d'Autob3s, establert com a resultat d'un consens amb els sindicats i atenent la legislaci3 vigent.

En el cas de Metro, qualsevol treballador no adherit al pla en la data de formalització pot sol·licitar l'adhesió al col·lectiu C. Aquesta particularitat afecta tant els treballadors que es van incorporar a TMB abans de la data de formalització del pla com els que ho van fer amb posterioritat. El 2008 s'ha revertit el percentatge d'aportació al Pla de Pensions: ara els empleats de Metro aporten un 1,65% del salari pensionable i l'empresa un 2,60%.

En el cas d'Autobús, a partir del 26 de gener de 2006 s'aprova l'adhesió automàtica de tots els treballadors al col·lectiu B. Les noves incorporacions s'adhereixen automàticament al col·lectiu B l'endemà de la finalització del període de prova. Durant els tres mesos següents, es pot canviar al col·lectiu D o bé sol·licitar la no adhesió, d'acord amb les especificacions del reglament d'aquest pla de pensions. Pel que fa a les aportacions, a TB la situació es manté igual que el 2007: l'empleat aporta un 2,6% i l'empresa un 1,65%.

COBERTURES DEL PLA DE PENSIONS DE FMB

	Col·lectiu A		Col·lectiu B		Col·lectiu C	
Classe de finançament	Prestació definida		Prestació definida		Mixta	
Participis	TANCAT	Treballadors cotitzants abans de 1967 adherits abans del 1998	TANCAT	Treballadors cotitzants abans de 1967 adherits abans del 1998	OBERT	Adhesions després del 1998
Prejubilació			Als 62,5 anys	Drets consolidats o renda temporal + cess		
Jubilació	De 60 a 62 anys	Renda vitalícia	De 60 a 62 anys	Renda vitalícia	De 60 a 62 anys	Fons capitalització
Incapacitat permanent total	>= 45 Anys	Renda vitalícia	>= 45 Anys	Renda vitalícia	>= 45 Anys	Renda vitalícia
	< 45 Anys	Triple de la br	< 45 Anys	Triple de la br	< 45 Anys	Capital
Incapacitat absoluta o gran invalidesa	>= 45 Anys	Renda vitalícia	>= 45 Anys	Renda vitalícia	>= 45 Anys	Renda vitalícia
	< 45 Anys	Triple de la br	< 45 Anys	Triple de la br	< 45 Anys	Capital
Viduitat o orfenesa total	Mort d'actiu	Renda vitalícia	Mort d'actiu	Renda vitalícia	Mort d'actiu	Renda vitalícia
	Mort de passiu	Renda vitalícia	Mort de passiu	Renda vitalícia	Mort de passiu	Fons assignat
Aportacions participi	2,6% Del salari pensionable		2,6% Del salari pensionable		1,65% Del salari pensionable	
Aportacions promotor	% Del salari pensionable calculat en funció de l'edat		% Del salari pensionable calculat en funció de l'edat		2,6% Del salari pensionable	
Aportacions voluntàries	Sí		Sí		Sí	

COBERTURA DEL PLA DE PENSIONS DE TB

	Col·lectiu A		Col·lectiu B carència: 3 anys d'antiguitat		Col·lectiu C1		Col·lectiu C2		Col·lectiu D	
Classe de finançament	Prestació definida		Prestació definida		Prestació definida		Prestació definida		Mixte	
Participis	TANCAT	Treballadors cotitzants abans de 1967 adherits abans del 1998	OBERT	Adhesions després del 2000	TANCAT	Treballadors cotitzants abans de 1967 adherits abans del 1998	TANCAT	Treballadors adherits abans del 2000	OBERT	Adhesions després del 2000
Prejubiliació							Als 62,5 anys	Drets consolidats o renda temporal + CESS		
							Als 63 anys + 5 mesos	Renda temporal+CESS		
Jubilació	De 60 a 62 anys	Complement fins al 80% de la BRSS	De 60 a 65 anys	No hi ha complement	De 60 a 62 anys	Renda vitalícia	De 60 a 62 anys	Renda vitalícia	de 60 a 65 anys	Fons capitalització
Incapacitat permanent total	>= 55 Anys	Opció renda vitalícia + capital o capital	>= 55 Anys	Opció Renda vitalícia + capital o capital	>= 45 Anys	Renda vitalícia	>= 45 Anys	Renda vitalícia	>= 45 Anys	Renda vitalícia
	< 55 Anys	Indemnització segons edat	< 55 Anys	Indemnització segons edat	< 45 Anys	Capital	< 45 Anys	Capital	< 45 Anys	Capital
Incapacitat absoluta o gran invalidesa	No hi ha complement		No hi ha complement		>= 45 Anys	Renda vitalícia	>= 45 Anys	Renda vitalícia	>= 45 Anys	Renda vitalícia
					< 45 Anys	Capital	< 45 Anys	Capital	< 45 Anys	Capital
Viduitat o orfenesa total	Mort en actiu	Complement fins al 60% de la BRSS (sí el cònjuge no treballa)	Mort en actiu	Complement fins el 60% de la BRSS (sí el cònjuge no treballa)	Mort en actiu	Renda vitalícia	Mort en actiu	Renda vitalícia	Mort en actiu	Renda vitalícia
	Mort de passiu	No hi ha complement	Mort de passiu	No hi ha complement	Mort de passiu	Renda vitalícia	Mort de passiu	Renda vitalícia	Mort de passiu	Fons assignat
Aportacions participi	No hi ha aportacions		No hi ha aportacions		2,6% del salari pensionable		1,65% del salari pensionable		2,6% del salari pensionable	
Aportacions promotor	% del salari pensionable calculat en funció de l'edat		% del Salari Pensionable calculat en funció de l'edat		% del salari pensionable calculat en funció de l'edat		% del salari pensionable calculat en funció de l'edat		1,65% del salari pensionable	

A continuació es detallen les dades corresponents a l'any 2008:

Actuacions i prestacions del Pla de Pensions FMB	Totals
Adhesions al col·lectiu C	83
Procedents d'excedències	2
Jubilacions totals	2
Jubilacions parcials	80
Jubilacions parcials pendents de resolució judicial	1
Incapacitat permanent total < 45 anys	0
Incapacitat permanent total = > 45 anys	1
Incapacitat permanent absoluta < 45 anys	4
Incapacitat permanent absoluta = > 45 anys	6
Gran invalidesa	0
Orfandat	1
Viduïtat (per mort d'actiu/va)	1
Viduïtat reversible a capital (per mort de passiu/va)	27
En tramitació per tots els conceptes	9
Actuacions i prestacions del Pla de Pensions TB	Totals
Adhesions al col·lectiu B	119
Adhesions al col·lectiu D	73
Procedents d'excedències	16
Jubilacions totals	1
Jubilacions parcials	57
Jubilacions parcials pendents de resolució judicial	0
Incapacitat permanent total < 55 anys	3
Incapacitat permanent total = > 55 anys	3
Incapacitat permanent total < 45 anys	2
Incapacitat permanent total = > 45 anys	3
Incapacitat permanent absoluta < 45 anys	2
Incapacitat permanent absoluta = > 45 anys	2
Gran invalidesa	0
Viduïtat (per mort d'actiu/va)	1
Viduïtat reversible a capital (per mort de passiu/va)	7
En tramitació per tots els conceptes	16

NOVETATS AL PLA DE PENSIONS DE METRO

Arran del nou Conveni Col·lectiu 2008-2011 de Metro, la Comissió de Control del Pla de Pensions va aprovar un conjunt de millores que afavoriran directament les persones adherides, així com la modificació i adaptació del Reglament del Pla a les novetats legislatives recollides en els reials decrets 439/2007 i 1684/2007.

Entre les més significatives, aplicades a partir de gener del 2009, cal destacar la implementació d'un nou sistema d'aportacions per al col·lectiu C que redueix l'aportació que va a càrrec del partícip i incrementa la que fa la promotora, així com la possibilitat d'ampliar les aportacions en cas de reducció de jornada per conciliació de la vida laboral i familiar.

Assistència social

Durant l'any s'han dut a terme unes 386 intervencions a personal de Metro. Pel que fa a tractament continuat, s'han tractat 61 noves situacions, que han suposat iniciar un procés d'intervenció, seguiment i avaluació. D'altra banda, s'han presentat al voltant de 95 casos relatius a problemàtiques específiques, tant de caràcter laboral (prestacions, aplicació de la Llei de conciliació, mediació de conflictes, etc.), com sociofamiliar (adopcions, problemàtiques de disminuïts i ancians, teràpies, tràmits de separacions, etc.), que comporten una alteració personal, familiar o laboral, ja sigui temporal o definitiva, i que requereixen suport. També s'han atès consultes puntuals relacionades amb la normativa i les prestacions d'empresa, així com també amb prestacions de les diferents administracions i serveis externs (ajuts d'educació especial, programa Viure en Família, serveis de teleassistència, adopcions, beques, etc.). Durant l'exercici s'han fet 19 noves sol·licituds d'ajut mensual, 19 d'ajuts puntuals i 12 de préstecs del Fons d'Assistència Social de Metro.

En l'Àrea de Negoci de Bus, s'han efectuat unes 364 intervencions. Amb relació a problemes que requereixen tractament continuat, s'han tractat 57 noves situacions. En la resta de categories, s'han presentat al voltant de 111 casos de requeriment d'orientació i assessorament personalitzat, i 21 noves sol·licituds d'ajut mensual, 13 d'ajuts puntuals i 17 de préstecs del Fons d'Assistència Social de Bus.

Pel que fa al salari, tots els treballadors de TMB cobren per damunt del salari mínim interprofessional, tal com mostra el següent quadre:

		Diferència
SMI 2008	8.400,00	
TB - Grup C, Nivell 1	19.489,57	11.089,57
FMB - Aux. subaltern	24.016,44	15.616,44

El personal del col·lectiu de directius i tècnics té un salari variable que, en el cas dels departaments de medi ambient i RSC, depèn del compliment de l'organització en aspectes mediambientals i socials.

PROMOCIÓ DEL SISTEMA DE COTXE COMPARTIT PER A EMPLEATS

L'empresa Avancar Carsharing, participada per TMB en un 2,89% del capital, ha fet durant el 2008 una oferta especial per a tots els treballadors, consistent en l'estalvi de la quota del primer any. Gràcies a aquesta promoció, els treballadors que s'hi han adherit només han hagut d'abonar els quilòmetres recorreguts i les hores d'ús del cotxe reservat.

El *carsharing* és un sistema que permet disposar de cotxe sense necessitat de comprar-lo i mantenir-lo. Aquest sistema es basa en una flota compartida de vehicles, disponible les 24 hores del dia els 365 dies de l'any. El seu principal avantatge és que contribueix a reduir els costos individuals i socials de la mobilitat.

3.6. CANALS DE COMUNICACIÓ INTERNA

El servei de Comunicació Interna, que el 2008 ha quedat inclòs dins l'Àrea de Comunicació, ha continuat potenciant els diversos canals establerts per tal de fomentar el diàleg continu i efectiu entre tots els treballadors de TMB.

SISTEMES DE COMUNICACIÓ INTERNA

Actes corporatius	<ul style="list-style-type: none"> S'han dut a terme set programes d'acollida destinats al personal de nou ingrés a l'empresa. S'han celebrat actes de vinculació dels empleats veterans a l'empresa (noces d'argent i d'or).
Bústia corporativa	<ul style="list-style-type: none"> S'ha continuat gestionant i donant resposta a les diferents bústies corporatives: Racó de l'Empleat, Hora Punta, TMB Gestió, Departament de Comunicació Interna i Convenis de TB i de FMB.
Informació corporativa	<ul style="list-style-type: none"> L'any 2008 s'ha treballat en la publicació dels avisos oficials, en la publicació dels resums i actes dels convenis de Metro i TB, i s'ha fet un estudi de la pàgina web externa i interna.
Revistes corporatives i notes internes	<ul style="list-style-type: none"> Al llarg de l'any s'han editat i distribuït set números de la revista <i>Hora Punta Gentmb</i>, que ha encetat una nova etapa en aquest darrer any. De la revista <i>TMB Gestió</i>, s'ha publicat el número 21, i s'han editat i distribuït 13 números de la revista <i>Línia TMB</i> amb un nou format amb què es pretén donar informació puntual i ràpida aprofitant els mitjans tecnològics actuals i, alhora, potenciar l'ús del correu electrònic i la intranet.
Quioscos d'informació	<ul style="list-style-type: none"> S'ha treballat en l'actualització del programari i el maquinari, com també en una proposta de disseny de plantilles, logotip i continguts.
Grups de millora	<ul style="list-style-type: none"> Al llarg de l'any s'han desenvolupat diverses accions orientades a facilitar la participació dels treballadors en la millora contínua de processos, eines i instal·lacions. En destaca la celebració, el dia 17 de juny, de la XII Jornada de Sistemes de Participació a l'Auditori de Cornellà, que va comptar amb 59 grups de treball, 310 iniciatives individuals de millora i 35 sessions de millora.
Audiovisuals	<ul style="list-style-type: none"> Des del Departament d'Audiovisuals s'han dut a terme diversos treballs encarregats per les diferents àrees operatives i funcionals de TMB. Alguns dels més significatius són: <i>Jornada de reconeixement als socorristes de TMB</i>, <i>Visites escolars</i>, <i>5è i 6è festivals de músics al metro</i>, <i>Video revista en trenes (24 hores de millora contínua)</i>, <i>Pruebas de conducción automática en L-2</i>, <i>Les persones, el nostre principal actiu</i>, <i>Actes de la inauguració de noves estacions de L-3</i> i <i>Projecte educatiu TMB Educa</i>.
Esmorzars de treball de TMB amb el director general de Metro	<ul style="list-style-type: none"> Els esmorzars de treball són l'eina amb la qual els directors generals de les àrees de negoci poden trobar-se amb el personal de base per donar-los a conèixer aspectes importants de l'organització i oferir-los la possibilitat de manifestar opinions, dubtes, iniciatives i impressions.

TMB PREMIA 26 PROPOSTES INNOVADORES DELS TREBALLADORS

La celebració de la XII Jornada de Sistemes de Participació va premiar 19 grups de treball i 7 iniciatives individuals de millora. En la seva 12^a edició, la trobada va tornar a revelar-se com la gran festa de les idees i les aportacions dels empleats de TMB. Com van explicar dos representants dels participants, Mònica Domech i Raúl Cano, els sistemes de participació ofereixen l'oportunitat d'aportar millores a la feina, com també de conèixer persones de l'organització.

L'acte es va celebrar el 17 de juny a l'Auditori de Cornellà, on es van congrega més de 500 persones en un esdeveniment obert a tota l'empresa. A les 9.00 hores es van obrir les portes de l'auditori i fins a les 11.30 tots els assistents van poder visitar l'exposició dels projectes presentats.



3.7. PROTECCIÓ I PROMOCIÓ DE LA SALUT

Protegir i promoure la salut de tota la plantilla és una de les principals tasques de l'Àrea de Recursos Humans de TMB. En l'àmbit de la prevenció de riscos laborals, el 2008 s'ha actualitzat el Pla Director de Prevenció de Riscos Laborals. També s'han impartit vuit accions formatives en responsabilitats i gestió de la prevenció a directius, tècnics i comandaments de diferents centres de treball i unitats, amb un total de 209 assistents. Per ajudar a difondre la importància de la prevenció, s'han editat quatre Manuals de Prevenció i Salut i s'ha posat en marxa el nou web del Servei de Prevenció i Salut a la intranet, amb un nou disseny i continguts renovats.

Existeixen dos Comitès de Seguretat i Salut, un per a TB i un altre per a Metro, on estan representats el 100% dels treballadors. El Comitè de Seguretat i Salut de Metro el componen vuit membres en representació dels treballadors i vuit més en representació de l'empresa. Durant el 2008, ha celebrat 11 reunions ordinàries, 28 de sectorials i nou reunions de treball. Al llarg de l'any s'han efectuat un total de 20 visites conjuntes amb els membres del Comitè de Seguretat i Salut.

El Comitè de Seguretat i Salut de TB el componen set membres en representació dels treballadors i set en representació de l'empresa. Pel que fa a Autobús, s'han celebrat 12 reunions ordinàries, 11 extraordinàries derivades d'agressions a conductors i quatre monogràfiques o de treball. S'han fet 16 visites conjuntes.

Durant l'any 2008, s'han identificat i avaluat diferents riscos psicosocials o ergonòmics i qüestions d'higiene industrial, i s'ha fet un estudi sobre la fatiga visual al personal dels trens de la sèrie 9000, per tal de revisar riscos dels diferents departaments de TMB.

Quant a la formació als empleats de Metro en competències preventives, s'han efectuat 126 sessions per part de la Unitat de Prevenció, que han representat donar formació a 1.039 assistents. Per altra banda, la Unitat de Salut ha organitzat un total de 13 sessions formatives amb un total de 129 assistents.

Pel que fa als empleats de Bus, s'han dut a terme 70 sessions per part de la Unitat de Prevenció, la qual cosa ha representat donar formació a 444 assistents de diferents àmbits. Per altra banda, la Unitat de Salut ha fet un total de cinc sessions formatives amb un total de 60 assistents.

Promoció de la salut

Pel que fa a la promoció de la salut, s'ha fet la campanya de vacunació contra la grip (164 empleats a Metro i 496 a Bus) i contra el tètanus i la diftèria (53 empleats a Metro i Bus), i un total de 33 treballadors de Metro i 51 de Bus van seguir diverses activitats dirigides a la prevenció de malalties causades per l'obesitat, el tabac i l'estrès.

El nombre d'exàmens de salut efectuats a Metro ha estat de 1.716 (82,6% sobre els planificats i un 30,4% més respecte a l'any anterior). A més, s'ha dut a terme un total de 707 exàmens de salut no planificats. A Bus, el nombre d'exàmens de salut efectuats ha estat de 2.887 (92,7% sobre els planificats i 7,6% més respecte a l'any anterior), a més de de 659 no planificats.

Al llarg de l'any s'han fet 1.368 visites a Metro i 3.120 a Bus per a assistència i tractament de contingències laborals dels treballadors al centre assistencial de Sagrera; 145 proves diagnòstiques a Metro i 235 a Bus relacionades amb accidents de treball, i nou intervencions quirúrgiques a treballadors accidentats a Metro i 20 a Bus.

S'han fet també 1.290 visites a Metro i 3.283 a Bus en col·laboració amb els treballadors i el sistema públic de salut per contribuir a la reducció de la durada del temps dels episodis d'incapacitat temporal per contingència comuna. A més, s'ha dut a terme un conjunt de proves diagnòstiques, consultes amb especialistes i rehabilitacions relacionades amb contingències professionals (49 casos a Metro i 72 a Bus).

L'absentisme per malaltia o accident ha estat de l'11,06% a TB i del 9,36% a FMB. Cal tenir en compte l'impacte negatiu de les vagues durant el primer trimestre del 2008 en aquests percentatges.

Incidències en salut laboral

Durant 2008 s'han registrat 6.626 notificacions per incapacitat temporal, de les quals 900 han estat per motius laborals i 5.726 per contingències comunes. Així mateix, s'han hagut de fer 1.322 assistències per accidents de treball i malalties professionals i més de 3.800 visites mèdiques.

El nombre de dies perduts, a Metro ha estat de 2.829 i a Bus, de 8.083. Pel que fa al nombre d'accidents amb baixa, a Metro han estat 276 i a Bus, 578. Durant el 2008 no hi ha hagut cap víctima mortal a TMB.

NOTIFICACIONS D'INCAPACITAT TEMPORAL (31/12/2008)

Notificacions d'incapacitat temporal	6.626
Per contingències laborals	900
Per contingències comunes	5.726
Assistència i tractament d'accidents de treball i malaltia professional	1.322
Visites mèdiques	3.846
Gestió de les incapacitats temporals (visites)	5.395

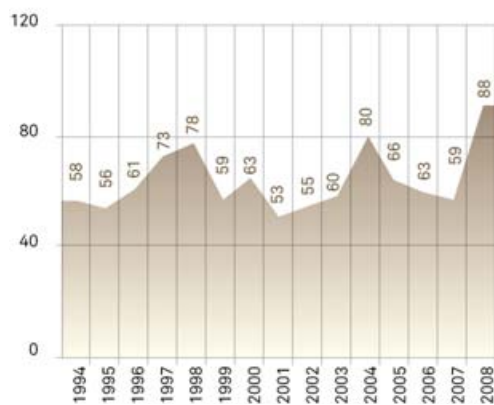
ÍNDEX D'INCIDÈNCIA D'ACCIDENTS LABORALS PER TREBALLADOR A AUTOBÚS A 31/12/08

(Nombre d'accidents amb baixa per cada 1.000 empleats)



ÍNDEX DE FREQUÈNCIA D'ACCIDENTS LABORALS PER TREBALLADOR A AUTOBÚS A 31/12/08

(Nombre d'accidents amb baixa per cada milió d'hores treballades)



ÍNDEX D'INCIDÈNCIA D'ACCIDENTS LABORALS PER TREBALLADOR A METRO A 31/12/08

(Nombre d'accidents amb baixa per cada 1.000 empleats)



ÍNDEX DE FREQUÈNCIA D'ACCIDENTS LABORALS PER TREBALLADOR A METRO A 31/12/08

(Nombre d'accidents amb baixa per cada milió d'hores treballades)



PROGRAMA DE FORMACIÓ, DOCÈNCIA, INVESTIGACIÓ I COL·LABORACIÓ EN SALUT LABORAL

TMB ha contribuït a la tasca de recerca i divulgació sobre salut laboral que porten a terme diferents institucions. Així, ha col·laborat en l'àmbit docent amb la Creu Roja, la Universitat Pompeu Fabra, la Universitat de Barcelona i l'Escola Superior de Prevenció de Riscos Laborals i ha participat en tres jornades dins de l'Observatori de la Fundació per a la Motivació dels RRHH que han tractat sobre prevenció de l'estrès, el nou estàndard de gestió de la prevenció OSHAS 2007 i la formació de tècnics de prevenció.

D'altra banda, ha publicat el treball de recerca *Vigilancia de la salud de los trabajadores que refieren síntomas de estrés percibido y cambios en biomarcadores de activación del eje hipofisopararrenal*, finançat amb la beca atorgada per la Fundació Mútua Universal.

3.8. VOLUNTAT DE DIÀLEG SOCIAL

3.8.1. Negociació del Conveni Col·lectiu a Bus

La reivindicació de millorar els temps de descans diari i setmanal dels conductors d'autobús va provocar la convocatòria de set dies de vaga per part dels sindicats CGT i ACTUB (del 21 al 24 de desembre del 2007 i del 2 al 4 de gener del 2008). Durant els dies de vaga es van produir actes de sabotatge a vehicles de l'empresa per part de treballadors i incidents a la sortida dels serveis mínims. Arran d'aquests fets es van instruir expedients disciplinaris per la comissió de 36 possibles faltes molt greus, que van resultar en la imposició de sancions a 24 treballadors. Amb posterioritat, la majoria de les sancions imposades han estat confirmades jurisdiccionalment en seu social.



Finalitzada la primera convocatòria de vaga, es van produir altres convocatòries en els mesos següents. El 15 d'abril de 2008 es va arribar a un acord amb els treballadors que contemplava:

- La denúncia conjunta del Conveni 2005-2008.
- L'inici de la negociació del proper conveni (amb vigència a partir de 2009) el 6 de maig del 2008.
- Inclusió i resolució a les negociacions del futur conveni del RD 902/2007; l'aplicació d'un sistema de distribució del descans setmanal que inclogui dos dies de descans a la setmana en el còmput anual de 225 dies laborables a l'any; 30 dies naturals de vacances a l'any; 14 dies corresponents a les festes oficials i 96 dies de descans, 61 d'ells, com a mínim, en dissabte i/o diumenge, partint d'una mitjana de 48 setmanes de treball a l'any; i la generació, a partir del mes de maig de 2008, d'un còmput per dia efectivament treballat de 25 minuts que, dins l'àmbit del conveni, es discutiria en la seva concreció.

Malgrat l'establiment d'una data d'inici de les negociacions del nou conveni, aquestes no es van poder iniciar en la data prevista atesa la dificultat, per part dels representants dels treballadors, de determinar la composició de la seva representació a la taula negociadora, que finalment va decidir la Direcció General de Relacions Laborals del Departament de Treball, amb data de 23 de maig de 2008. Les negociacions del futur conveni van comportar 25 reunions formals de negociació.

Malgrat l'esforç negociador realitzat per assolir un acord definitiu sobre el futur conveni abans de la finalització de l'any 2008, l'acord no ha estat possible. L'any va finalitzar amb una nova convocatòria de vaga per al dia 23 de desembre de 2008, entre les 11 hores i les 16 hores, per part dels sindicats CGT, ACTUB i Plataforma Sindical.

CANVIS EN LA REPRESENTACIÓ DELS TREBALLADORS

A causa de l'increment de plantilla de l'empresa (es van superar els 4.000 empleats), la representació dels treballadors va instar la celebració d'eleccions parcials al Comitè d'Empresa per escollir dos nous representants i, per tant, incrementar de 27 a 29 el nombre de membres. En conseqüència, la composició del Comitè d'Empresa resultant del procés electoral és la següent: vuit representants de la CGT, sis representants de l'ACTUB, cinc representants de CC.OO., cinc representants de la UGT, quatre representants del SIT, i un independent.

Com a conseqüència del resultat de les eleccions parcials, es van modificar les majories existents al Comitè d'Empresa, cosa que ha significat el canvi en la composició i en el nombre de membres de la totalitat de les Comissions de Treball Empresa / Comitè d'Empresa. Aquests canvis han estat recorreguts en seu social per part dels sindicats CC.OO., UGT i SIT, la qual cosa ha comportat que, durant el darrer trimestre de l'any 2008, les Comissions de Treball existents entre el Comitè d'Empresa i l'Empresa s'hagin paralytats i s'hagi produït l'absència formal de reunions.

D'altra banda cal destacar que durant l'any 2008 s'han constituït dos nous sindicats a l'empresa: el Sindicato Directo de Transportes (SINDI), constituït el mes de març, i la Plataforma Sindical, constituïda el mes d'octubre.

3.8.2. Negociació del XXV Conveni Col·lectiu

L'any 2008 ha estat presidit a Metro per la negociació del XXV Conveni Col·lectiu. Per això cal destacar la constitució de la taula negociadora de la part social per Seccions Sindicals, que va donar com a resultat la signatura el 20 de juny de 2008 per part de quatre de les sis Seccions Sindicals i va originar un Conveni Col·lectiu d'Eficàcia General. Així mateix, derivada de la signatura del Conveni, es va constituir la Comissió Mixta i Paritària.

Cal destacar el pacte de contractació negociat amb la part social, amb data de 30 de setembre de 2008, que ha suposat la transformació de 69 contractes temporals en indefinits i la contractació de 76 persones per tal de cobrir caps de setmana i períodes de vacances.

A TB el 93,45% dels treballadors estan coberts pel conveni. A Metro, aquest percentatge és del 92,16%.

COMPOSICIÓ DEL COMITÈ D'EMPRESA A 31/12/2008

	TB	METRO
ACTUB	6	
CCOO	5	6
CGT	8	8
CIM		1
CPT		3
SIT	5*	
SU		4
UGT	5	5

*Al 2008 va haver-hi una escissió i un representat va passar a ser independent

AFILIACIÓ SINDICAL 31/12/2008

	TB	METRO
Afiliació sindical	85,25%	76,21%

ÒRGANS DE TB I METRO AMB REPRESENTACIÓ DELS TREBALLADORS A 31/12/2008

TB	METRO
Consell d'administració	Consell d'administració
Comissió Delegada	Comissió Delegada
Comissió Permanent	Comissió Permanent
Comissió de Vestuari	Comissió de Vestuari
Comissió de Préstecs i Habitatge	Comissió de Préstecs i Habitatge
Comissió Fons d'Assistència Social	Comissió Fons d'Assistència Social
Comissió Mixta i Paritària d'Interpretació de C.C.	Comissió Mixta i Paritària d'Interpretació de C.C.
Comissió de Seguretat i Salut	Comissió de Seguretat i Salut
Comissió de Material Mòbil i Tallers	Comissió d'Estacions
Comissió d'Administració	Comissió d'Horaris
Comissió de Formació	
Comissió d'Explotació	
Comissió Valoració Llocs de Treball	



4



TMB

4. TMB I EL SEU ENTORN

FITES 2008:

- NAIXEMENT DEL PROGRAMA EDUCATIU TMB EDUCA.
- MÉS DE 1.600 OBRES PARTICIPEN AL CONCURS LITERARI PER INTERNET DE SANT JORDI.
- FOMENT DE LA LECTURA AMB LA CONTRIBUCIÓ AL PROGRAMA 'TASTA'M'.
- ENTREGA A LA FUNDACIÓ ENRIQUETA VILLAVECCHIA DELS 24.700 EUROS OBTINGUTS AMB EL CALENDARI 'TRAJECTE SOLIDARI 2008'.

OBJECTIUS PRIORITARIS 2009:

- DISSENY I ELABORACIÓ DEL PLA DIRECTOR DE COOPERACIÓ I SOLIDARITAT.
- DISSENY I ELABORACIÓ DEL PLA DIRECTOR DE CULTURA.

Generar vincles amb la ciutat de Barcelona i tots aquells municipis on dóna servei TMB és una de les màximes prioritats de la companyia pel que fa a la relació amb l'entorn. Fomentar la cultura i vetllar pel patrimoni, atendre l'educació dels més petits i contribuir a la investigació acadèmica són alguns dels eixos del compromís amb la societat de TMB. Més enllà d'aquest focus en la ciutadania catalana, la companyia aprofita la seva condició d'operador de transport per fer arribar aquest servei als col·lectius més desfavorits, a través de donacions a ONG o de col·laboracions pròpies.



4.1. NEIX EL PROJECTE EDUCATIU TMB EDUCA

TMB va presentar el 8 d'octubre de 2008 el projecte TMB Educa, una iniciativa que converteix la companyia en la primera entitat de l'àmbit metropolità de Barcelona que disposa d'un projecte educatiu propi.

El vessant educatiu com a part de la política de Responsabilitat Social Corporativa és una de les línies estratègiques que, des de 1984, ha anat desenvolupant TMB amb un programa de visites a les seves instal·lacions en què han participat milers d'estudiantos. Partint d'aquesta base, a començaments de l'any 2007 TMB va iniciar una reflexió sobre l'oferta educativa amb què comptava fins al moment, amb el doble objectiu de revisar-ne l'alineació amb els nous currículums escolars de primària i secundària i de portar a terme una avaluació de l'impacte que generava en termes de reputació corporativa. Fruit d'aquesta reflexió, neix TMB Educa, com a expressió de la voluntat educativa de TMB i de la seva implicació amb la resta d'entitats que formen la xarxa educativa barcelonina.

Per desenvolupar el projecte, i per definir-lo i adaptar-lo a les exigències dels plans d'estudis i del projecte educatiu de la ciutat, TMB compta amb la col·laboració de l'Institut de Ciències de l'Educació de la Universitat de Barcelona (UB), amb qui TMB ha signat un conveni de dos anys per a l'avaluació continuada del projecte i la formació de l'equip de monitors, i amb la col·laboració de l'Institut Municipal d'Educació de l'Ajuntament de Barcelona, amb el qual treballa en el marc del Consell de Coordinació Pedagògica (CCP) i del Projecte Educatiu de Ciutat (PEC).

TMB Educa vol ratificar l'aposta per l'educació i la formació de la ciutadania, oferint un programa d'activitats de suport als centres escolars per treballar tots els aspectes relacionats amb els transports públics de Barcelona, dins del currículum escolar. El projecte vol potenciar la participació dels joves com a agents actius de la seva ciutat, amb capacitat de decisió i crítica.

De manera concreta, TMB Educa ha dut a terme durant l'any 2008 les activitats següents:

- Un total de 243 visites d'estudiants als centres de TMB, que van comportar l'assistència d'un total de 5.815 persones.

VISITES EDUCATIVES ANY 2008		
Tipus de visita	Nombre de visites	Nombre de visitants / persones
Escolars	203	4831
Universitàries	13	272
Educació especial	40	712
Total	243	5815

- Realització d'accions educatives en els següents actes: Diada de Sant Jordi, Dia de la Seguretat Vial, Dia de la Música, Festes de la Mercè, inauguració del tram Canyelles - Trinitat Nova de la L3 i Festival de la Infància.
- Posada en marxa, a partir del curs escolar 2008-2009, de l'activitat *TMB a prop teu*, específicament dirigida als centres escolars del municipis de l'Àrea Metropolitana i que implica el trasllat dels monitors de TMB a les aules dels centres formatius.
- Col·laboració en 62 treballs de recerca i generació d'una biblioteca d'aquest tipus de treball.
- Disseny, elaboració de continguts i producció dels nous tríptics informatius de les activitats educatives, que incorporen les noves activitats. S'han enviat a tots els centres d'ensenyament de primària, secundària, formació professional i universitats i a altres contactes del món educatiu. També s'ha elaborat un nou vídeo promocional amb la inclusió d'aquests nous continguts.
- Finalment, s'ha continuat la formació dels monitors sobre comunicació i transmissió de valors i s'ha fet una avaluació crítica de les activitats i de la seguretat i prevenció de riscos laborals.

TMB EDUCA AL FESTIVAL DE LA INFÀNCIA

TMB va estar present al Festival de la Infància amb un espai propi d'aproximadament 150 metres quadrats, dedicat a l'evolució històrica del transport públic, tant de tramvies com d'autobusos.

Els assistents van poder visitar un autobús històric model Dodge i un mural educatiu amb fotografies d'un tramvia de l'any 1872, un comboi de la línia transversal de metro del 1926, un autobús urbà Pegaso 6038 del 1980 i, finalment, un plànol de la xarxa del metro actual.

Es van organitzar també diverses activitats lúdiques i educatives perquè els més petits aprenguessin a moure's en transport públic d'una manera cívica i alhora divertida, com ara l'actuació del titella *El mag del bus*, el joc del puzzle, la pilota saltadora i un taller de dibuix, en el qual els nens van poder seure i pintar el mitjà de transport que més els agradés.

4.2. EL METRO I EL BUS, PLENS D'HISTÒRIES

2008 ha suposat la consolidació del concurs *El metro i el bus estan plens d'històries*, que ha celebrat la segona edició i ha ultrapassat àmpliament els resultats obtinguts en la primera. Hi han participat 1.613 obres, un 133% més que l'any anterior. En aquest concurs, que ha estat obert a tothom, hi han pogut participar tots els relats curts escrits en català o en castellà que tinguessin com a temàtica algun fet o història, real o fictici, amb el transport públic com a eix o escenari. Les narracions s'havien d'enviar mitjançant Internet fins al dia 16 d'abril, entrant a la pàgina web www.tmbpledhistories.com, creada especialment per TMB per al concurs i on es poden llegir els relats presentats.

Entre els més de 1.600 relats rebuts es van triar dos tipus de guanyadors: un premi i dues distincions especials triats pel jurat, i un premi secret que TMB va donar a l'autor més prolífic i productiu. A més de la categoria general oberta a tothom, el concurs ha tingut una nova categoria especial per a nens (de 8 a 12 anys), amb l'objectiu que els petits sentin TMB com a part del seu entorn.

Pel que fa als premis, a més de la publicació del relat al web i al diari gratuït ADN, els guanyadors s'han emportat un ordinador portàtil Apple i un lot de llibres, que inclou exemplars signats pels autors.

El lliurament dels premis va tenir lloc durant el dia de Sant Jordi a l'estand que, amb motiu de la celebració d'aquesta diada, TMB va instal·lar als jardins Reina Victòria de la Gran Via i on van ser presents alguns autors reconeguts per signar els seus llibres.

GUANYADORS EN LA CATEGORIA D'ADULTS

PRIMER PREMI:

La pesadilla del Metro, de Germán Muñoz Ayneto

PREMI SECRET: Maria Assumpta Sorribes

MENCIONS ESPECIALS:

De Diagonal a Fontana, de Víctor Iglesias Pascaus
laies i Autobusos, d'Adrià Quesada

EN LA CATEGORIA INFANTIL (DE 8 A 12 ANYS)

PRIMER PREMI:

El Metro de Barcelona, d'Amanda García López

PREMI SECRET: Laia Fernández

MENCIONS ESPECIALS:

El 116 el seu amic, d'Oriol Ramberg Herrera
La serp subterrània, de Judit Ayala Martínez

COL·LABORACIÓ EN EL FOMENT DE LA LECTURA

El dia 11 de novembre de 2008 es va iniciar el projecte Foment de la Lectura, liderat pel Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació de la Generalitat, que té com a objectiu potenciar la lectura com a eina de progrés i de cohesió social, i que es desenvoluparà entre els anys 2008 i 2011. Aquest projecte compta amb la participació de TMB i d'altres mitjans de transport com FGC, Tram i Rodalies, a més de l'Agrupació de Municipis titulars de transport urbà.

El projecte es basa en quatre grans eixos: treball amb el públic en general, programa en entorns lectors, estratègies específiques de comunicació i difusió, i la creació de recursos i eines per fomentar la lectura. TMB participa activament en la campanya *Tasta'm*, dins del primer d'aquests eixos i dirigida al públic en general. S'han editat llibres curts que es distribuïran per les xarxes de bus i metro durant 52 setmanes. La distribució a la xarxa de bus és d'uns 10.000 exemplars setmanals repartits en les vuit línies amb més passatge, mentre que a la xarxa de metro es distribuïran uns 25.000 exemplars cada setmana, als vestíbuls de 60 estacions.

4.3. EL TRANSPORT COM A PATRIMONI HISTÒRIC I CULTURAL

TMB manté un ferm compromís amb la conservació del patrimoni històric i cultural vinculat al món del transport. Es concreta en el seu Consell Assessor de Patrimoni Històric i Cultural, que al llarg de l'any 2008 ha celebrat dues reunions.

El Consell Assessor és un òrgan de participació i representació de totes les organitzacions relacionades amb el món del patrimoni del transport de la ciutat de Barcelona. Hi són representades: l'Asociación de Coleccionistas Empleados de Metro y Autobuses (ACEMA), l'Agrupació Ferroviària de Barcelona, l'Associació per a la Recuperació i Conservació d'Autobusos (ARCA), l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona, l'Associació de Jubilats del Metro, l'Autoritat del Transport Metropolità, la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, el Fòrum del Transport Català (FTC), la Promoció del Transport Públic (PTP), empleats de TMB i directores tècnics de projectes.

Pel que fa a la recuperació de vehicles històrics, el 8 de juliol es va descarregar al Triangle Ferroviari el tramvia Cadener núm. 58, recuperat i reconstruït entre els anys 2007 i 2008. Així mateix, el 12 de juny es va adjudicar a l'empresa TRADINSA els treballs de recuperació i restauració del tramvia núm. 867, que havia circulat per Barcelona; i es va adjudicar a l'empresa Consman els treballs de recuperació dels elements mecànics que permetin la mobilitat de l'autobús Chauson núm. 59 de l'empresa Urbas, que havia circulat per Barcelona.

Durant l'any s'han incorporat al patrimoni històric sis vehicles: el bus d'hidrogen núm. 1084; un Pegaso 6035 A núm. 3036; els Pegaso 6035 A núm. 3034, 3220 i 3261 i el microbús Mercedes Benz O405 núm. 4108.

Per tal que aquest patrimoni romangui en la memòria dels ciutadans, TMB ha editat el llibre *Els vehicles de transport públic a Barcelona 1872-2006*, que recull, dins de l'àmbit geogràfic de la ciutat de Barcelona, una relació dels vehicles que havien circulat des de 1872 fins a 2006. La companyia publicarà un

segon volum amb les sèries de vehicles que han funcionat a la resta de l'àmbit de l'Entitat Metropolitana del Transport. S'han fet diverses reunions per convidar altres operadors d'aquest àmbit a participar en aquest segon volum.

4.4. IMPLICACIÓ EN LA VIDA SOCIAL I CULTURAL DE LA CIUTAT

A més d'aquestes iniciatives, durant l'any 2008 s'han dut a terme 52 col·laboracions amb l'objectiu de crear vincles socials i culturals amb la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana. Algunes d'aquestes col·laboracions han estat: la XIV Festa de la Solidaritat d'Intermón Oxfam, la Festa del Comerç Just i la Banca Ètica SETEM, el Dia Internacional de la Creu Roja, el concurs internacional Maria Canals al Palau de la Música; l'exposició *Refugi. Quan el refugi era el subsòl* (en col·laboració amb la Direcció General de Memòria Democràtica de la Generalitat de Catalunya, TMB i FGC), el festival Estrella Damm Primavera Sound, el suport al Banc d'Ulls per al Tractament de la Ceguesa, el Dia Internacional de la Música, els actes de celebració del XXV Aniversari del Casal d'Infants del Raval, el II Festival d'Art al Carrer de Sant Adrià de Besòs, el Dia Internacional de la Violència contra la Dona (Creu Roja), el Dia Internacional contra la Sida, la campanya *Posa't la gorra* de l'AFANOC i el Dia Mundial dels Drets Humans, entre altres.

A mitjan 2008 es van elaborar unes bases per regular la col·laboració en la difusió de projectes, campanyes o esdeveniments de sensibilització que ajudin a millorar la imatge i reputació de TMB.





EL PRIMAVERA SOUND BAIXA AL METRO

L'ESTRELLA DAMM PRIMAVERA SOUND 2008, EL FESTIVAL DE MÚSICA INDEPENDENT MÉS IMPORTANT DEL SUD D'EUROPA, VA TENIR UN ANY MÉS UN PRÒLEG SINGULAR: UNA JORNADA D'ACTUACIONS MUSICALS EN VIU DINS DEL METRO. GRÀCIES A L'ACORD ENTRE TMB I L'ESTRELLA DAMM PRIMAVERA SOUND, VAN TENIR LLOC QUATRE CONCERTS (GRATUÏTS PRÈVIA VALIDACIÓ DEL BITLLET) EN DIFERENTS ESTACIONS DE LA XARXA DE METRO, ALS QUALS VAN ASSISTIR UNES 1.800 PERSONES.



TMB APROPA LA POESIA ALS VIATGERS

TMB va fer possible l'entrada de la poesia en la vida quotidiana dels milers de persones que utilitzen cada dia el transport públic, mitjançant la col·locació de plafons de vinil amb poemes dins de tires de còmic en alguns trens de quatre línies de metro. L'acció, sota el lema *TMB t'apropa a la poesia*, va ser la contribució de l'empresa a la dotzena edició de Barcelona Poesia, la setmana de foment i divulgació de la poesia que va tenir lloc entre els dies 14 i 21 de maig, organitzada per l'Ajuntament de Barcelona.



Una de les tires amb versos d'Anna Aguilar-Amat i Cristina Peri Rossi que es van poder veure al metro.

TMB T'OBRE ELS ULLS

TMB ha contribuït a sensibilitzar sobre la importància de fer-se donant d'ulls, mitjançant la distribució de 50.000 tríptics informatius del Banc d'Ulls per a Tractaments de la Ceguesa (BUTC) a les xarxes de bus i metro i als centres d'informació i atenció al client, amb la col·laboració de l'Organització Nacional de Cecs Espanyols (ONCE). L'acció, sota el lema *TMB t'obre els ulls*, es va dur a terme entre els dies 2 i 15 de juny.

TMB PARTICIPA AL FESTIVAL D'ARTS DE CARRER DE SANT ADRIÀ

TMB va participar en el Festival d'Arts de Carrer de Sant Adrià (FAC08) donant el tret de sortida del certamen amb una exposició fotogràfica a l'estació d'Artigues/Sant Adrià de la línia 2 de metro. La mostra va recollir les fotografies presentades en la darrera edició del festival, que capten l'essència dels actes que es van viure l'any passat.

El FAC08, organitzat per l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs i l'associació cultural El Generador, transforma els espais públics en un escenari, on tenen cabuda diferents disciplines artístiques pensades per ser mostrades al carrer amb la participació de la gent: teatre, circ, música, dansa i fotografia, entre altres.



EL DIA INTERNACIONAL DE LA MÚSICA AL METRO I AL BUS

AMB MOTIU DE LA CELEBRACIÓ D'UNA NOVA EDICIÓ DEL DIA INTERNACIONAL DE LA MÚSICA, EL 21 DE JUNY, TMB VA PARTICIPAR AMB UN SEQUIT D'ACTUACIONS MUSICALS, TANT ALS AUTOBUSOS COM A LA XARXA DE METRO. A MÉS, DURANT LES HORES PUNTA, UN GRUP DE BATUCADA VA TOCAR PER TOTS ELS PASSADISSOS DE L'ESTACIÓ D'UNIVERSITAT AMB LA FINALITAT D'AMENITZAR I ATRAURE EL PÚBLIC A L'ESCENARI, REAFIRMANT AIXÍ EL COMPROMÍS DE TMB AMB LA MÚSICA EN DIRECTE. D'ALTRA BANDA, ELS MÚSICS QUE ACTUEN DE MANERA ROTATÒRIA ALS 32 ESPAIS QUE TENEN RESERVATS DINS DE LA XARXA DE METRO VAN TOCAR DURANT TOT EL DIA A BORD DE LA LÍNIA 7 D'AUTOBUSOS DE BARCELONA PER FER PARTÍCIPS ELS USUARIS D'AQUESTA FESTA D'ESTIU.



SUPORT ALS EUROGAMES BARCELONA 08

TMB va participar en la dotzena edició dels Eurogames 2008, un esdeveniment esportiu que va reunir del 24 al 27 de juliol més de 5.000 esportistes amateurs i un total de 30.000 visitants per reivindicar els drets dels homosexuals en l'esport.

La col·laboració de TMB va consistir, entre altres aspectes, a oferir diversos punts d'informació dins de la seva xarxa de metro per a la promoció d'aquest esdeveniment internacional, i en la participació en la campanya de comunicació a través dels seus suports publicitaris.

TMB AMB EL FESTIVAL DE CULTURA DEL RAVAL

Des del 2003, any en què es va iniciar el Festival de Cultura del Raval, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) col·labora en totes les edicions d'aquest projecte obert i participatiu que vol donar a conèixer les diferents facetes de la vida cultural del barri.

Entre altres activitats, es van fer itineraris amb el bus de barri del Raval de TMB, amb la companyia d'un guia que anava donant explicacions sobre el terreny.

TMB SE SUMA AL DIA MUNDIAL DE LA SIDA

TMB es va adherir a la celebració, l'1 de desembre, del Dia Mundial de la Sida. Es tracta d'una convocatòria instaurada fa vint anys, el 1988, per l'Organització Mundial de la Salut per dur a terme accions de conscienciació pública sobre aquesta malaltia arreu del món.

La contribució principal de TMB, en col·laboració amb la Regidoria de Drets Civils de l'Ajuntament de Barcelona, va consistir a incorporar el llaç vermell en posicions d'elevada visibilitat en tots els seus vehicles de servei públic. En total es van fer servir més de 1.700 llaços.

TMB, a més, va subscriure el manifest conjunt del Dia Mundial de la Sida a Catalunya, promogut pel Departament de Salut de la Generalitat de Catalunya i va difondre, per Canal Metro, missatges conjunts amb Creu Roja relacionats amb la jornada.

L'ART DE SUBURBE TRANSFORMANT 08 BAIXA AL METRO

Amb motiu de la celebració d'una nova edició del projecte Suburbe Transformant 08, onze estacions del suburbà de l'Àrea Metropolitana de Barcelona van actuar com a punts de difusió cultural amb l'exhibició d'obres gràfiques murals seleccionades entre més de 150 candidates. Les imatges d'aquest projecte creatiu van plantejar una reflexió oberta sobre la ciutat.

Suburbe Transformant 08 pretén consolidar-se com a referent de l'art *underground* de Catalunya i té com a objectiu la promoció i difusió dels seus autors, així com la reivindicació de la capacitat comunicativa de la creació artística i la responsabilitat del creador davant la societat que motiva la seva obra.



TMB AMB LES FESTES DE LA MERCÈ 2008

DURANT LES FESTES DE LA MERCÈ 2008 TMB VA PARTICIPAR ACTIVAMENT EN DIFERENTS ESDEVENIMENTS, ENTRE ELS QUALS CAL DESTACAR LA PRESÈNCIA A L'EXPOSICIÓ 'LA CIUTAT DE LES PERSONES' I EL PATROCINI DE LA GIMCANA DE LA MERCÈ.

PEL QUE FA A LA MOSTRA, L'ESPAI DE TMB VA INFORMAR SOBRE COM S'ESTÀ TREBALLANT PER OFERIR UNA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC QUE AFAVOREIXI EL DESENVOLUPAMENT DE BARCELONA I LA SEVA ÀREA METROPOLITANA, CONTRIBUINT A LA MILLORA DE LA MOBILITAT A LA CIUTAT. ELS MÉS JOVES VAN PODER PARTICIPAR EN DIVERSOS JOCS QUE ES VAN DUR A TERME A L'ESCENARI DE TMB.



4.5. ATENCIÓ ALS COL·LECTIUS MÉS DESFAVORITS

Amb l'objectiu de col·laborar en projectes de cooperació al desenvolupament i foment de la solidaritat, TMB ha dut a terme diferents operacions de cessió de vehicles en desús i d'altres que han causat baixa de la flota activa d'autobusos. En aquest marc, el 2008 s'ha pres la decisió de vincular les donacions dels vehicles que causen baixa a la flota activa d'autobusos a projectes de cooperació identificats per la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (MMAMB). Des d'aquesta perspectiva, s'ha tancat un conveni de col·laboració amb l'Assemblea Provincial del Poder Popular de La Habana, per donar 28 autobusos estàndard i quatre d'articulats a Cuba, i un altre amb l'Ajuntament de Montcada i Reixac, per fer la donació de quatre autobusos estàndard a El Salvador.

Pel que fa a accions directes, s'han donat dos autobusos articulats a la Fundació Pro Persones amb Disminució Psíquica Grup Catalonia, una furgoneta Nissan Trade i 126 ulleres graduades recollides entre els empleats i empleades a Units en l'Acció (UNIACC), una furgoneta Nissan Trade a l'Asociación de Amigos del Pueblo Marroquí (ITRAN), 400 banderoles del Telefèric de Montjuïc al Centre d'Iniciatives per a la Reinserció (CIRE), 50 passis de visita de cinc dies a l'Asociación de Profesionales de la Rehabilitación Visual (ASPREH), 16 passis de Bus Turístic a l'ONGD La Cabra Solidària, 26 passis a Intersindical Alternativa de Catalunya (IAC) i 11 passis per a cinc dies a l'ONGD Mundo Cooperante, i dos seients d'extracció de sang i una llitera d'exploració a l'ONGD CCONG Ajuda al Desenvolupament.

Serveis solidaris de mobilitat

TMB, amb la col·laboració dels conductors voluntaris, ha facilitat serveis de transport de manera gratuïta durant l'any a diferents entitats, entre les quals cal esmentar l'Institut Guttmann, la Fundació Pere Mitjans, l'ASEM Catalunya, els Amics de la Gent Gran i els Amics del Castell de Montjuïc. També s'han fet diversos serveis llançadora per als nens sahrauís en el marc del programa *Vacances per Pau*, i per a la Fundació La Marató de TV3.

SIGNATURA D'UN ACORD DE COL·LABORACIÓ ENTRE EL DEPARTAMENT DE JUSTÍCIA I TMB

El Departament de Justícia i TMB van signar el dia 9 d'octubre de 2008 un acord per al desplegament del Programa de Mesures Penals Alternatives. El conveni té per objectiu que persones condemnades per delictes relacionats amb la seguretat del trànsit, i sotmeses a la pena de treballs en benefici de la comunitat, puguin dut a terme una activitat d'utilitat pública al metro de Barcelona, com a mesura penal alternativa a l'ingrés en un centre penitenciari.

L'acord preveu que TMB proporcionarà activitats adequades per a l'execució d'aquestes mesures penals alternatives, les quals seran d'utilitat pública i interès social, i diferents de les pròpies dels empleats de la companyia. En concret, aquestes persones es faran càrrec de tasques com ara l'ajut a ciutadans amb dificultats de mobilitat —gent gran o persones amb cotxets d'infants, entre altres—, l'orientació i la informació bàsica sobre punts d'interès a l'entorn de les estacions, com també l'avís als empleats perquè intervinguin en cas necessari.

4.6. LA SOLIDARITAT DE L'EQUIP HUMÀ DE TMB

Durant el passat any 2008, més de dos-cents treballadors de TMB van participar directament en iniciatives solidàries canalitzades per l'organització. Aquest és un clar exemple de com les inquietuds de caire social estan adquirint més rellevància entre la plantilla.

Entrega de la recaptació del calendari solidari a la Fundació Enriqueta Villavecchia

Els responsables de la Fundació Enriqueta Villavecchia van rebre el maig del 2008 els 24.700 euros obtinguts amb la venda del calendari *Trajecte solidari 2008*, editat per TMB per iniciativa d'un grup d'empleats de la companyia i fruit de la col·laboració especial de les empreses Mutua Universal i Ineco TIF, SA.

El calendari, del qual es van editar 10.000 exemplars, conté diverses imatges d'empleats voluntaris de metro i autobusos en indrets relacionats amb les xarxes de transports de TMB; aquests treballadors van participar de manera altruïsta en les sessions fotogràfiques durant els caps de setmana. La companyia, a través del programa TMB Solidari, va donar ple suport a la proposta tot col·laborant en la coordinació, edició i difusió de la iniciativa.

La Fundació Enriqueta Villavecchia està dedicada a cobrir les necessitats humanes dels nens malalts de càncer i de les seves famílies a Catalunya. És present en tots els hospitals de Catalunya on es fa tractament de càncer infantil, entre els quals hi ha els de Sant Joan de Déu, Materno Infantil de la Vall d'Hebron, Germans Trías i Pujol de Badalona, Corporació Sanitària Parc Taulí de Sabadell i Sant Pau.

Col·laboració amb La Marató de TV3

Ja fa anys que TMB col·labora amb aquesta iniciativa oferint el servei de transport públic als voluntaris de La Marató. No obstant això, per refermar que el seu compromís va més enllà del transport, TMB ha signat un acord amb la fundació de La Marató de TV3 per facilitar als seus treballadors la participació en aquest esdeveniment solidari.

Els empleats participants formaran part dels prop de 2.000 voluntaris que faran possible la recaptació de fons procedents dels donatius telefònics gràcies a les diferents tasques que duren a terme, com la recepció de trucades a la sala annexa del Palau Sant Jordi i d'altres que garantiran el bon funcionament d'aquesta iniciativa.

En aquest sentit, també s'ha fet una crida interna informant del número de compte corrent de La Marató, com una opció més per a tots aquells treballadors que vulguin solidaritzar-se amb aquesta causa.

Lliurament d'ulleres usades per a la República del Congo

El 9 d'octubre va tenir lloc l'acte institucional de donació a l'ONG Units en l'Acció (UNIACC) de 126 ulleres usades dels empleats de TMB, destinades a la població de Pointe-Noire (República del Congo), dins d'un dels projectes que aquesta entitat té en marxa a l'Àfrica.

En l'acte de donació, que va tenir lloc a les instal·lacions centrals de TMB a la Zona Franca, van participar el vicepresident executiu de TMB, Dídac Pestaña, i el president d'UNIACC, José Esteban Malo, juntament amb representants dels grups òptics BBGR i Provision, que van dur a terme la graduació de les ulleres recollides per tal de poder fer-ne una assignació correcta als destinataris.

RECOLLIDA DE BICICLETES PER A L'ÀFRICA

Sota el lema *1001 bicicletes per a l'Àfrica*, Conductors Solidaris de Catalunya (CSC) va recollir a la plaça Universitat totes les bicicletes, cadires de rodes i material escolar nou que empreses, organitzacions o particulars van voler donar desinteressadament. Tots els objectes recollits es van distribuir posteriorment a Guinea Bissau, Mali, Burkina Faso i Nigèria en el primer comboi solidari amb destinació al continent africà que organitza CSC.

Conductors Solidaris de Catalunya és una ONG fundada per empleats d'autobusos de TMB, especialitzada a organitzar combois d'ajuda humanitària per alleujar les carències de la població en zones afectades per conflictes. Des que es va crear fa set anys, conductors, mecànics i altres professionals voluntaris ja han portat a terme sis expedicions a la zona dels Balcans. La iniciativa d'aquesta organització compta amb el suport de TMB i de l'Ajuntament de Barcelona, l'Autoritat Portuària de Barcelona i un nombre important d'empreses i associacions.

4.7. COMUNICACIÓ AMB LA CIUTADANIA

Una de les vies de diàleg de TMB amb la ciutadania és a través de les diverses accions als mitjans de comunicació que gestiona el seu gabinet de premsa.

Durant l'any 2008 es van gestionar 9.836 aparicions de TMB en premsa, ràdio i televisió. El 56,6% han estat favorables als plantejaments de l'empresa, el 16,5% han estat desfavorables i el 26,9% restant es poden considerar neutres.

La tasca proactiva del gabinet de premsa s'ha concretat en la realització de vuit dossiers informatius i 220 notes informatives, a més d'un constant contacte amb els mitjans de comunicació. També s'han controlat un total de 850 teletips de les grans agències de notícies (Europa Press, Efe i ACN).

Des del gabinet de premsa es confecciona diàriament un resum de les notícies més interessants publicades als diaris (recull de premsa), que va rebre 57.864 visites via intranet (3.400 més que l'any anterior), la qual cosa ha suposat una mitjana de més de 4.822 visites mensuals.

El centre d'informació CiTransMet, gestionat per TMB en conveni amb l'ATM, ha fet un total de 12.903 connexions de ràdio, 6.646 de les quals han inclòs una notícia positiva dels operadors. En el cas de TMB, van ser un total de 71 notícies que es van incloure en 2.721 connexions.

AUTOBUSOS AMB UN ALT NIVELL DE SERVEI

El transport i la mobilitat són bàsics per a l'economia de les grans ciutats. Darrerament la mobilitat s'ha convertit en un problema per a les grans ciutats, atès que el cotxe privat ha saturat el centre de les grans metròpolis i ha empitjorat la mobilitat i la qualitat de vida dels ciutadans. Per tal d'aportar coneixements per obtenir una millora sostenible de la mobilitat en àrees urbanes d'Europa, TMB col·labora en el *Projecte d'Autobusos amb alt nivell de servei*, una iniciativa que va començar l'any 2007 i en la qual participen 12 països europeus.

Amb l'aportació de cadascun dels països participants es preveu trobar alternatives perquè cada ciutat pugui aplicar les que li siguin més útils, eficaces i beneficioses, potenciant el transport públic, guanyant qualitat de vida i contribuint a la millora del medi ambient.

4.8. ENFORTIMENT DE LES RELACIONS INSTITUCIONALS

TMB ha organitzat durant l'any 2008 un total de 45 actes institucionals i ha coordinat cinc trobades amb professionals d'àmbit nacional i internacional que van tenir lloc a Barcelona. Alguns d'aquests actes han estat:

- Abril 2008. Comissió de Recursos Humans de la Unió Internacional del Transport Públic (UITP).
- Octubre 2008. Projecte multidisciplinari NOVA.
- Octubre 2008. Editorial Council de la UITP.
- Novembre 2008. Urban Track.
- Novembre 2008. Comissió de noves tecnologies, màrqueting i qualitat de l'Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (ATUC).



Quant a les visites institucionals, al llarg de l'any 2008 han tingut lloc 103 visites de diferent tipologia a les instal·lacions de TMB. El públic objectiu han estat representants de governs nacionals i internacionals, altres operadors de transport i diverses associacions, organismes i col·lectius.

Entre les visites internacionals es poden destacar una nodrida delegació de Medellín i del Valle de Aburrá, una delegació del Metro de Buenos Aires, una altra del Metro de Santiago de Xile, una delegació de l'Ajuntament d'Hèlsinki i el Comitè de Direcció de la BVG de Berlín.

També cal remarcar la participació activa dels professionals de TMB en el Congrés de Metros de la UITP celebrat a Ginebra, i també en la reunió anual dels Comitès Tècnics i en l'Assemblea General d'ALAMYS, celebrades a San Juan (Puerto Rico) i a Recife (Brasil) respectivament.

TMB és membre d'associacions nacionals com l'Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (ATUC), la Fundació per a la Motivació dels Recursos Humans, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el Foro de las Empresas Ferroviarias por la Sostenibilidad, l'Asociación de Usuarios de SAP (AUSAPE) i l'Asociación para el Progreso de la Dirección (APD). També pertany a associacions internacionals com la International Association of Public Transport (UITP), l'Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS) i l'Associació Europea de Ferroviaris (AEC).





5. L'IMPACTE DE TMB EN EL MEDI AMBIENT

FITES 2008:

- DESCENDEIX EL CONSUM ENERGÈTIC A METRO.
- INCREMENT DE L'ÚS DE CARBURANTS MÉS ECOLÒGICS EN DETRIMENT DEL GASOIL.
- PROVES AMB EL PRIMER AUTOBÚS HÍBRID D'ÚLTIMA GENERACIÓ.

OBJECTIUS 2009:

- PARTICIPACIÓ EN EL PROJECTE PER A LA CONSTRUCCIÓ D'UN PROTOTIP D'AUTOBÚS ESTÀNDARD TRANSFORMAT DE DIÈSEL A HÍBRID.
- ELABORACIÓ DEL PLA DIRECTOR DE SOSTENIBILITAT AMB LA FINALITAT DE DEFINIR L'ESTRATÈGIA ESPECÍFICA PER A LA INTEGRACIÓ DE LA SOSTENIBILITAT A TMB.
- INICIAR EL PROCÉS PER A LA CONSTRUCCIÓ DE DOS PUNTS VERDS MÉS I PER A LA IMPLANTACIÓ D'UN SISTEMA DE RECOLLIDA SELECTIVA ADEQUAT A LA NATURALESA DELS RESIDUS PRODUÏTS.
- MILLORA DE LA GESTIÓ DE RESIDUS ELÈCTRICS I ELECTRÒNICS.
- INICIAR EL PROCÉS D'AMBIENTALITZACIÓ DE LES COMPRES AMB LA SIGNATURA DE LA POLÍTICA DE COMPRA VERDA PER PART DE LA DIRECCIÓ, COM A PUNT DE PARTIDA.



La sostenibilitat i la protecció del medi ambient formen part de la missió i visió de TMB. Com a operadora de transport, la companyia aposta per la innovació com a eina per assolir un servei que garanteixi el màxim respecte per l'entorn, tot contribuint a combatre els problemes que pateix el medi ambient i que estan vinculats principalment al canvi climàtic.

De manera estratègica, TMB ha volgut portar a la pràctica aquesta voluntat de servei sostenible i l'ha traslladat en propostes concretes que es desenvoluparan d'aquí al 2015. És el que s'ha anomenat Prospectiva 2015. Sostenibilitat, garantia de futur.

El 25 d'octubre de 2007 es va fer la reunió de llançament del projecte amb la constitució de l'equip guia per al desenvolupament, la definició de la metodologia i el pla de treball, l'anàlisi de la situació de partida i la presentació dels temes clau. Des d'aquell moment fins al juliol de 2008 s'ha treballat en un procés de participació amb membres de tota l'empresa, organitzats en diversos grups de treball, per definir l'estratègia de sostenibilitat de TMB 2015.

5.1. EL CONSUM D'ENERGIA DEL METRO DESCENDEIX

L'any 2008 el total d'energia consumida per la flota de trens en circulació ha estat de 198,1 milions de kWh, enfront dels 183,9 milions de kWh de l'any anterior, a causa del major nombre de cotxes-km recorreguts. No obstant això, aquest augment del consum d'energia del 7,7% ha estat inferior al creixement de l'oferta, del 9,7%, gràcies a la reducció del consum unitari dels trens.

En aquest sentit, en el darrer any el consum mitjà de la flota ha estat de 241,6 kWh/100 cotxes-km enfront dels 246,1 kWh/100 cotxes-km de l'any 2007, la qual cosa representa un descens de l'1,8%, i se situa un altre cop en nivells mínims.

Un dels avantatges que presenten les noves unitats de trens (sèries 5000, 6000 i 9000) és la millora del rendiment energètic, gràcies en gran part al fre elèctric amb recuperació d'energia (poden retornar a la xarxa un 35% de l'energia) i al disseny per optimitzar pesos, ja que l'estructura de les caixes està feta amb perfils estàndard d'alumini.

L'energia consumida a Metro és fonamentalment elèctrica, tot i que existeixen altres fonts d'energia minoritàries com el gasoil, per a les tractores i els vehicles de manteniment, i el gas natural per a les calderes dels tallers. En algunes dependències existeixen plaques solars per a ús propi del servei.

Les emissions de CO₂ associades al consum de gasoil i gas natural han estat de 1.476.629,1 kg. Pel que fa a les emissions de NO_x, originades per les mateixes fonts d'energia, han estat de 13.020 kg. Per fer aquest càlcul, s'han utilitzat els següents factors de conversió:

Emissions	Unitat de mesura	Gas	Dièsel / biodièsel
NOx	g/kg combustible	22,40	38,40
CO ₂	kg/kg combustible	2,70	3,15

Font: elaboració pròpia presentada en informe final de l'estudi d'emissions fet el 2006.

CONSUMS D'ENERGIA A METRO

TIPUS D'ENERGIA	2006	2007	2008
Consum d'energia elèctrica (kWh) a les instal·lacions	67.352.812	70.286.550	71.636.637*
Consum d'energia elèctrica (kWh) als trens	182.310.408	183.916.514	198.063.712**
Consum de gasoil per a automoció (litres)	33.836	45.950	62.746
Consum de gas natural a les instal·lacions (kWh)	5.200.615	4.978.711	6.551.216

*257.891 GJ (Gigajulius) **713.029 GJ

5.2. CARBURANTS MÉS ECOLÒGICS ALS BUSOS

En el marc del seu objectiu de tenir cura del medi ambient i actuar de forma proactiva per fomentar les energies menys contaminants i el desenvolupament de noves tecnologies més ecològiques, TMB, en els darrers anys, ha incorporat a la flota vehicles propulsats per combustibles alternatius més ecològics com el gas natural i el biodièsel. Així mateix, ha participat en el desenvolupament d'autobusos propulsats amb pila d'hidrogen i està treballant en prototipus d'autobusos híbrids.

A causa de la disminució de l'oferta, i gràcies a aquesta aposta per carburants més ecològics, durant l'any 2008 el consum de gasoil ha estat de 17,6 milions de litres, la qual cosa representa un descens del 16% respecte a l'any anterior. El consum unitari mitjà ha estat de 57,99 litres/100 km recorreguts, la qual cosa representa una lleugera disminució sobre l'any anterior (-1,5%).

Una de les flotes de gas natural comprimit més importants

A finals de l'any 2008 la flota propulsada amb gas natural comprimit era de 248 autobusos, una de les més importants d'Europa. S'ha assolit ja el compromís de tenir pràcticament tota una cotxera (la de Zona Franca) propulsada per gas natural, i el 23% de la flota funciona amb aquest combustible.

En el concurs de compra d'autobusos per als anys 2008-2009 s'ha previst encara un augment de la flota de gas natural en 45 unitats.

Malgrat aquest augment de la flota, els autobusos propulsats amb motor de gas natural comprimit m'han consumit un total de 6,87 milions de kg, un 5,4% menys respecte a l'any anterior. Aquest descens s'ha degut a la realització de

menys quilòmetres a causa dels dies de vaga i les aturades que s'han produït en el servei. El consum unitari d'aquests vehicles s'ha situat en una mitjana de 63,10 kg/100 km recorreguts, la qual cosa representa un descens de l'1,8%.

El biodièsel com a combustible

A mitjan 2006, TB va iniciar una prova pilot d'utilització de biodièsel als seus autobusos. Es tracta d'un combustible renovable, procedent d'olis vegetals, i, per tant, permet reduir la dependència energètica del petroli i també les emissions de gasos d'efecte hivernacle. TB va estar provant durant un any una flota de 15 autobusos amb barreja de biodièsel al 10%. Després de l'estiu de 2007 es va augmentar la flota a 39 autobusos, i a finals d'any es va passar a provar amb una barreja de biodièsel al 30%. Atesos els òptims resultats, des del mes d'abril de 2008 la totalitat de la cotxera de Ponent, 116 autobusos, funciona amb aquesta composició de biodièsel.

L'increment en el nombre d'autobusos propulsats amb aquest combustible ha fet que el consum total de l'any s'hagi situat en 2,7 milions de litres enfront del milió de litres de l'any anterior. Pel que fa al consum unitari, s'ha situat en una mitjana de 60,16 litres/100 km recorreguts, és a dir, ha baixat un 2,3% respecte a l'any anterior.

La viabilitat de l'hidrogen, en estudi

Donant continuïtat al projecte CUTE, que va finalitzar el febrer de 2007, la Unió Europea ha llançat HyFleet CUTE, una iniciativa en la qual TMB participa assistint a totes les reunions per seguir l'evolució de les proves d'autobusos amb combustió d'hidrogen.

Paral·lelament, TMB també pren part en l'Aliança de Ciutats pels autobusos d'hidrogen, amb l'objectiu de promoure el futur d'aquest combustible respectuós amb el medi ambient. L'Aliança està formada per 10 ciutats i territoris: Londres, Berlín, Amsterdam, Hamburg, la província de Colúmbia Britànica, Barcelona, Madrid, Colònia, el Tirol del Sud i Austràlia Occidental.





Cap als vehicles híbrids

Tenint en compte que el desenvolupament de l'hidrogen com a combustible sembla que s'allargarà en el temps, TMB ha apuntat estratègicament cap a l'avaluació i la utilització d'autobusos híbrids, tecnologia que està molt més avançada i que pot oferir vehicles de sèrie d'aquí a pocs anys, amb l'anticipació dels beneficis mediambientals. En concret, TMB participa en tres grans projectes, a banda de fer el seguiment dels prototipus que desenvolupen els fabricants d'autobusos:

Prototipus Híbrid Castrosua

El 29 de desembre de 2008, seguint aquesta línia d'estudiar i avaluar noves solucions energètiques, TB va rebre en cessió un nou vehicle *midi* urbà denominat TEMPUS Ecològic, respectuós amb el medi ambient, amb disseny, prestacions i innovacions tecnològiques i, a més, amb un baix nivell de soroll. Amb una autonomia superior a 300 km, el vehicle estalvia combustible gràcies a un sistema de zero consum quan el vehicle està aturat i a la generació d'energia en processos de frenada.

TEMPUS és el resultat de la col·laboració, durant diversos anys, de l'empresa Castrosua amb altres empreses, universitats i centres tecnològics.

Aquest primer autobús híbrid d'última generació, que es mou gràcies a dos motors elèctrics situats a les rodes posteriors i que emmagatzema l'energia que es produeix en els processos de frenada, genera un estalvi energètic de combustible estimat en un 30%.

Aquest prototip circularà per Barcelona en fase de proves durant dos mesos, per avaluar-ne el comportament i el rendiment.

Finalment, seguint aquesta línia, s'està desenvolupant un projecte d'I+D per al reciclatge i manteniment d'aquests vehicles i els seus components. L'objectiu del projecte consisteix que, una vegada finalitzi la vida útil del vehicle, els components que han estat sotmesos a un baix desgast puguin ser reutilitzats i la resta es pugui reciclar, per tal d'abaratir-ne el cost.

Prototip de conversió d'autobús dièsel en híbrid

TMB està treballant en un projecte per a la construcció d'un prototip d'autobús estàndard transformat de dièsel a híbrid, juntament amb la companyia Siemens. Un cop el prototipus s'ajusti a les previsions inicials, es valorarà la possibilitat de transformar autobusos dièsel actuals. De concretar-se aquest projecte, les emissions contaminants a l'ambient es reduirien en un grau molt important.

Projecte Ecotrans

TMB, juntament amb altres companyies, està participant en el projecte Cenit denominat Ecotrans, liderat per l'empresa CAF, que té com a finalitat donar solució als reptes del transport públic urbà mitjançant la investigació i la generació de tecnologies necessàries per aconseguir que sigui més atractiu pel passatger i, alhora, energèticament més eficient. El projecte té una duració de quatre anys.

TMB té previst reconvertir 100 autobusos estàndard dièsel en híbrids durant el període 2011-2012, per la qual cosa estima un volum d'inversió total d'11 milions d'euros.

CONSUMS D'ENERGIA A AUTOBÚS

TIPUS D'ENERGIA	2006	2007	2008
Consum d'energia elèctrica (kWh) a instal·lacions	8.998.465	9.531.615	11.714.551*
Consum de gasoil per a automoció (litres)	23.222.323	21.304.688	18.168.392
Consum de gas propà per a calefacció (kg)	24.844,9	22.746	9.271
Consum de gas natural a instal·lacions (kWh)	6.849.308	8.340.961	9.093.782
Consum de gas natural per a proveïment d'autobusos (kWh)	78.637.100	114.900.900	110.508.000
Consum de biodièsel (litres)	253.000	999.192	2.724.665
Consum d'hidrogen (kg)**	8.762	-	-

* 42.172 GJ

** El consum d'hidrogen el 2007 i el 2008 no és rellevant perquè aquesta flota d'autobusos va funcionar molt poc i va quedar en desús.

Les emissions de CO₂ associades al consum de gasoil, biodièsel, gas propà i gas natural han estat de 89.187.748,1 kg. Pel que fa a les emissions de NO_x, originades per les mateixes fonts d'energia, han estat de 996.213,02 kg. Per a fer aquest càlcul, s'han utilitzat els factors de conversió ja esmentats en l'apartat de Metro.

INICIATIVES SOSTENIBLES

Una vegada finalitzat el Projecte CUTE d'ús de l'hidrogen com a combustible d'autobusos, s'han aprofitat les plaques solars per obtenir una planta de producció d'energia fotovoltaica al CON de Zona Franca. El 18 de setembre de 2008 es va legalitzar aquesta instal·lació.

El parc està format per 192 plaques estàtiques i està previst que generi anualment 18.206,71 kWh d'electricitat, amb la qual cosa s'evitarà l'emissió de 10,19 tones de diòxid de carboni a l'atmosfera.

En la mateixa línia, al banc de motors dels Tallers Centrals del CON de Zona Franca s'ha introduït una innovació que consisteix a generar energia elèctrica aprofitant el temps en què els motors estan en rodatge «en sec» per assegurar-ne la fiabilitat tot sotmetent-los a unes condicions de funcionament similars a les reals, abans de muntar-los al bastidor del vehicle.

ESTUDI D'EMISSIONS I CONSUMS DE LA XARXA DE BUS

El 2007 es van conèixer els resultats de l'estudi d'emissions de gasos amb efecte hivernacle encarregat per TMB, amb mapes d'emissions per als diversos escenaris, modificant les característiques de la xarxa i la flota d'autobusos.

Aquest estudi s'està utilitzant per a la presa de decisions en la previsió de compres del futur material mòbil de TB: l'anàlisi de viabilitat de la introducció de vehicles híbrids a la flota, l'ampliació de la flota de gas natural i altres iniciatives que s'esmenten en aquest apartat.

NOUS AUTOBUSOS MÉS ECOLÒGICS

Continuant el procés de renovació de la flota d'autobusos de TMB, en el darrer quadrimestre de l'any 2008 van entrar en servei 47 vehicles estàndard d'última generació, de propulsió dièsel, que compleixen la norma més exigent en matèria d'emissions (Euro 4). Entre ells hi havia cinc unitats que fins i tot eren les primeres que complien la futura i estricta normativa Euro 5, de reducció d'emissions de gasos que perjudiquen la salut, la qual serà exigible a partir d'octubre de 2009. Així mateix, els mesos de novembre i desembre es van incorporar quatre autobusos articulats propulsats amb dièsel, que també compleixen la normativa europea Euro 4. Aquests vehicles formen part del programa de renovació de la flota per als anys 2008 i 2009.

En els nous autobusos s'ha millorat el rendiment energètic dels motors i s'ha reduït el consum, però la gran diferència és la seva qualificació ambiental. Aquests nous vehicles que s'han incorporat a la flota estan dotats del sistema de reducció catalítica selectiva SCR, que permet el compliment de la normativa europea per a la reducció dels òxids de nitrogen.

5.3. MILLORES EN LA GESTIÓ DE RESIDUS

Pel que fa a la gestió de residus, TMB està aconseguint igualar la despesa amb l'any anterior, assolint una millora substancial de la gestió amb els anomenats punts verds.

El Punt Verd de Triangle de Metro està en funcionament des d'abril de 2008. Així mateix, ha finalitzat el procés per al disseny i construcció dels punts verds de Triangle (Bus) i Vilapicina (Metro). Durant el mes de desembre es va fer la formació de tot el personal d'aquests centres per a la posada en funcionament.

Durant el 2008 s'ha estat treballant en el desenvolupament de l'eina SAPEHS – Gestió de residus que permetrà, el 2009, fer un seguiment exhaustiu de la gestió dels residus de TMB des de la generació fins al destí final: productors de residus, quantitats de residus, despeses de transport i tractament, transportistes responsables de la recollida i el transport, gestors responsables del tractament, etcètera. La nova eina s'implantarà en un primer moment al centre de Santa Eulàlia (Metro) i s'estendrà progressivament a la resta de centres.

MATERIAL DE CONSUM I REPOSICIÓ A TB DURANT 2008

	Quantitat	Import
Discos tacògrafs (en unitats)	274.900,00	10.646,42 €
Líquid refrigerant per a autobusos	236.139 kg	194.444,65 €
Consum de material d'oficina i informàtica a TMB durant 2008		
Paper DIN-a4 i DIN-a3	10.437.400 fulls	52.493,53 €
Sobres	632.429 unitats	14.508,05 €
Tònners d'impressores	1.386 unitats	127.793,09 €

GENERACIÓ DE RESIDUS A TMB EN TONES

	AUTOBÚS			METRO			TOTAL		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Residus perillosos o especials	361,2	193,7	346,6	153,8	104,8	246,4	515,0	298,5	593,0
Residus no perillosos	234,0	253,0	2.351,2	997,7	1.068,7	1.861,4	1.231,7	1.321,7	4.212,6
Metalls	108,9	42,4	22,6	533,7	289,4	180,8	642,6	332,1	203,4
Generació total de residus	595,2	446,6	2.720,4	1.151,5	1.173,5	2.288,6	1.746,7	1.620,1	5.009,0

*Aquestes dades no comptabilitzen els residus generats pels envasos i contenidors.

DESGLOSSAMENT DELS RESIDUS NO PERILLOSOS I METALLS (EN KG)

	AUTOBÚS	METRO
Banals	2.227.050,00	1.254.148,48
Fusta	22.680,00	533.189,00
Llots fosses sèptiques	22.002,00	16.005,00
Metall (ferro + alumini)	8.660,00	4.805,00
Alumini	420,00	-
Coure	-	1.445,00
Ferro	13.520,00	174.573,00
Paper i cartró	36.400,00	53.770,00
Plàstic	39.640,00	3.799,00
Vidre	3.420,00	440,00
TOTAL	2.373.792,00	2.042.174,48

DESGLOSSAMENT DELS RESIDUS PERILLOSOS I/O ESPECIALS

RESIDUS	DADES 2008	
	QUANTITAT TB	QUANTITAT FMB
Àcid clorhídric	-	-
Acumuladors i bateries	-	2.234,00 kg
Bateries plom	30.138,00 kg	2.959,00 kg
Cables	-	320,00 kg
Dissolvent halogen	-	-
Dissolvent no halogen	512,00 kg	250,00 kg
Draps o sepiolita	20.115,00 kg	8.873,00 kg
Efluent neteja tanc combustible	-	-
Residu elèctric o electrònic	640,00 kg	11.820,00 kg
Electròlit acumuladors	-	2.520,00 kg
Envàs amb pintura o vernís	568,00 kg	1.067,00 kg
Envàs metàl·lic brut destruït	4,00 un.	222,00 kg
Envàs metàl·lic brut per valoritzar	78,00 un.	135,00 un.
Envàs plàstic dur	1,00 un.	985,00 kg
Envàs metàl·lic impregnat de substàncies perilloses	82,00 un.	357,00 kg
Envàs plàstic impregnat de substàncies perilloses	1,00 un.	985,00 kg
Extintors	-	-
Fang depuradora	21.261,00 kg	64.480,00 kg
Fangs tren de neteja	100.060,00 kg	125.121,00 kg
Filtres d'oli	4.009,00 kg	-
Fluorescent / llum	-	80,00 kg
Gas envàs a pressió	94,00 kg	479,00 kg
Greix de maquinària	62,00 kg	1.211,00 kg
Hidròxid sòdic	273,00 kg	-
Líquid refrigerant	32.980,00 kg	-
Material amb amiant	-	-
Oli i lubricant	74.000,00 kg	16.281,00 kg
Piles	504,00 kg	266,50 kg
Pintura a l'aigua caducada	-	-
Separador hidrocarburs	61.440,00 kg	-
Terra i pedres brutes	-	734,00 kg
Tòner d'impressió	-	-
Residu transformador condensador amb PCB	-	4.870,00 kg
Residu transformadors condensadors secs	-	380,00 kg
Residu vehicle fora d'ús	14,00 un.	-

Alguns residus són destinats a centres externs de gestió de residus per a la seva valorització. Quan no és el cas, surten com a subproductes i, en alguns casos, es tracten internament a la companyia.

5.4. GESTIÓ SOSTENIBLE DE L'AIGUA

La xarxa de metro de TMB proveeix l'equivalent a 1,3 milions de metres cúbics d'aigua anuals per a diferents usos (reg de carrers, parcs i jardins i recuperació de cabals ecològics). Existeixen projectes per arribar als 2,2 milions de metres cúbics, prop del 28% del total d'aigua que es filtra als túnels de la xarxa i més del 50% de la que és potencialment reutilitzable.

L'última obra que va entrar en servei és la canalització que permet revertir al riu Besòs l'aigua que s'extreu del túnel entre les estacions de Baró de Viver i Santa Coloma, a la línia 1. Aquesta instal·lació s'ha construït dins del programa d'aprofitament de les aigües freàtiques que es filtren a la xarxa de metro, acordat amb l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i l'Entitat del Medi Ambient (EMA) de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

El conveni establert entre l'ACA, TMB i l'EMA preveu la restitució a la llera del Besòs de les aigües freàtiques de qualitat suficient. D'aquesta manera es preveu beneficiar el riu amb cabals que no han estat objecte d'ús ni de transformació i que per tant no generen perill de contaminació. A més, s'espera contribuir així al manteniment del cabal ecològic del curs final del riu, com estableix la llei.

Està previst que el programa d'aprofitament de les aigües freàtiques continuï amb una altra obra semblant per restituir al Besòs l'aigua recollida a l'entorn de l'estació d'Artigues / Sant Adrià (L2), que l'any 2007 va representar 830.000 metres cúbics (uns 26 litres per segon). Altres projectes fermes permetran l'aprofitament de l'aigua dels pous de la zona de Lesseps i d'Horta, menys cabalosos.

La xarxa de metro rep constantment filtracions procedents sobretot de la pluja, dels aqüífers i d'altres orígens. Hi ha 119 pous d'esgotament equipats amb bombes que s'encarreguen d'extreure aquesta aigua, però només una vintena tenen característiques apropiades per al reaprofitament. La resta extreuen aigua inutilitzable perquè és salada o contaminada, o bé tenen un cabal massa irregular.

L'aprofitament de les aigües filtrades al metro va començar els anys 1990 amb un acord entre TMB i l'Ajuntament de Barcelona (Parcs i Jardins), que des del 1998 es proveeix al pou de Besòs Mar (L4) i farà servir el de Lesseps (L3) per regar parcs i carrers. Un altre acord amb l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat els permet utilitzar els pous de La Torrassa i Can Serra, també per a reg. A més, des del 1996 l'Institut Català de la Salut aprofita aigua del metro per regar els jardins de l'Hospital de Bellvitge.

TMB contribueix a una gestió sostenible de l'aigua amb un consum acurat, que el 2008 ha descendit fins a 126.037 m³. El consum d'aigua de TMB es deu bàsicament al rentat de vehicles i prové de la xarxa d'abastament de Barcelona i d'aigua que es torna a fer circular.

Al mateix temps, la companyia ha augmentat la quantitat d'aigua tractada, que ha ascendit als 17.359 m³. Les aigües residuals que provenen del rentat reben un tractament fisicoquímic que en permet la reutilització. Les aigües de la xarxa que s'utilitzen per esbandir es tracten mitjançant el mètode d'osmosi inversa.

CONSUM D'AIGUA A TMB EN M³*

	2006	2007	2008
AUTOBÚS	47.134	52.227	45.423
METRO	85.261	83.602	80.614
TOTAL	132.395	135.829	126.037

*Es tracta d'aigua provinent de la xarxa, per la qual cosa la captació no afecta cap font d'aigua.

Pel que fa al tractament de l'aigua, a Bus un 80% correspon a aigua de recirculació i un 20% a aigua abocada. A Metro, l'aigua de recirculació és un 50% i l'abocada, també un 50%.

TRACTAMENT D'AIGUA EN AUTOBUSOS I METRO

	2006	2007	2008
Aigua tractada (m ³)	15.261	16.862	17.359,0
Aigua de recirculació	11.533,5	12.421,9	12.226,5
Aigua abocada	3.727,5	4.440,1	4.165,0

5.5. OBTENCIÓ DE LLICÈNCIES AMBIENTALS

Durant l'any 2008 s'ha treballat per aconseguir l'acord amb el cos de bombers per definir les mesures d'adequació necessàries per a l'obtenció de la llicència ambiental dels centres de Metro (Vilapicina, Sant Genís, Triangle, Roquetes, Santa Eulàlia i Boixeres), d'acord amb la normativa ambiental d'aplicació europea, estatal i municipal, i respecte als requisits de la norma ISO 14001. També s'ha anat fent el seguiment dels diversos expedients iniciats, donant resposta als informes tècnics de deficiències esmenables emesos per l'Ajuntament de Barcelona.

La sol·licitud de llicència ambiental per als centres de Metro de Boixeres i Santa Eulàlia està prevista el mes de gener de 2009.

Les llicències ambientals de tots els centres de TMB contempnen indicacions que corroboren que cap recinte de l'organització no opera en espais naturals protegits o en àrees d'alta biodiversitat. Per tant, TMB no ha planificat estratègies ni accions relacionades amb la gestió d'impactes sobre la biodiversitat.

Inversions i despeses ambientals

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

	Valor d'adquisició	Amortització	Valor net
Subministrament i instal·lació de depuradores a cotxeres			
Ponent	93	50	43
Triangle	294	126	168
Zona Franca I	499	225	274
Horta	287	143	144
Total	1.173	544	629
Canvi de gasoil C a gas natural a Zona Franca I	227	80	147
Instal·lació de calefacció de gas natural a Horta	878	439	439
Punts Verds			
Zona Franca I	73	2	71
Horta	95	13	82
Triangle	80	3	77
Total	248	18	230
Panells solars			
Zona Franca I	70	25	45
Horta	52	26	26
Total	122	51	71
Separadors d'hidrocarbus	10	7	3
Sistema de gestió mediambiental	49	9	40
Equip per a subministrament Ad-Blue cotxera Horta	104	1	103
Premsa 100TN tractament residus	4	0	4
TOTAL INVERSIONS	2.815	1.149	1.666

Les inversions realitzades durant l'exercici per raons mediambientals corresponen a:

(Milers d'euros)	
Prensa 100 tones tractament residus	4
Equip per a subministrament d'Ad-Blue cotxera Horta	104
Punt Verd Triangle	80
Depuradora Zona Franca I	2
Sistema de gestió mediambiental	25
TOTAL	215

Les despeses incorregudes en l'exercici per a la protecció i millora del medi ambient es mostren en el detall següent:

Material i serveis exteriors (Milers d'euros)	Materials	Serveis Exteriors	Total
Auditories medi ambient	0	6	6
Actuacions de millora	0	61	61
Tractament de residus	0	272	272
Gestions mediambientals	3	150	153
TOTAL	3	489	492

Les inversions acumulades a FMB associades amb el medi ambient són les següents:

(Milers d'euros)	Valor d'adquisició	Amortització	Valor net
Subministrament i instal·lació de depuradores als locals de:			
Boixeres	104	64	40
Sagrera	87	45	42
Sant Genís	154	64	100
Triangle Ferroviari	65	18	49
Total	420	189	231
Estació de regulació i mesura de gas al Triangle Ferroviari	51	21	30
Panells solars a Sagrera	24	7	17
Canvi de gasoil a gas natural a:			
Sagrera	85	52	33
Vilapicina	45	27	18
Santa Eulàlia	69	40	29
Boixeres	49	17	32
Mercat Nou	17	5	12
Total	255	141	124
Sistema de segregació de dissolvents	130	37	93
Compactadora per reciclar cartró	8	5	3
Instruments per a medicació de sorolls i vibracions	6	4	2
Equip d'osmosi a Santa Eulàlia	5	1	4
Sistema de filtració d'aigües residuals a Santa Eulàlia	6	1	5
Punts Verds a:			
Santa Eulàlia	40	6	34
Sagrera	42	6	36
Triangle Ferroviari	5	1	4
Sant Genís	1	0	1
Vilapicina	49	3	46
Total	137	16	121
Reducció de sorolls als tallers de Sagrera	88	7	81
Gestió de residus a Roquetes	1	0	1
Sistema de gestió mediambiental	49	9	40
TOTAL INVERSIONES	1.190	438	752

Les inversions realitzades durant l'exercici per raons mediambientals corresponen a:

(Milers d'euros)	
Punt Verd Vilapicina	49
Sistema de gestió mediambiental	49
TOTAL	98

Les despeses incorregudes en l'exercici per a la protecció i millora del medi ambient es mostren en el detall següent:

Material i serveis exteriors (Milers d'euros)	Materials	Serveis Exteriors	Total
Auditories medi ambient	0	1	1
Actuacions de millora	0	59	59
Tractament de residus	0	434	434
Gestions mediambientals	19	161	180
TOTAL DESPESES	19	655	674



6. APOSTA PER LA INNOVACIÓ

FITES 2008:

- ENTRA EN SERVEI EL TANCAMENT AUTOMATITZAT D'ANDANA A L'ESTACIÓ DE CAN CUIÀS.
- FINALITZEN A LA LÍNIA 2 LES PROVES DE CONDUCCIÓ AUTOMÀTICA DE TRENS.
- EXTENSIÓ DE LA IMPLANTACIÓ DELS SISTEMES DE COMUNICACIÓ PIU, SIU I IBUS.

OBJECTIUS 2009:

- CONTINUAR AVANÇANT CAP A L'AUTOMATITZACIÓ DE LA XARXA DE METRO.
- CONTINUACIÓ DE LA INSTAL·LACIÓ DEL SISTEMA D'AJUT A L'EXPLOTACIÓ (SAE) DE NOVA GENERACIÓ EN 400 AUTOBUSOS MÉS.
- INSTAL·LACIÓ DEL SISTEMA D'INFORMACIÓ SIU A 434 VEHICLES MÉS I INSTAL·LACIÓ DE 154 PANTALLES D'INFORMACIÓ A L'USUARI (PIU).



6.1. PASSOS CAP A L'AUTOMATITZACIÓ DE LA XARXA DE METRO

La conducció automàtica es presenta com a l'opció de futur, atès que millora l'eficiència del transport públic i potencia la puntualitat, la seguretat i la sostenibilitat de la mobilitat. Així, les experiències dutes a terme en diferents ciutats amb tècniques similars han permès augmentar la freqüència de trens alhora que es reforça la seguretat dels viatgers. La xarxa de metro de Barcelona ha iniciat el camí cap a l'automatització.

6.1.1. Entra en servei el tancament automatitzat d'andana a l'estació de Can Cuiàs

El mes d'octubre de 2008 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va fer un nou pas endavant per a la implantació del sistema de conducció automàtica a la L11 de Metro, posant en servei el tancament automatitzat d'andana a l'estació de Can Cuiàs (la primera de tota la línia que disposa d'aquesta tecnologia). També es va completar la instal·lació de la tecnologia de transmissió de dades que permetrà la conducció automàtica en aquesta línia. Un cop finalitzats aquests treballs, a principis de novembre es van iniciar les obres per instal·lar el tancament automatitzat d'andana a l'estació de Torre Baró. A finals de l'any 2009, es preveu que la línia estigui totalment automatitzada.

La col·locació de portes d'andana és un element indispensable per a l'automatització de la línia i ofereix una major seguretat als clients. Les portes instal·lades són d'alçada completa però no arriben al sostre. Estan formades per vuit mòduls, cadascun dels quals està constituït per dues portes lliscants i dues portes batents d'emergència. Aquestes funcionen de manera sincronitzada amb les portes del tren i compten amb un sistema de seguretat que impedeix que el tren es posi en moviment si les portes no estan totalment tancades i enclavades.

Les obres han inclòs la instal·lació de la infraestructura i la tecnologia necessàries per permetre en el futur la conducció automàtica en aquesta línia. Així, s'han instal·lat sistemes de comunicació sense fil per permetre la transmissió de dades entre els trens i l'andana, i s'ha modificat el programari actual per tal d'aconseguir ajustar amb precisió les portes dels combois a les portes de l'andana en la frenada i la parada dels trens.

La implantació del tancament automatitzat d'andanes a la L11 servirà de referència de cara a la posada en servei de la L9 que, des del primer moment, funcionarà íntegrament amb un sistema de conducció automàtica, tot i que amb una tecnologia diferent.

6.1.2. Finalitzen a la línia 2 les proves de conducció automàtica de trens

El mes de març es van enllestir les proves de conducció automàtica de trens a la línia 2 del metro, entre les estacions de Clot i La Pau. Les proves, que es van iniciar la tardor de l'any anterior, van permetre comprovar la viabilitat d'aquest sistema, pioner a Espanya, que aporta puntualitat, seguretat i eficiència al transport públic. L'actuació va servir com a banc de proves per a la futura L9, que des del principi s'ha concebut amb un sistema de conducció automàtica. Els treballs es van executar en horari nocturn, per evitar afectacions al servei habitual de metro.



Per tal d'executar aquestes proves de seguretat i viabilitat del sistema, es va instal·lar una tecnologia específica de transmissió via ràdio en el tram de 2,4 quilòmetres entre les estacions de Clot i La Pau. A més, es va utilitzar un simulador per representar el funcionament virtual de les portes d'andana, que seran presents a la L9, però no es troben actualment en aquestes estacions de la L2.

La xarxa de metro de TMB camina cap a l'automatització en un horitzó a mitjà i llarg termini. En aquest sentit, la L9 serà automàtica des del principi. Igualment, s'està treballant perquè la L11 de metro lleuger es converteixi en una línia automàtica.

6.2. NOUS SISTEMES DE COMUNICACIÓ

iBus, les pantalles d'informació a l'usuari (PIU) o el Sistema Embarcat d'Informació a l'Usuari (SIU) són algunes de les innovacions que TMB està estenent a la xarxa de transport per tal de millorar les comunicacions amb l'usuari.

6.2.1. La cobertura de telefonia mòbil del Metro continua creixent

Actualment, hi ha un total de 79 estacions amb cobertura de mòbil, incloent-hi les dues noves estacions de la línia 3 (Roquetes i Trinitat Nova) que s'han posat en servei durant l'any 2008. Està previst que a finals de febrer de 2009 s'hi afegeixin les 22 estacions restants, fins arribar a un total de 101 estacions amb cobertura mòbil. Actualment les línies de metro que tenen totes les estacions amb cobertura mòbil són la L2, la L3 i la L11.

6.2.2. iBus: informació en temps real

iBus és un servei que permet conèixer en temps real, per mitjà de telèfon mòbil o qualsevol dispositiu amb accés a Internet, la previsió del temps d'espera del pròxim autobús d'una línia o de cadascuna de les línies de les parades consultades. Es basa en un sistema de localització i previsions que connecta 750 autobusos i 2.000 parades, amb un total de 41 línies.

El 31 de desembre de 2008, les línies que disposaven del servei del sistema iBus eren:

6 Pg. M. Girona / Poblenou	7 Diagonal Mar / Z. Universitària	9 Pl. Catalunya / Pg. Z. Franca
10 Pg. Marítim / Montbau	14 V. Olímpica / Bonanova	15 Hosp. St. Pau / Collblanc
16 Urquinaona / Pg. M. Girona	17 Barceloneta / Av. Jordà	19 Port Vell / Sant Genís
20 Estació Marítima / Pl. Congrés	22 Pl. Catalunya / Ctra. Esplugues	24 Paral·lel / Carmel
27 Pl. Espanya / Roquetes	28 Pl. Catalunya / Carmel	32 Est. Sants / Roquetes
33 Z. Universitària / Verneda	34 Sarrià / Virrei Amat	39 Barceloneta / Horta
41 Pl. F. Macià / Diagonal Mar	43 Les Corts / Sant Adrià	45 Pg. Marítim / Horta
47 Pl. Catalunya / Canyelles	50 P. Montjuïc / Trinitat Nova	54 Estació Nord / Campus Nord
55 P. Montjuïc / Pl. Catalana	56 Collblanc / Besòs Verneda	57 Pg. Marítim / Cornellà
58 Pl. Catalunya / Av. Tibidabo	59 Pg. Marítim / R. M. Cristina	64 Barceloneta / Pedralbes
65 Pl. Espanya / El Prat	66 Pl. Catalunya / Sarrià	67 Pl. Catalunya / Cornellà
72 Pg. Z. Franca / Bonanova	73 Maquinista / Pl. Kennedy	74 Z. Universitària / Fabra i Puig
68 Pl. Catalunya / Cornellà	92 Gràcia / Pg. Marítim	105 El Prat / Aeroport
141 Av. Mistral / Barri Besòs	165 Paral·lel / Polg. Mas Blau	

6.2.3. Noves pantalles d'informació a l'usuari (PIU)

L'any 2008 s'ha iniciat la instal·lació d'un nou sistema digital d'informació a l'usuari dels autobusos de la ciutat denominat *pantalles d'informació a l'usuari* (PIU). Es tracta d'un sistema digital de senyalització del temps d'arribada de l'autobús, que millora les prestacions de l'actual sistema, obre noves possibilitats i ofereix millor precisió i fiabilitat de les dades. Les PIU permeten als ciutadans conèixer amb antelació el temps d'espera a les parades i, en una fase futura, permetran assabentar-se de les possibles incidències i alteracions en el servei de bus, a la mateixa parada.

Aquestes noves pantalles incorporen una sèrie de millores tecnològiques respecte a l'actual sistema de comunicació de temps d'arribada, com ara el funcionament amb leds de baix consum i major eficiència energètica, i la incorporació de tecnologia més moderna que millora els sistemes de comunicació i el sistema de previsions, amb la qual cosa millora la qualitat de la informació. Per altra banda, incorporen avisos auditius, amb activació des del mateix comandament a distància, que poden utilitzar les persones amb discapacitats visuals.



Durant l'any 2008 s'han instal·lat aquestes noves pantalles a les parades següents:

A l'Eixample:

- Roger de Llúria – Gran Via
- Pg. de Gràcia – Gran Via
- Pl. Catalunya – Pg. de Gràcia
- Horta- Guinardó:
- Sant Antoni M. Claret – Hospital de Sant Pau
- Sant Antoni M. Claret – Sant Quintí
- Sant Antoni M. Claret – Rambla Volart

A les Corts:

- Av. Diagonal – Pl. Reina M. Cristina
- Av. Diagonal - Entença

A Ciutat Vella:

- Ronda de Sant Pau – Av. Paral·lel
- Pg. Joan de Borbó – Ginebra

A Nou Barris:

- Dr. Pi i Molist – Pl. Virrei Amat

A Gràcia:

- Via Augusta – Travessera de Gràcia

En el període 2008-2011 es preveu instal·lar aquest nou sistema d'informació en unes 600 parades de transport públic, la qual cosa significarà donar cobertura a 93 línies de bus, que representen el 85% de les línies i cobreixen el 77% del passatge. La instal·lació d'aquestes PIU va lligada a la renovació de les parades i pals de parades que es duu a terme des de Serveis Generals de l'Ajuntament de Barcelona. Es preveu que l'any 2011 s'haurà renovat el 50% de les marquesines actuals i s'hauran convertit 300 pals de parada en noves parades amb marquesina.

6.2.4. Projecte SIU

El Sistema d'Informació a l'Usuari (SIU) consisteix en la instal·lació dins de l'autobús d'un dispositiu visual i auditiu intern que informa de la propera parada i, a la part exterior, avisa acústicament de la línia a la qual pertany el vehicle, quan el dispositiu sigui activat per una persona amb discapacitat visual.

Durant l'any 2008 s'han instal·lat 70 pantalles d'informació a bord dels autobusos, la qual cosa fa que a finals d'any circulin 420 autobusos amb aquest sistema.

A finals de l'any 2008 les línies que disposaven d'aquest servei eren: 10, 17, 19, 24, 28, 32, 47 i 74 del CON d'Horta i 7, 20, 33, 34, 43, 41, 50, 55 i 141 del CON de Triangle Ferroviari. Està prevista l'ampliació del nombre de línies amb aquest servei al CON d'Horta durant el primer semestre de 2009. Posteriorment s'estendrà a les altres cotxeres de forma progressiva.

6.2.5. El sistema de videovigilància embarcada, en proves

Durant l'any 2008 s'ha fet una prova pilot amb empreses que disposaven de tecnologia avançada per a l'enviament d'imatges en temps real al Centre de Control. L'objectiu ha estat avaluar els resultats i l'efectivitat del sistema per tal de garantir la seguretat del conductor davant de possibles agressions físiques.

Les proves han demostrat que la tecnologia actual permet enviar imatges en temps real amb una qualitat acceptable i que l'equipament instal·lat respon de manera favorable.

6.2.6. Centre de transferència a l'autobús (CT-BUS)

La iniciativa CT-Bus té com a objectiu actualitzar i recollir tota la informació necessària dels diferents sistemes de l'autobús per fer la diagnosi i l'anàlisi diària.

El centre serà l'encarregat de detectar la presència o absència, a través de la xarxa Wi-Fi, dels autobusos que es troben connectats en cada moment per poder actualitzar la informació.

Disposa d'aquest sistema la flota instal·lada amb el nou SAE (Sistema d'Ajut a l'Explotació) i amb el SIU (Sistema d'Informació a l'Usuari).

EMPLEATS VOLUNTARIS PARTICIPEN EN LA PROVA PILOT DE VALIDACIÓ A TRAVÉS DEL MÒBIL

El 6 d'octubre es va iniciar el test per provar un nou sistema de validació a metro i bus amb el telèfon mòbil com a targeta sense contacte. Les proves es van dur a terme amb personal intern que va col·laborar de forma voluntària durant 15 dies.

La prova pilot consisteix a carregar tiquets de viatge a uns mòbils determinats en els terminals específics que s'han instal·lat a set estacions de metro i posteriorment validar-los en els lectors col·locats en portes lliscants d'aquestes estacions i als autobusos de la línia 126.

L'objectiu és anar implantant progressivament aquest innovador sistema de pagament en els propers anys.

6.3. AVENÇOS EN EL CONEIXEMENT DE LA MOBILITAT

6.3.1. Projecte d'informació de mobilitat amb tecnologia RFID

L'any 2008 s'ha continuat l'estudi d'implantació d'un nou sistema per conèixer millor, d'una manera més eficient i amb un menor cost la mobilitat dels clients, usant com a base la tecnologia Radio Frequency IDentification (RFID) o identificació per radiofreqüència.

Durant l'any 2008 s'ha iniciat la implantació real del projecte a Bus i s'ha efectuat un estudi de viabilitat de les opcions disponibles per implantar el sistema a Metro.

6.3.2. Desenvolupament de nous projectes de mobilitat de bus

TMB està desenvolupant, conjuntament amb altres àrees i consultors externs, diversos projectes per millorar la mobilitat i la velocitat comercial de l'autobús. Algunes d'aquestes iniciatives són:

Estudi per a la implantació de línies de BRT (Bus Rapid Transit) a la Gran Via de les Corts Catalanes i al carrer Tarragona.

Anàlisi del funcionament de la prioritat semafòrica estàtica instaurada al carrer Aribau, i l'estudi d'extensió a altres eixos de la ciutat: carrers Mallorca, València i Muntaner.

Anàlisi de la distància entre parades per trobar l'equilibri entre el servei d'accessibilitat al client i la millora de la velocitat comercial.

6.3.3. Renovació del SAE: tecnologia digital per al seguiment de la flota

TMB està portant a terme la renovació del Sistema d'Ajut a l'Explotació (SAE), una complexa eina de gestió de xarxes d'autobusos urbans que es basa en tecnologies de comunicació i localització de vehicles i que permet la recepció i transmissió ràpida, via ràdio, de missatges i informacions entre el Centre de Regulació de Trànsit (CRT) i cadascun dels vehicles que estan en servei, a més de localitzar-los dins de la seva línia, a partir de la informació subministrada pels aparells embarcats, la qual cosa permet fer-ne el seguiment.



El primer SAE de la xarxa d'autobusos de TMB es va implantar de manera operativa l'any 1988. La segona generació, amb localització per GPS i comunicacions per ràdio analògica, funciona des dels anys 1990. La tercera generació de SAE, en la qual s'està treballant, permet un posicionament més precís de cada vehicle, unes comunicacions més fiables i ràpides, i capacitat de generar informació precisa i en temps real per alimentar els nous dispositius d'informació a l'usuari, entre altres prestacions.

Durant tot l'any s'ha anat instal·lant aquest nou sistema a més de 300 autobusos i a tots els vehicles de doble pis que componen la flota de les línies de Bus Turístic.

6.3.4. Nou Centre de Regulació i Operacions d'autobusos

La xarxa d'autobusos de TMB disposa d'un nou Centre de Regulació i Operacions (CRO), situat a l'edifici d'oficines de la cotxera de Triangle Ferroviari. La peça central de la nova instal·lació és la moderna sala de control des d'on es fa el seguiment de la flota i el control de la regularitat i dels horaris previstos. TMB ha aprofitat el trasllat del CRO al centre de Triangle Ferroviari per incorporar els últims avenços tecnològics a la sala de control i dotar-la també de més espai i de diverses millores d'ergonomia, tecnologia i organització de la feina. Juntament amb les funcions de control de trànsit, s'ha traslladat també l'oficina tècnica i administrativa i els equips de seguretat i control del frau.

El nou CRO està format per una sala de control de 402 m² (Centre de Regulació de Trànsit), una sala de visites de 39 m² i un *hall* d'entrada de 32 m².

6.4. INTERÈS EN R+D

6.4.1. Serveis de consultoria

Al llarg de l'any 2008, la Direcció de Desenvolupament de Nous Negocis ha continuat les seves actuacions en el marc de l'assessorament i la consultoria d'empreses relacionades amb el món del transport públic.

TMB participa, en qualitat de soci, en ENSITRANS, conjuntament amb SENER, Metro de Lisboa i l'enginyeria portuguesa FERCONSULT. Com a conseqüència d'aquesta participació, TMB ha col·laborat en les tasques d'implantació del metro de les ciutats d'Alger i Orà. A més, s'han guanyat projectes a les ciutats algerines de Ouargla i Bir el Djir.

Durant l'any 2008 s'ha guanyat la corresponent licitació per participar en tasques de consultoria a les ciutats de Bogotà (Colòmbia), Dublín (Irlanda) i Santiago de Xile.

6.4.2. Contribució a nous desenvolupaments

Durant el 2008 s'ha creat la Direcció d'Investigació i Desenvolupament de TMB amb l'objectiu de buscar i identificar oportunitats de sinergies en projectes de I+R de l'àmbit català, espanyol i europeu amb la doble intenció de millorar la qualitat dels projectes i cercar-ne el finançament.

TMB participa activament en els projectes següents:

ModUrban

El principal objectiu del projecte ModUrban és dissenyar, desenvolupar i provar una arquitectura innovadora de sistemes de metro urbà, comuna i totalment oberta, preparant el camí cap a les futures generacions de sistemes urbans guiats de transport públic. Aquest projecte es va iniciar el gener de 2005 i es preveu que finalitzi el 2009.

Urban Tracks

L'objectiu del projecte és el desenvolupament de productes innovadors basats en la 2020 ERRAC Vision, que busca sistemes d'infraestructura ferroviària amb un cost baix de cycle de vida, bon funcionament, modularitat, seguretat i baix nivell en sorolls i vibracions. Iniciat el gener de 2006, la seva finalització es preveu l'any 2009.

Sputnic

La iniciativa vol millorar la competitivitat i el creixement del sector del transport públic, mitjançant la detecció i difusió de les millors pràctiques d'aquest sector. També té com a objectiu desenvolupar iniciatives per millorar l'eficàcia dels sistemes de transport públic, fent-los més atractius i orientats a clients, per aconseguir d'aquesta manera un impacte positiu en l'economia i la seguretat.

Sputnic és una acció de coordinació que es focalitza en el transport públic local i regional. Està basada en els resultats del projecte Voyager i posa especial atenció en els reptes de transport públic dels nous estats membres de la Unió Europea.

Counteract

La seguretat ciutadana dels usuaris del transport públic té una importància creixent en la societat actual. Counteract vol cercar solucions per incrementar la seguretat objectiva i la sensació de seguretat a uns costos assumibles. Les conclusions es presentaran el primer trimestre del 2009.

Elecrail

Estudiar els processos de consum elèctric al món ferroviari i identificar els elements de millora és l'objectiu del projecte Elecrail, que aspira a definir finalment una sèrie de recomanacions per reduir aquest consum.

6.5. UN NOU MODEL DE GESTIÓ DE LA TECNOLOGIA

TMB ha apostat per un nou model de gestió de la tecnologia que es concreta en la creació de l'Àrea de Tecnologia de TMB, així com en la constitució de diferents comitès, integrats per les àrees de la companyia, que actuaran com a òrgans de govern de la tecnologia amb criteris de qualitat i eficiència.

TMB GUANYA EL PREMI SAP A LA INNOVACIÓ EMPRESARIAL 2008

La filial ibèrica de la companyia alemanya de programari de negoci SAP ha concedit a TMB el Premi SAP a la innovació empresarial 2008, pel seu projecte *Mesura de la Prestació del Servei (MPS-UNE)*, basat en un arbre jeràrquic d'indicadors que suporta el nou model de qualitat aplicat en l'empresa i que permet complir la certificació europea UNE EN-13816. El projecte de TMB va resultar guanyador per davant d'altres 13 iniciatives presentades, entre les quals van quedar finalistes els projectes de Visionlab i de l'Ajuntament de Bilbao. El projecte de l'MPS és fruit del treball conjunt entre diverses àrees i negocis de TMB.

Amb aquesta distinció SAP vol reconèixer i premiar els clients i *partners* que hagin aconseguit fites significatives, innovant en la concepció i posada en pràctica de nous processos de negoci i apostant per nous models de sistemes de gestió.

El guardó es va lliurar el mes de gener de 2009 en la quarta edició de l'assemblea general d'AUSAPE (Asociación de Usuarios de SAP España), en la qual participa TMB.

La nova Àrea de Tecnologia, que absorbeix i substitueix totes les funcions de l'anterior Àrea d'Organització i Sistemes d'Informació, té dues línies principals d'actuació:

- Execució de projectes per implantar les noves tecnologies o desenvolupar els sistemes tecnològics demandats per l'empresa per continuar sent competitiva.
- Prestació de servei de les tecnologies o sistemes tecnològics en producció: resolució d'incidències, atenció de peticions i manteniment preventiu.

Amb l'objectiu de dur a terme una gestió eficient de la tecnologia, amb una visió transversal i corporativa, s'han creat quatre nous òrgans de govern de les tecnologies:

- Comitè General d'Estratègia i Projectes
- Comitè de Tecnologia
- Comitè de Projectes de Tecnologia
- Comitè d'Operacions de Tecnologia



7. TMB MIRA EL FUTUR

TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA (TMB), COM A EMPRESA OPERADORA DE LA XARXA DE METRO I AUTOBUSOS DE LA CIUTAT DE BARCELONA, TÉ COM A MISSIÓ OFERIR UNA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC QUE CONTRIBUEIXI A UNA MOBILITAT CIUTADANA DE QUALITAT I A UN DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE DE L'ÀREA METROPOLITANA. A MÉS, TMB HA D'ESDEVENIR UNA EMPRESA DE TRANSPORT I MOBILITAT CIUTADANA COMPETITIVA I REFERENT A EUROPA, FENT ÈMFASI EN LA SEVA PROJECCIÓ I VIABILITAT INTERNACIONALS. L'ÀMBIT DE REFERÈNCIA DE LA COMPANYIA, DONCS, DEPENDRÀ CADA COP MÉS DEL MODEL DE COMPETÈNCIES RESULTANT DE L'ADAPTACIÓ AL REGLAMENT EUROPEU DEL TRANSPORT PÚBLIC DE VIATGERS.

L'IMPACTE DE LA CRISI

Les directrius estratègiques de TMB sobre les quals es basaran els objectius per a l'any vinent parteixen de l'actual conjuntura caracteritzada per una forta crisi econòmica d'abast mundial. Aquesta situació de recessió hi té un impacte directe, ja que l'atur provoca disminucions en la mobilitat a l'àrea d'influència de la companyia.

Davant d'aquest context, TMB vol continuar oferint un bon servei per tal d'incrementar la quota de mercat. El repte principal per al 2009 és, doncs, precisament l'esforç que cal fer per aconseguir que la satisfacció del client no es vegi minvada per la crisi.

El repte principal per al 2009 és aconseguir que la satisfacció del client no es vegi minvada per la crisi.

POTENCIAR L'ÚS EFICIENT DE LA TECNOLOGIA

L'ús eficient de la tecnologia ha estat el que ha permès a TMB fer en els darrers anys un salt qualitatiu en la millora del servei i l'eficiència, i això continuarà sent així en el futur. Assolir l'èxit d'aquesta visió estratègica és l'objectiu amb què es va implantar el model de gestió Balanced Scorecard, un sistema de gestió estratègica amb una visió integral del negoci que el mesura a partir de quatre grans eixos estratègics:

1) Satisfacció dels clients

L'objectiu estratègic final ha de ser la millora de la satisfacció del client per tal de guanyar quota de mercat de la mobilitat de forma sostenible i eficient. Per assolir aquest objectiu es proposen diverses fites en qüestions de millora de la qualitat del servei optimitzant els recursos, de millora de la comunicació amb el client, de potenciació i millora de la imatge de marca i de transmissió de valors.

MILLORA DE LA SATISFACCIÓ DEL CLIENT

Objectius a Metro:

- Reducció del frau.
- Consolidació de la sensació de seguretat i confortabilitat.

Objectius a Bus:

- Aconseguir de les administracions l'increment de l'espai públic per al transport i millora de la qualitat d'aquest.

2) Innovació i rendiment dels processos

L'àmbit dels processos té una importància clau en el moment d'obtenir els resultats desitjats. És per això que TMB fa un esforç especial en aquest àmbit, on aplica un conjunt d'actuacions vertebradores com les que s'esmenten a continuació:

- Adequació dels processos des d'una visió de sostenibilitat, eficiència i qualitat.
- Imbuir en els processos la innovació i la tecnologia. Pel que fa a Metro, l'automatització de línies i del CCM (Centre de Control de Metro) n'és un exemple.
- Potenciació de la projecció internacional.
- Potenciació dels sistemes de comunicació amb el client.
- Adequació del model organitzatiu a l'entorn social i econòmic, en el marc de la Responsabilitat Social Corporativa.
- Adaptació de TMB al nou Reglament Europeu.

El tramvia a la Diagonal i les futures ampliacions de la xarxa de Metro condicionen a fer un replantejament de la xarxa d'autobusos en termes de demanda i oferta l'any 2009.

Adequar els processos i els models organitzatius des del punt de vista de la sostenibilitat i la RSC és una de les fites de TMB per al 2009

3) Desenvolupament i creixement dels recursos humans

TMB vol consolidar unes relacions laborals basades en el diàleg i en la competitivitat i potenciar el sentiment de pertinença a l'empresa, tot aconseguint un canvi gradual en la cultura de l'empresa i establint un pla de comunicació com a eix integrador. La finalitat és afavorir el desenvolupament de les persones per assolir els objectius estratègics de TMB i aconseguir una millora de la productivitat. En el cas de Metro, per a 2009 existeix l'objectiu d'adequar els recursos humans a la implantació de la línia 9.

4) Resultats financers

L'estratègia financera és la palanca necessària per assolir l'objectiu final de millora de la satisfacció del client. Els grans punts en què recolzarà l'any 2009 són:

- Aconseguir de les administracions responsables recursos per a la renovació i millora de la infraestructura actual.
- Dur a terme una gestió òptima i eficient de recursos en tots els nivells de l'organització.
- Dotar-se d'instruments de planificació i finançament a llarg termini.
- Ajustar selectivament el nivell de despesa i diferir actuacions a mig termini, tot mantenint la qualitat percebuda pel client.
- Assegurar recursos econòmics per ingressos propis i el Contracte Programa.

LA FITA D'AMPLIAR LA XARXA I LA MILLORA CONTÍNUA

TMB s'ha plantejat unes iniciatives integradores per avançar en la fita d'ampliar la xarxa i la millora contínua del transport públic. Per assolir aquest objectiu, les cinc estratègies proposades són:

1. Explotació de línies automàtiques.
2. Adaptació al creixement de la demanda i comunicació al client i ciutadà.
3. Plans de millora de la qualitat tècnica.
4. Optimització de la gestió de recursos humans, de les relacions laborals i de l'organització descentralitzada.
5. Finançament i eficiència: identificació i execució de potencials millores d'eficiència.

Grans línies del pressupost de TMB per a l'any 2009

El pressupost de TMB de l'exercici 2009 s'emmarca en una conjuntura econòmica caracteritzada per la desacceleració econòmica d'abast mundial, a la qual s'ha d'afegir la desaparició d'una font de recursos que s'havia generat els últims anys, fruit de la devolució de la prorrata d'IVA a les empreses que rebien

EL 2009 MARCARÀ HISTÒRIA EN EL MÓN FERROVIARI AMB LA INAUGURACIÓ A BARCELONA DE LA PRIMERA LÍNIA AUTOMÀTICA DE L'ESTAT ESPANYOL

subvencions. Aquesta font de finançament, més els importants augments de recursos que durant els últims anys han proporcionat les administracions, han donat lloc al servei de transport de TMB que es presta avui en dia, amb nous trens, un servei ininterromput de metro els dissabtes a la nit i algunes vigílies de festiu, la millora de les freqüències de pas a bus i metro, l'increment de la seguretat, la millora dels manteniments de les infraestructures, etcètera.

La Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport han continuat apostant pel transport públic el 2009, incrementant les seves aportacions un 10% respecte a l'any anterior. No obstant això, la crisi i l'esgotament dels recursos provinents de la devolució de la prorrata de l'IVA han confluït finalment en l'ATM, que, com a autoritat única del Sistema de Transport Públic de la Regió Metropolitana, té la responsabilitat de trobar l'equilibri entre el marc financer de les administracions consorciades i les necessitats de les empreses que presten el servei de transport públic de la regió. Aquest equilibri es va concretar amb l'aprovació del pressupost i dels acords sobre actuacions i finançament que va prendre el seu Consell d'Administració.

Cal recordar que el 2009 és l'any d'inici d'un nou Contracte Programa que l'ATM haurà de negociar amb l'Administració General de l'Estat i que recollirà els compromisos a mitjà termini de les administracions públiques i les empreses prestadores del servei de transport. També s'ha de dir que el 2009 marcarà història en el món ferroviari, ja que el metro de Barcelona explotarà la primera línia automàtica de l'Estat espanyol.

Principals actuacions a TMB per a l'any 2009

El pressupost de TMB per a l'any 2009 contempla un increment basat en la necessitat de continuar actuacions provinents de decisions preses els anys anteriors, sense incorporar-ne de noves. Així mateix, el pressupost està basat en una política restrictiva, de forta contenció de la despesa, posposant actuacions i projectes que no incideixen en la qualitat percebuda pel client, i que es poden dur a terme quan hi hagi la concreció del futur Contracte Programa.

De manera específica, els elements que es van considerar a l'hora d'elaborar els pressupostos van ser els següents:

- La continuació del procés d'expansió de les xarxes de TMB, amb la inauguració el 4 d'octubre de 2008 del tram Canyelles - Trinitat Nova de la L3 i la previsió de posar en servei el primer tram de la L9 l'últim trimestre de l'any 2009.
- Un augment de la demanda conjunt de TMB caracteritzat per la recuperació dels passatgers perduts a Bus per motiu de les vagues que es van produir l'hivern de 2007 i el primers mesos de 2008, i per un creixement dels viatgers a Metro.

Pel que fa als transports d'oci, el pressupost de 2009 recull unes previsions de demanda similars a les que s'han produït al llarg d'aquest any, atès que la previsió és que el turisme disminueixi per la conjuntura econòmica actual, i que la primavera de 2009 entrarà en funcionament un nou operador en el mercat del transport turístic de Barcelona.

Iniciatives que es duran a terme a Metro

Manteniment del servei de la prolongació Canyelles – Trinitat Nova (L3), inaugurada l'octubre de 2008.
Incorporació del sistema de seguretat ATP (Automatic Train Protection) i increment de dos trens en hora punta a la L1 per mantenir l'interval de pas.
Remodelació de quatre trens de la sèrie 3000 i sis trens de la sèrie 4000.
Treballs de remodelació integral de quatre estacions: Hospital Clínic i Hospital de Sant Pau (L5), Sant Andreu i Santa Coloma (L1).
Posada en marxa del nou Centre de Control de Metro donada la incorporació d'una línia automàtica.
Inici de les proves tècniques de la L9 en el segon trimestre de l'any i posada en servei del quart tram d'aquesta línia, l'últim trimestre.

Iniciatives que es duran a terme a Bus

Manteniment de l'oferta de les línies regulars el 2009. No obstant això, es podrà anar ajustant l'oferta als requeriments de la demanda.
Incorporació de 142 nous autobusos: 73 vehicles estàndard de gasoil, 40 autobusos estàndard propulsats amb gas natural comprimit (GNC), 5 articulats de GNC i 24 minibusos de gasoil.
Continuació de la instal·lació del Sistema d'Ajut a l'Explotació (SAE) de nova generació en 400 autobusos més.
Instal·lació del Sistema d'Informació SIU a 434 vehicles més, i també de 154 pantalles d'informació a l'usuari (PIU).
Manteniment dels nivells de 2008 en els aspectes relacionats amb la seguretat, l'accessibilitat, el confort i la qualitat del servei.
Participació en el projecte per a la construcció d'un prototip d'autobús estàndard transformat de dièsel a híbrid. Durant l'any 2009 es faran proves amb un vehicle híbrid de nou metres.



no es lo que

viatge global

viatge local

viatge personal

8. TMB I LA SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

El grup que consolida com a Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) està format per les següents societats: Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB), Transports de Barcelona, SA (TB), Projectes i Serveis de Mobilitat, SA (anteriorment Telefèric de Montjuïc, SA) i Transports Metropolitans de Barcelona, SL. També consolida pel mètode de posada en equivalència amb Transports Ciutat Comtal, com a empresa associada per la participació de TB en aquesta societat.

El procediment de posada en equivalència completa i millora la informació comptable oferta per un grup d'empreses en incorporar als comptes consolidats les societats sobre les quals alguna societat del grup exerceix una influència notable, denominades societats associades.

FMB i TB són propietat al 100% de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), una organització local integrada per 18 municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, creada per la Llei 7/1987 del Parlament de Catalunya, per prestar els serveis de transport públic de viatgers en el seu àmbit territorial.

La societat Telefèric de Montjuïc, SA va iniciar la seva activitat, obrint les portes al públic, el 16 de maig de 2007 i ha canviat de denominació social el 2008, quan ha passat a anomenar-se Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, mentre que la societat Transports Metropolitans de Barcelona, SL, no ha tingut activitat durant l'any 2008. Ambdues formen part del Grup TMB, del qual Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA és la societat a efectes de formular els comptes anuals consolidats, per les raons següents:

- L'estratègia de transport urbà de l'àrea metropolitana es vertebrava sobre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
- L'activitat de Transports de Barcelona, SA és complementària a la de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
- Com a conseqüència dels punts anteriors, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA lidera la política de transports del grup.
- Addicionalment, tant el nombre de viatgers transportats com la xifra de negoci i el valor dels actius immobilitzats en explotació ho confirmen.

8.1. RELACIÓ AMB ELS PROVEÏDORS

Atesa la naturalesa jurídica de les empreses que integren TMB, que en l'àmbit de la contractació són incardinades en el sector públic i considerades poders adjudicadors, aquestes duen a terme la contractació sobre la base del respecte dels principis generals de contractació, d'acord amb la Llei 31/2007, norma que estableix els procediments de contractació en els sectors de l'aigua, l'energia, els transports i els serveis postals i per la qual s'incorporen a l'ordenament jurídic espanyol les directives 2004/17/CE i 92/13/CEE.

La Llei 31/2007 regula el procediment per adjudicar els contractes que es refereixin o estiguin relacionats amb l'activitat pròpia i que tinguin un import total, pel que fa a les obres, igual o superior als 5.150.000 euros i, pel que fa a l'adjudicació dels contractes de subministrament i de serveis, per imports iguals o superiors als 412.000 euros.

Pel que fa als contractes el valor dels quals sigui inferior als llindars esmentats o que estiguin exclosos de la Llei 31/2007 per raons objectives, els seran d'aplicació les normes pertinents de la Llei 30/2007, de contractes del sector públic, sense que, en cap cas, els siguin d'aplicació les normes establertes exclusivament per als contractes subjectes a regulació harmonitzada, és a dir, a normativa europea. Això es tradueix en la disposició d'unes Instruccions Internes, d'obligat compliment, que han estat oportunament aprovades pels màxims òrgans de TMB.

Així doncs, els principis que guien l'activitat de contractació a TMB són: la llibertat d'accés a les licitacions; la publicitat i la transparència dels procediments; la no-discriminació i la igualtat de tracte entre els candidats; l'assegurament de l'ús eficient dels fons destinats a la realització d'obres, a l'adquisició de béns i a la contractació de serveis, mitjançant l'exigència de la definició prèvia de les necessitats a satisfer; la salvaguarda de la lliure competència, i la selecció de l'oferta econòmicament més avantatjosa.

ÒRGANS DE GESTIÓ I CONTROL DE L'ACTIVITAT CONTRACTUAL

TMB disposa de diversos òrgans de gestió i control de l'activitat contractual. Els màxims òrgans de contractació són la Comissió Executiva i el Comitè de Contractació d'Inversió i Despesa.

Funcions de la Comissió Executiva com a òrgan de contractació:

- Aprovar l'inici de la licitació i l'adjudicació de les inversions i despeses d'import igual o superior a 250.000 €.
- Informar l'adquisició de tot tipus de béns i l'alienació de patrimoni a partir de les quantitats que anualment es determinin.
- Aprovar els projectes funcionals que serveixin per a la posterior execució d'obres de construcció, de remodelació o de manteniment, de cost igual o superior a 250.000 €, pel que fa a l'execució, amb caràcter previ a la licitació.

- Acordar l'inici del procediment d'adjudicació i contractar les operacions financeres de crèdit i de lísing.
- Fer el seguiment tant de les inversions en curs fetes per l'empresa com de les inversions a la xarxa del metro i a la d'autobús, a càrrec d'ens inversors externs a les companyies.
- Conèixer i aprovar, si s'escau, la liquidació final dels contractes d'obres, serveis i subministraments que hagin estat autoritzats per la Comissió Executiva.

El Comitè de Contractació d'Inversió i Despesa està compost per vuit membres permanents: el director general de Serveis Corporatius, que actua de president, el director general de Metro, el director general de Bus, el director executiu del Gabinet de Presidència, el director d'Administració i Finances, el subdirector general de Serveis Corporatius, el director de l'Assessoria Jurídica i la coordinadora tècnica del vicepresident executiu, actuant com a secretari del Comitè el director del Servei d'Aprovisionaments i Logística. També hi assisteixen el director de l'Àrea de Control de Gestió, Pressupostos i Auditoria, com a responsable de Control Pressupostari, el director de l'Àrea de Tecnologia, el director de Màrqueting i Ingressos Accessoris i el director de l'àrea responsable de la contractació o licitació, que podrà assistir acompanyat per persones especialistes en el tema.

Les seves funcions són:

- Aprovar les inversions i despeses iguals o superiors a 150.000 € i inferiors a 250.000 €.
- Proposar a la Comissió Executiva per a la seva aprovació l'inici de la licitació i l'adjudicació de les inversions i despeses iguals o superiors a 250.000 €, així com l'aprovació dels projectes funcionals que serveixin per a la posterior execució d'obres de construcció, de remodelació o de manteniment de cost igual o superior a 250.000 €. També proposarà l'aprovació, si s'escau, de la liquidació final d'obres, serveis i subministraments que hagin estat autoritzats per la Comissió Executiva. Pel que fa a les operacions financeres de crèdit i lísing, proposarà per a la seva aprovació l'inici del procediment d'adjudicació i la contractació de les operacions adjudicades.

Publicitat

La publicitat de l'activitat contractual de TMB es duu a terme d'acord amb les disposicions de la Llei 31/2007, quan s'escau i, en qualsevol cas, amb les que determina la normativa interna de TMB, en funció de la naturalesa i el valor del contracte, bo i garantint en qualsevol cas el compliment d'aquest principi general.

El mitjà prioritari de divulgació de l'activitat contractual, i amb els efectes que es deriven de les disposicions de la Llei 30/2007, és a través del Perfil de Contractant, al qual s'accedeix a través de la pàgina web institucional www.tmb.cat, sense perjudici de la publicitat que es dugui a terme a través dels diaris oficials, quan s'escaigui, o d'altres mitjans.

D'altra banda, TMB disposa d'un sistema de classificació propi, anomenat PROTRANS, d'acord amb els principis i condicions que estableix la Llei 31/2007 i amb els efectes que deriven d'aquesta norma pel que fa a la publicitat i convocatòria de licitacions.

El registre de proveïdors PROTRANS és un sistema comú integrat pels operadors de transport més importants i significatius, creat amb la finalitat de disposar d'una eina de gestió eficaç, objectiva i permanentment actualitzada per seleccionar proveïdors i contractistes.

Tots els operadors econòmics interessats poden sol·licitar el registre i la corresponent classificació en el registre de proveïdors PROTRANS, de l'existència del qual TMB dóna constància amb la publicació anual de l'oportú anunci als diaris oficials. Per tal de formar part del registre, es demanen algunes qüestions relatives a l'àmbit de la RSC: la pertinença a algun tipus de sistema d'assegurament, la subscripció a estàndards ambientals, socials o laborals, la disponibilitat de sistemes anticorrupció i l'aplicació de pràctiques laborals responsables, entre altres.

TMB fomenta la contractació de proveïdors locals. Així, un 56,3% dels proveïdors de TB pertanyen a algun dels 11 municipis on opera l'organització. En el cas de FMB, el percentatge de proveïdors locals ascendeix al 76%.

8.2. CONTRACTE PROGRAMA

El 8 d'abril es va signar el Contracte Programa 2007-2008 entre l'Administració General de l'Estat i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), el qual recull, per a l'exercici 2008, unes necessitats per compte de resultats de 218.259 milers d'euros, i unes necessitats totals (sense rènting) de 290.731 milers d'euros (import que inclou el sistema complementari de pensions i el sanejament del deute històric).

Un cop aprovat el Contracte Programa 2007-2008, es va començar a preparar el del període 2009-2012, les xifres del qual s'estan treballant actualment amb l'ATM.

En el marc del Contracte Programa 2009-2012, el Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i de Transports de Barcelona, SA del 15 de desembre de 2008 va aprovar inicialment el pressupost 2009, el qual recull unes necessitats per compte de resultats de 243.416 milers d'euros (sense la L9). Posteriorment, el 23 de desembre de 2008, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el seu pressupost per a l'exercici 2009 i va validar les necessitats de TMB per a l'exercici, així com les de la resta d'operadors de la Regió Metropolitana de Barcelona.

DISTRIBUCIÓ DE LES CONSIGNACIONS PRESSUPOSTÀRIES DE LES ADMINISTRACIONS SEGONS EL CONTRACTE PROGRAMA 2007-2008

	2007	2008
Administració General de l'Estat	139.621	144.508
Generalitat de Catalunya	237.780	258.299
Ajuntament de Barcelona	76.933	85.040
Entitat Metropolitana del Transport	74.030	80.191
TOTAL	528.364	568.038

8.3. DADES FINANCERES

L'exercici de 2008 és el primer any que TMB presenta els comptes anuals segons el Nou Pla General Comptable, harmonitzat amb les normes internacionals de comptabilitat (NIIF), per la qual cosa només es mostren a continuació les dades financeres relatives al 2008.

L'any 2008, del total d'ingressos del Grup TMB, les vendes de títols han representat el 50,4% (312.331 milers d'euros), les subvencions al servei han significat el 44,0% (272.741 milers d'euros) i els ingressos accessoris han representat el 4,2% (26.060 milers d'euros). A més, hi ha subvencions especials que suposen l'1,4% dels ingressos (8.247 milers d'euros).

Del total d'ingressos de TMB (619.379 milers d'euros), el 54,4% (336.973 milers d'euros) correspon a FMB, i el 45,2% (280.120 milers d'euros) a TB.

Pel que fa a inversions, Transports de Barcelona ha destinat 25.134 milers d'euros durant l'exercici 2008. La major part d'aquestes inversions s'han dedicat a l'adquisició de nous autobusos. Les inversions efectuades a Metro durant l'exercici 2008 han representat 44.761 milers d'euros i s'han destinat a la remodelació d'estacions, vies, trens i sistemes de venda.

BALANÇ DE SITUACIÓ CONSOLIDAT DEL GRUP TMB A 31 DE DESEMBRE DE 2008 (En milers d'euros)

ACTIU	
ACTIU NO CORRENT	733.919
Immobilitzat intangible	9.268
Aplicacions informàtiques	9.268
Immobilitzat material	613.141
Terrenys i construccions	173.916
Instal·lacions tècniques i altre immobilitzat material	357.128
Immobilitzat en curs i acomptes	82.097
Inversions immobiliàries	56
Terrenys	28
Construccions	28
Inversions financeres a llarg termini	111.454
Participació en empreses associades per posada en equivalència	1.992
Instruments de patrimoni	2.885
Valors representatius de deute	1
Derivats financers	360
Altres actius financers	36.012
Entitats públiques	70.204
<i>Deutors per subvencions Contracte Programa</i>	58.421
<i>Altres deutes entitats públiques</i>	11.783
ACTIU CORRENT	180.260
Existències	7.161
Deutors comercials i altres comptes per cobrar	158.717
Deutors diversos	15.080
Personal	1.257
Altres crèdits amb administracions públiques	31.370
Entitats públiques	111.010
<i>Deutors per subvencions Contracte Programa</i>	107.321
<i>Altres deutes entitats públiques</i>	3.689
Inversions financeres a curt termini	95
Derivats financers	38
Altres actius financers	57
Periodificacions a curt termini	346
Efectiu i altres actius líquids equivalents	13.941
Tresoreria	6.281
Altres actius líquids equivalents	7.660
TOTAL ACTIU	914.179

PATRIMONI NET I PASSIU	
PATRIMONI NET	361.914
Fons propis	251.627
Capital escriturat	18.642
Reserves	231.237
Resultats de l'exercici	1.748
Ajustaments per canvi de valor	-671
Operacions de cobertura	-671
Subvencions, donacions i llegats rebuts	110.958
PASSIU NO CORRENT	313.406
Deutes a llarg termini	313.406
Deutes amb entitats de crèdit	52.579
Creditors per arrendament financer	165.886
Derivats financers	718
Altres passius financers	94.223
PASSIU CORRENT	238.859
Provisions a curt termini	6.086
Deutes a curt termini	139.754
Deutes amb entitats de crèdit	47.822
Creditors per arrendament financer	26.654
Derivats financers	1.944
Altres passius financers	51.850
Entitats públiques creditores	11.484
Creditors comercials i altres comptes per pagar	89.591
Proveïdors	16.919
Creditors diversos	41.927
Personal, remuneracions pendents de pagament	18.528
Altres deutes amb administracions públiques	12.217
Periodificacions a curt termini	3.428
TOTAL PATRIMONI NET I PASSIU	914.179

BALANÇ DE SITUACIÓ DE FMB A 31 DE DESEMBRE DE 2008 (En milers d'euros)

ACTIU	
ACTIU NO CORRENT	392.321
Immobilitzat intangible	5.348
Aplicacions informàtiques	5.348
Immobilitzat material	335.696
Terrenys i construccions	83.793
Instal·lacions tècniques i altre immobilitzat material	209.635
Immobilitzat en curs i acomptes	42.268
Inversions immobiliàries	56
Terrenys	28
Construccions	28
Inversions en empreses del Grup i associades a llarg termini	5.003
Instruments de patrimoni	5.003
Inversions financeres a llarg termini	46.218
Instruments de patrimoni	2.781
Valors representatius de deute	1
Derivats financers	134
Altres actius financers	15.411
Entitats públiques	27.891
<i>Deutors per subvencions Contracte Programa</i>	23.178
<i>Altres deutes entitats públiques</i>	4.713
ACTIU CORRENT	79.414
Existències	3.378
Deutors comercials i altres comptes per cobrar	65.196
Empreses del Grup, deutors	1.075
Deutors diversos	5.565
Personal	476
Altres crèdits amb administracions públiques	24.191
Entitats públiques	33.889
<i>Deutors per subvencions Contracte Programa</i>	32.274
<i>Altres deutes entitats públiques</i>	1.615
Inversions financeres a curt termini	21
Derivats financers	18
Altres actius financers	3
Periodificacions a curt termini	780
Efectiu i altres actius líquids equivalents	10.039
Tresoreria	4.618
Altres actius líquids equivalents	5.421
TOTAL ACTIU	471.735

PATRIMONI NET I PASSIU	
PATRIMONI NET	194.757
Fons propis	118.693
Capital escriturat	10.227
Reserves	108.466
Resultats de l'exercici	0
Ajustaments per canvi de valor	18
Operacions de cobertura	18
Subvencions, donacions i llegats rebuts	76.046
PASSIU NO CORRENT	142.720
Deutes a llarg termini	142.720
Deutes amb entitats de crèdit	22.518
Creditors per arrendament financer	83.881
Altres passius financers	36.321
PASSIU CORRENT	134.258
Provisions a curt termini	2.767
Deutes a curt termini	58.963
Deutes amb entitats de crèdit	8.571
Creditors per arrendament financer	9.845
Derivats financers	1.726
Altres passius financers	31.185
Entitats públiques creditores	7.636
Deutes amb empreses del Grup i associades a curt termini	20.700
Creditors comercials i altres comptes per pagar	50.181
Proveïdors	5.651
Creditors diversos	31.490
Personal, remuneracions pendents de pagament	7.955
Altres deutes amb administracions públiques	5.085
Periodificacions a curt termini	1.647
TOTAL PATRIMONI NET I PASSIU	471.735

BALANÇ DE SITUACIÓ DE TB A 31 DE DESEMBRE DE 2008 (En milers d'euros)

ACTIU	
ACTIU NO CORRENT	336.540
Immobilitzat intangible	3.880
Aplicacions Informàtiques	3.880
Immobilitzat material	264.112
Terrenys i construccions	78.709
Instal·lacions tècniques i altre immobilitzat material	145.574
Immobilitzat en curs i acomptes	39.829
Inversions en empreses del Grup i associades a llarg termini	5.304
Instruments de patrimoni	5.304
Inversions financeres a llarg termini	63.244
Instruments de patrimoni	104
Derivats financers	226
Altres actius financers	20.601
Entitats públiques	42.313
<i>Deutors per subvencions Contracte Programa</i>	35.243
<i>Altres deutes entitats públiques</i>	7.070
ACTIU CORRENT	122.713
Existències	3.760
Deutors comercials i altres comptes per cobrar	94.380
Empreses del Grup, deutors	16
Deutors diversos	9.515
Personal	779
Altres crèdits amb administracions públiques	6.949
Entitats públiques	77.121
<i>Deutors per subvencions Contracte Programa</i>	75.047
<i>Altres deutes entitats públiques</i>	2.074
Inversions en empreses del Grup i associades a curt termini	20.700
Crèdits a empreses	20.700
Inversions financeres a curt termini	70
Derivats financers	20
Altres actius financers	50
Periodificacions a curt termini	177
Efectiu i altres actius líquids equivalents	3.626
Tresoreria	1.471
Altres actius líquids equivalents	2.155
TOTAL ACTIU	459.253

PATRIMONI NET I PASSIU	
PATRIMONI NET	162.207
Fons propis	127.984
Capital escriturat	8.415
Reserves	119.569
Resultat de l'exercici	0
Ajustaments per canvi de valor	-689
Operacions de cobertura	-689
Subvencions, donacions i llegats rebuts	34.912
PASSIU NO CORRENT	170.686
Deutes a llarg termini	170.686
Deutes amb entitats de crèdit	30.061
Creditors per arrendament financer	82.005
Derivats financers	718
Altres passius financers	57.902
PASSIU CORRENT	126.360
Provisions a curt termini	3.319
Deutes a curt termini	80.791
Deutes amb entitats de crèdit	39.251
Creditors per arrendament financer	16.809
Derivats financers	218
Altres passius financers	20.665
Entitats públiques creditores	3.848
Creditors comercials i altres comptes per pagar	39.878
Proveïdors	10.781
Proveïdors, empreses del Grup i associades	1.000
Creditors diversos	10.437
Personal, remuneracions pendents de pagament	10.559
Altres deutes amb administracions públiques	7.101
Periodificacions a curt termini	2.372
TOTAL PATRIMONI NET I PASSIU	459.253

BALANÇ DE SITUACIÓ ABREUJAT DE PROJECTES I SERVEIS DE MOBILITAT A 31 DE DESEMBRE DE 2008 (En milers d'euros)

ACTIU	
ACTIU NO CORRENT	13.372
Immobilitzat intangible	40
Immobilitzat material	13.332
ACTIU CORRENT	533
Existències	23
Deutors comercials i altres comptes per cobrar	232
Personal	2
Altres deutes amb administracions públiques	230
Inversions financeres a curt termini	4
Efectiu i altres actius líquids equivalents	274
TOTAL ACTIU	13.905

PATRIMONI NET I PASSIU	
PATRIMONI NET	13.261
Fons propis	13.261
Capital escriturat	10.003
Reserves	868
Resultats de l'exercici	2.390
PASSIU CORRENT	644
Creditors comercials i altres comptes per pagar	623
Proveïdors	487
Proveïdors, empreses del grup i associades	91
Personal, remuneracions pendents de pagament	14
Altres deutes amb administracions públiques	31
Periodificacions a curt termini	21
TOTAL PASSIU	13.905

COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS CONSOLIDAT DEL GRUP TMB DE L'EXERCICI 2008 (En milers d'euros)

A) OPERACIONS CONTINUADES	
INGRESSOS	
Vendes	312.331
Accessoris a l'explotació	26.060
Subvencions especials	8.247
Subvencions al servei	272.741
Total ingressos	619.379
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	
Aprovisionaments	18.449
Carburants i electricitat	46.755
Personal operatiu	329.593
Aportació al Sistema Complementari de Pensions	4.474
Personal en procés de regulació	799
Serveis exteriors	155.039
Tributs	587
Variacions de provisions	-280
Resultat per vendes d'immobilitzat	885
Total despeses abans d'amortitzacions	556.301
Amortitzacions	65.004
Subvencions en capital imputades a pèrdues i guanys	17.211
AMORTITZACIÓ NETA	47.793
Total despeses d'explotació	604.094
DESPESES FINANCERES	
Despeses financeres per sanejament deute històric	3.893
Despeses financeres estructurals	10.394
Total despeses financeres	14.287
Participació en benefici societats posades en equivalència	758
Resultat total abans d'impostos	1.756
Impost sobre societats	-8
Resultat consolidat de l'exercici procedent d'operacions continuades (Després de l'impost sobre beneficis)	1.748

B) OPERACIONS INTERROMPUDES	
RESULTAT CONSOLIDAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS INTERROMPUDES (després de l'impost sobre beneficis)	0
RESULTAT DE L'EXERCICI	1.748

COMpte DE PÈRDUES I GUANYS DE FMB DE L'EXERCICI 2008 (En milers d'euros)

A) OPERACIONS CONTINUADES	
INGRESSOS	
Vendes	200.417
Accessoris a l'explotació	14.188
Subvencions especials	3.108
Subvencions al servei	119.260
Total ingressos	336.973
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	
Aprovisionaments	7.985
Electricitat i carburants	23.408
Personal operatiu	142.892
Aportació al Sistema Complementari de Pensions	1.700
Personal en procés de regulació	432
Serveis exteriors	119.698
Tributs	206
Variacions de provisions	1.205
Resultat per vendes d'immobilitzat	786
Total despeses abans d'amortitzacions	298.312
Amortitzacions	38.649
Subvencions en capital imputades a pèrdues i guanys	6.334
Amortitzacions netes	32.315
Total despeses d'explotació	330.627
DESPESES FINANCERES	
Despeses financeres per no liquid. déficit	1.115
Despeses financeres estructurals (inclou lísing)	5.231
Total despeses financeres	6.346
RESULTAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS CONTINUADES (després de l'impost sobre societats)	0
B) OPERACIONS INTERROMPUDES	
RESULTAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS INTERROMPUDES (després de l'impost sobre societats)	0
RESULTAT DE L'EXERCICI	0

COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS DE TB DE L'EXERCICI 2008 (EN MILERS D'EUROS)

A) OPERACIONS CONTINUADES	
INGRESSOS	
Vendes	107.640
Accessoris a l'explotació	13.860
Subvencions especials	5.139
Subvencions al servei	153.481
TOTAL INGRESSOS	280.120
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	
Aprovisionaments	10.429
Electricitat i carburants	23.263
Personal operatiu	186.079
Aportació al Sistema Complementari de Pensions	2.774
Personal en procés de regulació	367
Serveis exteriors	36.829
Tributs	381
Variacions de provisions	-1.485
Resultat per vendes d'immobilitzat	100
Total despeses abans d'amortitzacions	258.737
Amortitzacions	25.814
Subvenció en capital imputada a pèrdues i guanys	-10.877
Amortització neta	14.937
Total despeses d'explotació	273.674
DESPESES FINANCERES	
Despeses financeres per no liquid. dèficit	2.778
Despeses financeres estructurals (inclou lísing)	3.668
Total despeses financeres	6.446
RESULTAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS CONTINUADES (Després de l'impost sobre societats)	0

B) OPERACIONS INTERROMPUDES	
RESULTAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS INTERROMPUDES (després de l'impost sobre societats)	0
RESULTAT DE L'EXERCICI	0

COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS DE PROJECTES I SERVEIS DE MOBILITAT DE L'EXERCICI 2008 (En milers d'euros)

A) OPERACIONS CONTINUADES	
INGRESSOS D'EXPLOTACIÓ	
Vendes	4.274
Accessoris a l'explotació	27
Total ingressos d'explotació	4.301
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	
Aprovisionaments	35
Energia i carburants	85
Personal operatiu	622
Serveis exteriors	525
Tributs	0
Total despeses abans d'amortitzacions	1.267
Amortitzacions	540
Total despeses d'explotació	1.807
RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ	2.494
RESULTAT FINANCER	96
RESULTAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS CONTINUADES ABANS IMPOST SOBRE SOCIETATS	2.398
IMPOST SOBRE SOCIETATS	8
RESULTAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS CONTINUADES DESPRÉS IMPOST SOBRE SOCIETATS	2.390

B) OPERACIONS INTERROMPUDES	
RESULTAT DE L'EXERCICI PROCEDENT D'OPERACIONS INTERROMPUDES DESPRÉS IMPOST SOBRE SOCIETATS	0
RESULTAT NET TOTAL (Després de l'impost sobre societats)	2.390

ESTAT DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET DE TMB CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31 DE DESEMBRE DE 2008
(En milers d'euros)

A) ESTAT D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31-12-2008	
	2008
A) RESULTAT DEL COMPTE DE PÈRDUES I GUANYES	1.748
Ingressos i despeses imputades directament al patrimoni net	
II. Per cobertures de fluxos d'efectiu	
III. Subvencions, donacions i llegats rebuts	
IV. Per guanyes i pèrdues actuàries i altres ajustaments	
B) TOTAL INGRESSOS I DESPESES IMPUTADES DIRECTAMENT AL PATRIMONI NET	
Transferències al compte de pèrdues i guanyes	
IX. Per cobertura de fluxos d'efectiu	
X. Subvencions, donacions i llegats rebuts	
C) TOTAL TRANSFERÈNCIES AL COMPTE DE PÈRDUES I GUANYES	-17.258
TOTAL D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS	-14.973

B) ESTAT TOTAL DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31-12-2008								
	Capital		Reserves	Resultats d'exercicis anteriors	Resultat de l'exercici	Ajustaments per canvis de valor	Subvencions, donacions i llegats rebuts	TOTAL
	Esripturat	No exigit						
SALDO INICI DE L'EXERCICI 2008	18.642		222.676		8.560	1.801	125.207	376.886
I. Total ingressos i despeses reconeguts					1.748	-2.472	-14.249	-14.973
III. Altres variacions del patrimoni net			8.561		-8.560			
SALDO FINAL DE L'EXERCICI 2008	18.642		231.237		1.748	-671	110.958	361.914

ESTAT DE FLUXOS D'EFECTIU DE TMB CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31 DE DESEMBRE DE 2008 (En milers d'euros)

A) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ	
1. Resultat de l'exercici abans d'impostos	1.756
2. Ajustaments del resultat	62.691
3. Canvis en el capital circulant	-29.930
4. Altres fluxos d'efectiu de les activitats d'explotació	-15.549
5. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ (+/-1+/-2+/-3+/-4)	18.968
B) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ	
6. Pagaments per inversions (-)	-90.436
7. Cobraments per desinversions (+)	69.306
8. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ (7-6)	-21.130
C) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT	
9. Cobraments i pagaments per instruments de patrimoni	2.962
10. Cobraments i pagaments per instruments de passiu financer	-63.189
11. Pag. per dividends i remuneració d'altres instruments de patrimoni	0
12. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT (+/-9+/-10-11)	-60.227
D) EFECTE DE LES VARIACIONS DELS TIPUS DE CANVI	
E) AUGMENT/DISMIN. NET DE L'EFECTIU O EQUIV. (+/-5+/-8+/-12+/-D)	
Efectiu o equivalents al principi de l'exercici	76.330
Efectiu o equivalents al final de l'exercici	13.941

ESTAT DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET DE FMB CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31 DE DESEMBRE DE 2008 (En milers d'euros)

A) ESTAT D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31-12-2008	
	2008
A) RESULTAT DEL COMPTE DE PÈRDUES I GUANYES	
INGRESSOS I DESPESES IMPUTADES DIRECTAMENT AL PATRIMONI NET	
II. Per cobertures de fluxos d'efectiu	-1.091
III. Subvencions, donacions i llegats rebuts	2.153
B) TOTAL INGRESSOS I DESPESES IMPUTADES DIRECTAMENT AL PATRIMONI NET	
1.062	
TRANSFERÈNCIES AL COMPTE DE PÈRDUES I GUANYES	
IX. Per cobertura de fluxos d'efectiu	820
X. Subvencions, donacions i llegats rebuts	-6.334
C) TOTAL TRANSFERÈNCIES AL COMPTE DE PÈRDUES I GUANYES	
-5.514	
TOTAL D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS	
-4.452	

B) ESTAT TOTAL DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31-12-2008								
	Capital		Reserves	Resultats d'exercicis anteriors	Resultat de l'exercici	Ajustaments per canvis de valor	Subvencions, donacions i llegats rebuts	TOTAL
	Esripturat	No exigít						
SALDO INICI DE L'EXERCICI 2008	10.227		108.466			289	80.227	199.209
I. Total ingressos i despeses reconeguts						-271	-4.181	-4.452
SALDO FINAL DE L'EXERCICI 2008	10.227		108.466		1.748	-671	76.046	18

ESTAT DE FLUXOS D'EFECTIU DE FMB CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31 DE DESEMBRE DE 2008 (En milers d'euros)

	2008
A) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ	
1. Resultat de l'exercici abans d'impostos	0
2. Ajustaments del resultat	40.651
3. Canvis en el capital circulant	-24.149
4. Altres fluxos d'efectiu de les activitats d'exploració	-5.905
5. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ (+/-1+/-2+/-3+/-4)	10.597
B) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ	
6. Pagaments per inversions (-)	-57.129
7. Cobraments per desinversions (+)	19.838
8. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ (7-6)	-37.291
C) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT	
9. Cobraments i pagaments per instruments de patrimoni	2.153
10. Cobraments i pagaments per instruments de passiu financer	4.948
11. Pag. per dividends i remuneració d'altres instruments de patrimoni	0
12. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT (+/-9+/-10-11)	7.101
D) EFECTE DE LES VARIACIONS DELS TIPUS DE CANVI	
E) AUGMENT/DISMIN. NET DE L'EFECTIU O EQUIV. (+/-5+/-8+/-12+/-D)	
Efectiu o equivalents al principi de l'exercici	29.632
Efectiu o equivalents al final de l'exercici	10.039

ESTAT DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET DE TB CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31 DE DESEMBRE DE 2008
(En milers d'euros)

A) ESTAT D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31-12-2008	
	2008
A) RESULTAT DEL COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS	0
INGRESSOS I DESPESES IMPUTADES DIRECTAMENT AL PATRIMONI NET	
II. Per cobertures de fluxos d'efectiu	-1.334
III. Subvencions, donacions i llegats rebuts	809
B) TOTAL INGRESSOS I DESPESES IMPUTADES DIRECTAMENT AL PATRIMONI NET	-525
TRANSFERÈNCIES AL COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS	
IX. Per cobertures de fluxos d'efectiu	-867
X. Subvencions, donacions i llegats rebuts	-10.877
C) TOTAL TRANSFERÈNCIES AL COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS	-11.744
TOTAL D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS	-12.269

B) ESTAT TOTAL DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31-12-2008								
	Capital		Reserves	Resultats d'exercicis anteriors	Resultat de l'exercici	Ajustaments per canvis de valor	Subvencions, donacions i llegats rebuts	TOTAL
	Escripturat	No exigit						
SALDO INICI DE L'EXERCICI 2008	8.415		112.789		6.780	1.512	44.980	174.476
I. Total ingressos i despeses reconeguts						-2.201	-10.068	-12.269
iii. Altres variacions del patrimoni net			6.780		-6.780			
SALDO FINAL DE L'EXERCICI 2008	8.415		119.569		0	-689	34.912	162.207

ESTAT DE FLUXOS D'EFECTIU DE TB CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31 DE DESEMBRE DE 2008 (En milers d'euros)

	2008
A) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ	
1. Resultat de l'exercici abans d'impostos	0
2. Ajustaments del resultat	20.004
3. Canvis en el capital circulant	-5.453
4. Altres fluxos d'efectiu de les activitats d'exploració	-8.121
5. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ (+/-1+/-2+/-3+/-4)	6.430
B) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ	
6. Pagaments per inversions (-)	-53.279
7. Cobraments per desinversions (+)	49.326
8. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ (7-6)	-3.953
C) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT	
9. Cobraments i pagaments per instruments de patrimoni	809
10. Cobraments i pagaments per instruments de passiu financer	-46.132
11. Pag. per dividends i remuneració d'altres instruments de patrimoni	0
12. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT (+/-9+/-10-11)	-45.323
D) EFECTE DE LES VARIACIONS DELS TIPUS DE CANVI	
E) AUGMENT/DISMIN. NET DE L'EFECTIU O EQUIV. (+/-5+/-8+/-12+/-D)	
Efectiu o equivalents al principi de l'exercici	46.472
Efectiu o equivalents al final de l'exercici	3.626

ESTAT DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET DE PROJECTES I SERVEIS DE MOBILITAT CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31 DE DESEMBRE DE 2008 (En milers d'euros)

A) ESTAT D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31-12-2008	
	2.008
A) RESULTAT DEL COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS	2.390
Ingressos i despeses imputades directament al patrimoni net	
B) TOTAL INGRESSOS I DESPESES IMPUTADES DIRECTAMENT AL PATRIMONI NET	0
(I+II+III+IV+V+VI+VII)	
Transferències al compte de pèrdues i guanys	
C) TOTAL TRANSFERÈNCIES AL COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS	0
(VIII+IX+X+XI+XII+XIII)	
TOTAL D'INGRESSOS I DESPESES RECONEGUTS	2.390

B) ESTAT TOTAL DE CANVIS EN EL PATRIMONI NET CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31-12-2008						
	Capital		Reserves	Resultats d'exercicis anteriors	Resultat de l'exercici	TOTAL
	Esripturat	No exigit				
SALDO INICIAL DE L'EXERCICI 2008	10.003		-85	-1	1.454	11.371
I. Total ingressos i despeses reconeguts					2.390	2.390
II. Operacions amb socis o propietaris					-500	-500
4. (-) Distribució de dividends					-500	-500
III. Altres variacions del patrimoni net			953	1	-954	0
E. SALDO FINAL DE L'EXERCICI 2008	10.003		868	0	2.390	13.261

ESTAT DE FLUXOS D'EFECTIU DE PROJECTES I SERVEIS DE MOBILITAT CORRESPONENT A L'EXERCICI ACABAT EL 31 DE DESEMBRE DE 2008 (En milers d'euros)

A) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ	
1. Resultat de l'exercici abans d'impostos	2.398
2. Ajustaments del resultat	636
3. Canvis en el capital circulant	1.648
4. Altres fluxos d'efectiu de les activitats d'explotació	-126
5. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'EXPLOTACIÓ (+/-1+/-2+/-3+/-4)	4.556
B) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ	
6. Pagaments per inversions (-)	-308
7. Cobraments per desinversions (+)	0
8. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS D'INVERSIÓ (7-6)	-308
C) FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT	
9. Cobraments i pagaments per instruments de patrimoni	0
10. Cobraments i pagaments per instruments de passiu financer	-3.700
11. Pag. per dividends i remuneració d'altres instruments de patrimoni	-500
12. FLUXOS D'EFECTIU DE LES ACTIVITATS DE FINANÇAMENT (+/-9+/-10-11)	-4.200
D) EFECTE DE LES VARIACIONS DELS TIPUS DE CANVI	
E) AUGMENT/DISMIN. NET DE L'EFECTIU O EQUIV. (+/-5+/-8+/-12+/-D)	48
Efectiu o equivalents al principi de l'exercici	226
Efectiu o equivalents al final de l'exercici	274

INVERSIONS DE FMB 2008 (En milers d'euros)

Remodelació d'estacions	7.605
Remodelacions de trens sèrie 3000/4000	6.393
Sistema de validació i venda	6.091
Vies	3.295
Sistema de tracció línies	1.759
Enclavaments	1.400
Sistema distància objectiu a L5	1.044
Equips informàtics	937
Nou model organitzatiu d'operacions	907
Places aparcament Zona Franca II	828
Ampliació CCM	797
Sistema de metratge	685
Enllumenat d'instal·lacions de la xarxa	650
Catenària rígida	630
Rehabilitació i nous vestidors xarxa metro	593
Dependències gerències	509
Construcció de sanitaris en estacions	499
Escales mecàniques	465
ATP-ATO embarcat a trens sèrie 9000	393
Locals comercials	391
Senyalització	386
Material de parc sèrie 5000	350
Edifici Miramar	291
Material reserva ATP-ATO	269
Diversos	7.594
TOTAL	44.761

IMMOBILITZAT MATERIAL DE FMB 2008

(Milers d'euros)									
	Terrenys i béns naturals	Edificis i construccions	Instal·lacions fixes	Instal·lacions tècniques i maq.	Mobiliari i estris	Elements de transport	Altres immobilitzats	Immobilitzat en curs	Total
SALDO INICIAL BRUT, EXERCICI 2008	1.373	142.197	64.722	100.060	27.229	351.934	42.611	40.934	771.060
(+) Adquisicions	0	9.153	6.886	3.116	868	4.445	2.016	18.277	44.761
(-) Baixes	0	0	0	39	0	6.236	48	0	6.323
(+) Traspassos d'altres partides	0	5.789	253	4.541	97	5.978	0	0	16.658
(-) Traspassos a altres partides	0	0	0	0	0	0	0	16.943	16.943
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2008	1.373	157.139	71.861	107.678	28.194	356.121	44.579	42.268	809.213
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EXERCICI 2008	0	103.618	33.948	53.495	15.913	202.418	32.803	0	442.195
(+) Dotació a l'amortització de l'exercici	0	4.407	4.607	6.736	1.885	15.646	3.578	0	36.859
(-) Disminució per sortides, baixes, reduccions o traspassos	0	0	0	2.363	0	3.126	48	0	5.537
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2008	0	108.025	38.555	57.868	17.798	214.938	36.333	0	473.517
VALOR NET COMPT., SALDO FINAL EXERCICI 2008	1.373	49.114	33.306	49.810	10.396	141.183	8.246	42.268	335.696

INVERSIONS DE TB 2008 (En milers d'euros)

Cotxera Horta	463
Nous autobusos	17.370
Places aparcament Zona Franca II	828
Sistema validació i venda	416
Sistema ràdio Tetra i SAE	1.287
Equips informàtics	396
Cotxera Triangle Ferroviari	746
Sistema d'informació a l'usuari	426
Diversos	3.202
Total	25.134

IMMOBILITZAT MATERIAL DE TB 2008

	Terrenys i béns naturals	Edificis i construccions	Maquinària, inst. i utilitatge	Mobiliari i estris	Elements de transport	Altres immobilitzats	Immobilitzat en curs	Total
SALDO INICIAL BRUT, EXERCICI 2008	17.229	67.911	53.101	9.198	230.678	4.154	43.031	425.302
(+) Adquisicions	0	1.284	1.781	803	18.142	396	2.728	25.134
(-) Baixes	0	0	151	0	5.579	0	0	5.730
(+) Traspassos d'altres partides	0	4.384	409	15	478	0	0	5.286
(-) Traspassos a altres partides	0	0	0	0	0	0	5.930	5.930
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2008	17.229	73.579	55.140	10.016	243.719	4.550	39.829	444.062
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EXERCICI 2008	0	10.314	31.821	4.909	110.056	3.370	0	160.470
(+) Dotació a l'amortització de l'exercici	0	1.785	3.530	836	18.010	334	0	24.495
(-) Disminuc. per sortides, baixes, reducc. o trasp.	0	0	16	0	4.999	0	0	5.015
SALDO FINAL BRUT, EXERCICI 2008	0	12.099	35.335	5.745	123.067	3.704	0	179.950
VALOR NET COMPT., SALDO FINAL EXERC. 2008	17.229	61.480	19.805	4.271	120.652	846	39.829	264.112

INVERSIONS DE PROJECTES I SERVEIS DE MOBILITAT 2008 (En milers d'euros)

Sistema de validació i venda	134
Impost sobre instal·lacions, construccions i obres	63
Recanvis elèctrics	39
Rètols	27
Motor elèctric	25
Diversos	20
TOTAL	308

IMMOBILITZAT MATERIAL DE PROJECTES I SERVEIS DE MOBILITAT 2008 (En milers d'euros)

	Edificis i construccions	Instal·lacions fixes	Maquinària inst. i utilatge	Mobiliari i estris	Elements de transport	Altres immobilitzats	Immobilitzat en curs	Total
	9.526	2.165	403	64	1.205	3	492	13.858
Adquisicions	70	6	133	33	0	65	0	307
Baixes	0	0	0	0	0	0	0	0
Traspassos d'altres partides	243	34	172	0	0	44	0	493
Traspassos a altres partides	0	0	0	0	0	0	492	492
	9.839	2.205	708	97	1.205	112	0	14.166
	154	85	24	3	38	0	0	305
Dotació a l'amortització de l'exercici	251	140	40	12	60	26	0	529
Disminucions per sortides, baixes, reduccions o traspassos	0	0	0	0	0	0	0	0
	9.434	1.980	644	82	1.107	86	0	13.332

FONS PROPIS DE FMB 2008 (En milers d'euros)

	Saldo 1-1-08	Aplicació resultat 2008	Saldo 31-12-08
Capital subscrit	10.227	0	10.227
Reserves de revalorització	108.466	0	108.466
Resultats de l'exercici	0	0	0
TOTAL	118.693	0	118.693

FONS PROPIS DE TB 2008 (En milers d'euros)

	Saldo 1-1-08	Aplicació resultat	Resultat 2008	Saldo 31-12-08
Capital subscrit	8.415	0	0	8.415
Reserva legal	1.683	0	0	1.683
Reserva revalorització	15.962	0	0	15.962
Altres reserves	95.144	6.780	0	101.924
Resultats de l'exercici	6.780	-6.780	0	0
TOTAL	127.984	0	0	127.984

FONS PROPIS DE PROJECTES I SERVEIS DE MOBILITAT 2008 (En milers d'euros)

	Saldo a 01-01-08	Augment	Disminució	Saldo 31-12-08
Capital subscrit	10.003	0	0	10.003
Reserva legal	0	145	0	145
Reserves voluntàries	0	808	0	808
Reserva nou PGC	-85	0	0	-85
Resultats d'exercicis anteriors	-1	1	0	0
Resultats de l'exercici	1.454	2.390	1.454	2.390
TOTAL	11.371	3.344	1.454	13.261

SUBVENCIONS ESPECIALS DE FMB 2008 (En milers d'euros)

SUBVENCIONS ESPECIALS		
Targeta Rosa Metropolitana		3.108
Suma		3.108
SUBVENCIONS AL SERVEI		
Administracions per Contracte Programa		119.260
Suma		119.260
TOTAL SUBVENCIONS		122.368

SUBVENCIONS ESPECIALS DE TB 2008 (En milers d'euros)

SUBVENCIONS ESPECIALS		
Targeta Rosa Metropolitana		4.662
Altres		477
Suma		5.139
SUBVENCIONS AL SERVEI		
Administracions per Contracte Programa		153.481
Suma		153.481
TOTAL SUBVENCIONS		158.620

Situació de la participació en altres empreses

En data 6 d'octubre de 2004 es va constituir la societat Transports Metropolitans de Barcelona, SL, en la qual Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA participa amb 155 accions numerades de la 156 a la 310 per un valor nominal de 1.550 euros, la qual cosa representa una participació del 50%, essent el capital social de la mateixa de 3.100 euros.

En data 6 d'octubre de 2004 es va constituir la societat Telefèric de Montjuïc, SL, en la qual Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA participa amb 155 accions numerades de la 156 a la 310 per un valor nominal de 1.550 euros, la qual cosa representa una participació del 50% essent el capital social de la mateixa de 3.100 euros. En data 28 d'abril de 2005 Telefèric de Montjuïc, SL es converteix en societat anònima i efectua una ampliació de capital de 7.000.000 euros en què Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA subscriu 250.000 noves accions numerades de la 450.311 a la 700.310 (ambdues incloses), que representen un capital de 2.500.000 euros desemborsat en un 25% del seu valor. En data 15 de gener de 2007 es procedeix a efectuar el desemborsament pendent del 75%. En data 30 de març de 2007 s'efectua una nova ampliació de capital de 3.000.000 d'euros en què Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA subscriu 250.000 noves accions, numerades de la 700.311 a la 950.310 (ambdues incloses), amb la qual cosa la participació de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en aquesta societat és de 5.001.550 euros, que representen un 50% del total. El capital està totalment desemborsat. En data 16 de maig de 2007 aquesta societat ha començat a prestar servei. En el balanç tancat a 31-12-2008, els fons propis totals són de 11.457 milers d'euros, amb un capital social de 10.003 milers d'euros, i el benefici de l'exercici 2008 és de 2.390 milers d'euros. El 14 d'octubre de 2008 s'ha procedit a canviar la raó social d'aquesta societat, que ha passat a ser Projectes i Serveis de Mobilitat, SA.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA participa a més en les empreses següents, pels imports en milers d'euros que es detallen a continuació:

	Data de constitució	Capital social	Participació Metro: import	%
Ensitrans A.E.I.E.	01-08-91	44	4	10,00
Barcelona Regional, Agència Metropolitana Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	24-12-93	1.532	90	5,88
Fundació Motivació Recursos Humans	24-07-97	78	3	3,85
Operador Tramvia Metropolità	03-03-04	26.242	2.625	10,00
Catalunya Carsharing, SA	05-03-04	1.723	50	2,89
Sotrans Operadora de Transportes, SA	13-10-04	60	9	15,00
Inv. fin. per comptes en participació			0	
TOTAL			2.781	

L'empresa Transports de Barcelona, SA participa amb el 25% en la Unió Temporal d'Empreses (UTE) Catalunya Bus Turístic.

Transports de Barcelona, SA participa amb 155 accions numerades de la 1 a la 155 per un valor nominal de 1.550 euros a Transports Metropolitans de Barcelona, SL, la qual cosa representa una participació del 50%, essent el capital social de la mateixa de 3.100 euros.

En data 6 d'octubre de 2004 es va constituir la societat Telefèric de Montjuïc, SL, en la qual Transports de Barcelona, SA participa amb 155 accions numerades de la 1 a la 155 per un valor nominal de 1.550 euros, la qual cosa representa una participació del 50%, essent el capital social de la mateixa de 3.100 euros. En data 28 d'abril de 2005 Telefèric de Montjuïc SL es converteix en societat anònima i efectua una ampliació de capital de 7.000.000 d'euros en què Transports de Barcelona, SA subscriu 450.000 noves accions, numerades de la 311 a la 450.310 (ambdues incloses), que representen un capital de 4.500.000 euros desemborsat en un 25% del seu valor. En data 15 de gener de 2007 es procedeix a efectuar el desemborsament pendent del 75%. En data 30 de març de 2007 s'efectua una nova ampliació de capital de 3.000.000 d'euros en què Transports de Barcelona, SA subscriu 50.000 noves accions, numerades de la 950.311 a la 1.000.310 (ambdues incloses), amb la qual cosa la participació de Transports de Barcelona, SA en aquesta societat és de 5.001.550 euros, que representen un 50% del total. El capital està totalment desemborsat. En data 16 de maig de 2007 aquesta societat va començar a prestar servei. En el balanç tancat a 31-12-2008, els fons propis totals són de 11.457 milers d'euros, amb un capital social de 10.003 milers d'euros i el benefici de l'exercici 2008 és de 2.390 milers d'euros. El 14 d'octubre de 2008 s'ha procedit a canviar la raó social d'aquesta societat, que ha passat a ser Projectes i Serveis de Mobilitat, SA.

Transports Ciutat Comtal, SA fou constituïda el 14 de març de 1991 a parts iguals per Transports de Barcelona, SA, Transportes Urbanos de Zaragoza, SA i Marti& Renom. En el balanç tancat a 31-12-2007, els fons propis totals són de 8.677 milers d'euros, amb un capital social de 902 milers d'euros del qual el 33,33% pertany a Transports de Barcelona, SA (300,5 milers d'euros).

Transports de Barcelona, SA participa en les empreses següents i pels imports en milers d'euros que es detallen a continuació:

	Data de constitució	Capital social	Participació TB: import	%
Promociones Bus, SA	19-06-75	114	1	0,37
Ensitrans A.E.I.E.	01-08-91	44	4	10,00
Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	24-12-93	1.532	90	5,88
Sotrans Operadora de Transportes, SA	13-10-04	60	9	15,00
TOTAL			104	



**AN-
NE-
XOS**

PERFIL, ABAST I COBERTURA DE L'INFORME

L'Informe Anual de RSC 2008 de TMB recull les principals actuacions de l'organització durant l'exercici 2008 en matèria de sostenibilitat. L'objectiu de TMB amb aquesta publicació és mesurar-ne l'acompliment pel que fa a l'objectiu del desenvolupament sostenible en la triple vessant econòmica, ambiental i social, així com també retre comptes públics sobre la matèria als seus principals *stakeholders* o grups d'interès. L'Informe inclou tant les contribucions positives com les negatives de TMB durant l'exercici 2008, amb una referència evolutiva als dos anys anteriors.

Amb la finalitat de mostrar una presentació equilibrada i raonable de l'acompliment de TMB, aquest informe s'ha cenyit al més ajustadament possible a la *Guia per a l'elaboració de memòries de sostenibilitat G3* del Global Reporting Initiative (GRI), seguint els següents principis en l'elaboració:

Materialitat. La informació que es facilita en aquesta memòria cobreix i tracta de respondre a tots els indicadors exposats en la guia d'elaboració G3. La materialitat s'ha determinat a partir de l'anàlisi de l'activitat del grup (el transport públic de passatgers), del seu impacte en els grups d'interès, de la interacció amb l'entorn i de l'anàlisi de riscos i oportunitats de les tendències que afecten l'organització i que poden influir en matèria de sostenibilitat.

Exhaustivitat. La publicació dona cobertura amb precisió dels indicadors i aspectes materials exigits perquè els grups d'interès puguin avaluar l'acompliment de TMB durant l'any 2008.

Comparabilitat. La informació divulgada es presenta en un format que facilita la comparança i l'anàlisi de l'evolució de TMB amb el pas del temps.

Precisió i claredat. La informació que es facilita és precisa i detallada amb la finalitat que els diferents grups d'interès puguin valorar l'acompliment de TMB.

Periodicitat. TMB presenta els seus informes amb una periodicitat anual, seguint un calendari de manera que els grups d'interès puguin prendre decisions amb la informació adequada. L'últim informe publicat va ser l'Informe Anual 2007.

Fiabilitat. La informació facilitada està verificada de manera independent per Aenor, organisme que no té cap vincle amb TMB, i ha estat redactada seguint la guia G3 del Global Reporting Initiative (GRI). Aquest organisme ha valorat l'informe amb un A+, la màxima qualificació que atorga en reconeixement a aquest tipus de memòries.

Per a qualsevol informació addicional o consulta, es prega posar-se en contacte amb:

→ Direcció de Comunicació i Relacions Institucionals:

relacionsinstitucionals@tmb.cat

ÍNDEX DEL GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

Per a l'elaboració de l'Informe Anual 2008, s'ha adoptat la metodologia del Global Reporting Initiative GRI (G3), atès que és l'estàndard més utilitzat per a l'elaboració d'Informes de RSE i Sostenibilitat per part d'empreses i organitzacions de tot el món i del nostre país. Es tracta d'una guia per fer informes de sostenibilitat/responsabilitat social d'acceptació mundial i que té l'objectiu de donar suport a les organitzacions i als seus interlocutors en l'elaboració i la comprensió, respectivament, de les contribucions que les organitzacions fan al desenvolupament sostenible.

1. ESTRATÈGIES I ANÀLISI

- | | |
|------|--|
| 1.1. | Declaració de la presidenta, p. > 2, 3 |
| 1.2. | Descripció dels principals impactes, riscos i oportunitats, p. > 9-15; 120-124 |

2. PERFIL DE L'ORGANITZACIÓ

- | | |
|-------|---|
| 2.1. | Nom de l'organització, p. > 10 |
| 2.2. | Principals marques, productes i/o serveis, p. > 10 |
| 2.3. | Estructura operativa de l'organització, incloses les principals divisions, entitats operatives, filials i negocis adjunts (<i>joint ventures</i>), p. > 10; 155-156 |
| 2.4. | Localització de la seu principal de l'organització, p. > 10 |
| 2.5. | Localització i nom dels països on duu a terme activitats significatives o que siguin específicament rellevants respecte als aspectes de sostenibilitat tractats en la memòria, p. > 10 |
| 2.6. | Naturalesa de la propietat i forma jurídica, p. > 10, 126 |
| 2.7. | Mercats servits (inclou el desglossament geogràfic, els sectors als quals abasteix i els tipus de clients/beneficiaris), p. > 10-12 |
| 2.8. | Dimensions de l'organització informant (inclou el nombre d'empleats, vendes o ingressos nets, capacitat total, quantitat de producte o servei prestat), p. > 10-12; 130-154 |
| 2.9. | Canvis significatius durant el període cobert per l'informe en la mesura, estructura i propietat de l'organització.
<small>Nota: No han succeït canvis significatius en la mesura, estructura i propietat de l'organització.</small> |
| 2.10. | Permisos i distincions rebudes durant el període informatiu, p. > 50, 57, 118 |

3. PARÀMETRES DE L'INFORME

Perfil de l'informe

- 3.1. Període cobert per la informació continguda a l'informe, p. > 158
- 3.2. Data de l'informe anterior més recent, p. > 158
- 3.3. Cicle de presentació de l'informe anterior més recent, p. > 158
- 3.4. Punt de contacte per a qüestions relatives a l'informe o al seu contingut, p. > 158

Abast i cobertura de l'informe

- 3.5. Procés de definició del contingut de l'informe, p. > 158
- 3.6. Cobertura de l'informe, p. > 158
- 3.7. Limitacions de l'abast o cobertura de l'informe, p. > 158
- 3.8. Informació sobre negocis compartits (*joint ventures*), filials, instal·lacions arrendades i altres entitats que poden afectar significativament la comparabilitat entre períodes i/o entre organitzacions.
Nota: No hi ha informació que pugui afectar significativament la comparabilitat entre períodes.
- 3.9. Tècniques de mesurament de dades i bases per fer els càlculs, incloses les hipòtesis i tècniques subjacents a les estimacions aplicades a la recopilació d'indicadors i altra informació de l'informe, p. > 158
- 3.10. Descripció de l'efecte que pugui tenir la reexpressió de la informació pertanyent a informes anteriors, juntament amb les raons que han motivat aquesta reexpressió, p. > 158
- 3.11. Canvis significatius relatius a períodes anteriors en l'abast, la cobertura o els mètodes de valoració aplicats a l'informe.
Nota: No han succeït canvis significatius en l'abast, la cobertura o els mètodes de valoració aplicats a l'informe.

Índex del contingut del GRI

- 3.12. Taula que indica la localització dels continguts bàsics de l'informe, p. > 159-171

Verificació

- 3.13. Política i pràctica actual en relació amb la sol·licitud de verificació externa de l'informe, p. > 159

4. GOVERN, COMPROMISOS I PARTICIPACIÓ DELS GRUPS D'INTERÈS

Govern

- 4.1. Estructura de govern de l'organització, p. > 20-24
- 4.2. Indicar si el president ocupa un càrrec executiu.
Nota: La presidenta de TMB, Assumpta Escarp i Gibert, no té cap càrrec executiu.
- 4.3. Nombre de membres del màxim òrgan de govern, p. > 20-24

- 4.4. Mecanismes dels accionistes i empleats per comunicar recomanacions i indicadors al màxim òrgan de govern, p. > 21
-
- 4.5. Vincle entre la retribució dels membres del màxim òrgan de govern, alts directius i executius, i l'acompliment de l'organització, p. > 63
-
- 4.6. Procediments implantats per evitar conflictes d'interès al màxim òrgan de govern, p. > 21
-
- 4.7. Procediment de determinació de la capacitació i l'experiència exigibles als membres del màxim òrgan de govern per guiar l'estratègia de l'organització en aspectes socials, ambientals i econòmics, p. > 19,20
-
- 4.8. Declaracions de missió i valors desenvolupats internament, codis de conducta i polítiques referents a l'acompliment econòmic, ambiental i social, i estat de la seva implantació, p. > 13-14
-
- 4.9. Procediments del màxim òrgan de govern per supervisar la identificació i gestió, per part de l'organització, del comportament econòmic, ambiental i social, inclosos els riscos i oportunitats relacionats, així com l'adherència o compliment dels estàndards acordats en l'àmbit internacional, codis de conducta i principis, p. > 24
-
- 4.10. Procediments per avaluar l'acompliment propi del màxim òrgan de govern, en especial respecte a l'acompliment econòmic, ambiental i social, p. > 20-24

Compromís amb iniciatives externes

- 4.11. Descripció de com l'organització ha adoptat un plantejament o principi de precaució, p. > 20-24
-
- 4.12. Principis o programes socials, ambientals i econòmics desenvolupats externament, així com qualsevol altra iniciativa que l'organització subscrigui o aprovi, p. > 5-7; 77-92
-
- 4.13. Principals associacions a les quals pertany i/o ens nacionals i internacionals als quals l'organització dóna suport, p. > 77-92

Participació dels grups d'interès

- 4.14. Relació dels grups d'interès que l'organització ha inclòs, p. > 17-19
-
- 4.15. Base per a la identificació i selecció de grups d'interès amb què l'organització es compromet, p. > 17-19
-
- 4.16. Enfocaments adoptats per a la inclusió dels grups d'interès, inclouent-hi la freqüència de la seva participació, per tipus i categoria de grups d'interès, p. > 17-19
-
- 4.17. Principals preocupacions i aspectes d'interès que hagin sorgit a través de la participació dels grups d'interès, i forma en què ha respost l'organització a aquests en l'elaboració de l'informe, p. > 17-19

5. ENFOCAMENT DE GESTIÓ I INDICADORS D'ACOMPLIMENT

DIMENSIÓ ECONÒMICA, p. > 126

Indicadors d'acompliment econòmic

Aspecte: Acompliment econòmic

EC-1 (P) Valor directe generat i distribuït, incloent ingressos, costos d'explotació, retribució a empleats, donacions i altres inversions a la comunitat, beneficis no distribuïts i pagaments a proveïdors de capital i a governs, p. > 130-154

EC-2 (P) Conseqüències financeres i altres riscos i oportunitats per a les activitats de l'organització a causa del canvi climàtic, p. > 95-100

EC-3 (P) Cobertura de les obligacions de l'organització degudes a programes de beneficis socials, p. > 63-67

EC-4 (P) Ajudes financeres significatives rebudes del Govern, p. > 130-154

EC-5 Relacions entre el salari inicial estàndard i el salari mínim local en llocs on es duen a terme operacions significatives, p. > 67

Aspecte: Presència al mercat

EC-6 (P) Política, pràctica i proporció de despesa corresponent a proveïdors locals a llocs on es desenvolupen operacions significatives, p. > 127-129

EC-7 (P) Procediment per a la contractació local i proporció d'alts directius procedents de la comunitat local en llocs on es duen a terme operacions significatives.

Nota: TMB opera a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, d'on provenen la major part d'alts directius i de la plantilla.

Aspecte: Impactes econòmics indirectes

EC-8 (P) Desenvolupament i impacte de les inversions en infraestructures i serveis prestats principalment pel benefici públic mitjançant compromisos comercials, pro bons o en espècie, p. > 26-51

EC-9 (A) Enteniment i descripció del impactes econòmics indirectes significatius, incloent l'abast d'aquests impactes, p. > 26-51

DIMENSIÓ AMBIENTAL, p. > 94

Indicadors d'acompliment mediambiental

Aspecte: Materials

EN-1 (P) Materials utilitzats, per pes o volum, p. > 101

EN-2 (P) Percentatge dels materials que són materials valoritzats, p. > 101-102

Aspecte: Energia

EN-3 (P) Consum directe d'energia, desglossat per fonts primàries, p. > 95-100

EN-4 (P) Consum indirecte d'energia, desglossat per fonts primàries, p. > 95-100

EN-5 (A) Estalvi d'energia degut a la conservació i millores en l'eficiència, p. > 95-100

EN-6 (A) Iniciatives per proporcionar productes i serveis eficients en el consum d'energia o basats en energies renovables, i reduccions en el consum d'energia com a resultat d'aquestes iniciatives, p. > 95-100

EN-7 (A) Iniciatives per reduir el consum indirecte d'energia i reduccions assolides amb aquestes iniciatives, p. > 95-100

Aspecte: Aigua

EN-8 (P) Captació total d'aigua per fonts, p. > 103-104

EN-9 (A) Fonts d'aigua que han estat afectades significativament per la captació d'aigua, p. > 103-104

EN-10 (A) Percentatge i volum total d'aigua reciclada i reutilitzada, p. > 103-104

Aspecte: Biodiversitat

EN-11 (P) Descripció de terrenys adjacents o ubicats dins d'espais naturals protegits o d'àrees d'alta biodiversitat no protegides: localització i grandària dels terrenys en propietat, arrendament, o que són gestionats, d'alt valor en biodiversitat en zones alienes a àrees protegides, p. > 104

EN-12 (P) Descripció dels impactes més significatius sobre la biodiversitat en espais naturals protegits o en àrees d'alta biodiversitat no protegides, derivats de les activitats, productes i serveis a àrees protegides i a àrees d'alt valor en biodiversitat a zones alienes a àrees protegides, p. > 104

EN-13 (A) Hàbitats protegits o restaurats, p. > 104

EN-14 (A) Estratègies i accions implantades i planificades per a la gestió d'impactes sobre la biodiversitat, p. > 104

EN-15 (A) Nombre d'espècies desglossades en funció del seu perill d'extinció (incloses a la Llista Roja de la IUCN i en llistats nacionals) els hàbitats de les quals estiguin en àrees afectades per operacions (segons el grau d'amenaça de l'espècie), p. > 104

Aspecte: Emissions, abocaments i residus

EN-16 (P) Pes de les emissions totals (directes i indirectes) de gasos amb efecte hivernacle, p. > 95, 99

EN-17 (P) Pes d'altres emissions indirectes de gasos amb efecte hivernacle, p. > 95, 99

EN-18 (A) Iniciatives per reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle i les reduccions assolides, p. > 95, 99

EN-19 (P) Pes de les emissions de substàncies destructores de la capa d'ozó, p. > 95, 99

EN-20 (P) Tipus i pes d'emissions NO, SO i altres emissions significatives, p. > 95, 99

EN-21 (P) Abocament total d'aigües residuals (segons la seva naturalesa i

destinació), p. > 103-104

EN-22 (P) Pes total de residus gestionats (segons tipus i mètode de tractament), p. > 101-102

EN-23 (P) Nombre total i volum de vessaments accidentals significatius.

Nota: No s'han registrat vessaments accidentals significatius.

EN-24 (A) Pes de residus transportats, importats, exportats o tractats considerats perillosos segons el Conveni de Basilea (annexos I, II, III i VIII) i percentatge de residus transportats internacionalment.

Nota: No s'han transportat residus considerats perillosos.

EN-25 (A) Identificació, grandària, estat de protecció i valor de la biodiversitat de recursos hídrics i hàbitats relacionats, afectats significativament per abocaments d'aigua i aigua d'escorrentia, p. > 104

Aspecte: Productes i serveis

EN-26 (P) Iniciatives per mitigar els impactes ambientals de productes i serveis i anàlisi del grau de reducció, p. > 94-107

EN-27 (P) Percentatge de productes venuts, i els seus materials d'embalatge, que són recuperats al final de la vida útil, per categories de productes.

Nota: TMB ofereix un servei de transport públic, per tant no ven productes ni empra materials d'embalatge en aquest sentit.

Aspecte: Compliment normatiu

EN-28 (P) Cost de les multes més significatives i nombre de sancions no monetàries per incompliment de la normativa ambiental.

Nota: No s'ha registrat cap sanció o multa significativa per incompliment de la normativa ambiental.

Aspecte: Transport

EN-29 (A) Impactes ambientals significatius del transport de productes i altres béns i materials utilitzats per a les activitats de l'organització, així com del transport de personal, p. > 94-107

Aspecte: General

EN-30 (A) Desglossament per tipus de despeses i inversions ambientals, p. > 105-107

DIMENSIÓ SOCIAL, p. > 53, 57

Indicadors de l'acompliment de pràctiques laborals i ètica en el treball

Aspecte: Treball

LA-1 (P) Desglossament del col·lectiu de treballadors per tipus d'ocupació (per contracte i regió), p. > 53-77

LA-2 (P) Nombre total d'empleats i rotació mitjana (per grups d'edat, sexe i regió), p. > 58-59

Nota: La rotació és pràcticament inexistent a TMB, per la qual cosa no es considera una dada important d'estudi.

LA-3 (A) Beneficis socials per a empleats per tipus de jornada (no oferts a

treballadors a mitja jornada o temporals) i per activitat, p. > 63-67

Aspecte: Relacions empresa/treballadors

LA-4 (P) Percentatge d'empleats coberts per un conveni col·lectiu, p. > 75

LA-5 (P) Període(s) mínim(s) de preavis relatiu(s) a canvis organitzatius, incloent si aquestes notificacions s'especifiquen en els convenis col·lectius.

Nota: Els preavisos relatius a canvis organitzatius es fan d'acord amb la legislació vigent. Aquestes notificacions no estan incloses dins el Conveni Col·lectiu.

Aspecte: Salut i seguretat en el treball

LA-6 (A) Percentatge del total de treballadors que estan representats en comitès de seguretat i salut conjunts de direcció-empleats, establerts per ajudar a controlar i assessorar sobre programes de seguretat i salut en el treball, p. > 70

LA-7 (P) Taxes d'absentisme, malalties professionals, dies perduts i nombre de víctimes mortals relacionades amb el treball (per regió), p. > 70-72

LA-8 (P) Programes d'educació, formació, assessorament, prevenció i control de riscos aplicats als treballadors, a les seves famílies o als membres de la comunitat en relació amb malalties greus, p. > 70-71

LA-9 (A) Assumptes de salut i seguretat coberts en acords formals amb els sindicats, p. > 70-71

Aspecte: Formació i educació

LA-10 (P) Mitjana d'hores de formació a l'any per empleat, desglossada per categoria d'empleat, p. > 60

LA-11 (A) Programes de gestió d'habilitats i formació contínua que fomentin l'empleabilitat dels treballadors i donin suport a la gestió del final de les seves carreres professionals, p. > 59-61

LA-12 (A) Percentatge d'empleats que reben avaluacions regulars d'acompliment i desenvolupament professional, p. > 62-63

Aspecte: Diversitat i igualtat d'oportunitats

LA-13 (P) Composició dels òrgans de govern corporatiu i plantilla, desglossada per sexe, grup d'edat, pertinença a minories i altres indicadors de diversitat, p. > 57-59

LA-14 (P) Relació salari base homes-dones (per categoria professional).

Nota: Els salaris s'estableixen en funció de la categoria professional, no del gènere.

INDICADORS D'ACOMPLIMENT DE DRETS HUMANS

Aspecte: Pràctiques d'inversió i abastiment

HR-1 (P) Percentatge i nombre d'acords d'inversió significatius que incloguin clàusules de drets humans o que hagin estat analitzats en matèria de drets humans, p. > 127-129

HR-2 (P) Percentatge dels principals distribuïdors i contractistes que han

estat objecte d'anàlisi en matèria de drets humans i mesures adoptades com a conseqüència, p. > 127-129

HR-3 (A) Total d'hores de formació d'empleats sobre polítiques i procediments relacionats amb aquells aspectes de drets humans rellevants per a les seves activitats, incloent el percentatge d'empleats formats, p. >61

Aspecte: No discriminació

HR-4 (P) Nombre total d'incidents de discriminació i mesures adoptades.
Nota: No s'han registrat incidents en aquest sentit.

HR-5 (P) Activitats de la companyia en les quals el dret a la llibertat d'associació i el d'acollir-se a convenis col·lectius poden comportar riscos importants i mesures per protegir, p. > 73-75

Aspecte: Explotació infantil

HR-6 (P) Activitats identificades que comporten un risc potencial d'incidents d'explotació infantil i mesures adoptades per contribuir a la seva eliminació.
Nota: No existeix cap activitat amb risc potencial d'incidents d'explotació infantil.

Aspecte: Treballs forçats

HR-7 (P) Operacions identificades com a risc significatiu de ser l'origen d'episodis de treball forçat o no consentit, i mesures adoptades per contribuir a la seva eliminació.
Nota: No existeix risc de treball forçat en cap operació de TMB.

Aspecte: Pràctiques de seguretat

HR-8 (A) Percentatge de personal de seguretat format en polítiques o procediments de l'organització, en aspectes de drets humans rellevants per a les activitats, p. > 38

Aspecte: Drets dels indígenes

HR-9 (A) Nombre total d'incidents relacionats amb les violacions dels drets dels indígenes i mesures adoptades.
Nota: No s'ha registrat cap incident en aquest sentit.

INDICADORS D'ACOMPLIMENT DE LA SOCIETAT

Aspecte: Comunitat

S0-1 (P) Naturalesa, abast i efectivitat de programes i pràctiques per avaluar i gestionar els impactes d'operacions (inclou entrada, operació i sortida de l'empresa), p. > 44-51; 77-92

Aspecte: Corrupció

S0-2 (P) Percentatge i nombre total d'unitats de negoci analitzats pel que fa a risc de corrupció, p. > 20-24

S0-3 (P) Percentatge d'empleats formats en política i procediments anticorrupció.
Nota: No s'imparteix formació anticorrupció.

S0-4 (P) Mesures adoptades com a resposta a incidents de corrupció.

Nota: No s'han registrat incidents de corrupció.

Aspecte: Política pública

S0-5 (P) Posició en les polítiques públiques i participació en el desenvolupament d'aquestes i en activitats de *lobbying*, p. > 19-20

S0-6 (A) Valor total de les aportacions financeres i en espècie a partits polítics o institucions relacionades, per país.

Nota: Atesa la naturalesa pública de TMB, no es fan aportacions a partits polítics.

Aspecte: Comportament de competència deslleial

S0-7 (A) Nombre total d'accions per causes relacionades amb pràctiques monopolístiques i contra la lliure competència, i resultats.

Nota: Aquest indicador no és aplicable a TMB, atesa la seva naturalesa d'empresa pública.

Aspecte: Compliment normatiu

S0-8 (P) Valor monetari de sancions i multes significatives i nombre total de sancions no monetàries derivades de l'incompliment de les lleis i regulacions.

Nota: No s'han registrat sancions ni multes significatives en aquest sentit.

INDICADORS DE L'ACOMPLIMENT DE LA RESPONSABILITAT SOBRE PRODUCTES

Aspecte: Salut i seguretat del client

PR-1 (P) Fases del cicle de vida dels productes i serveis en les quals s'avaluen, per ser millorats si s'escau, els impactes en la salut i seguretat dels clients, i percentatge de categories de productes i serveis subjectes a tals procediments d'avaluació, p. > 37-41

PR-2 (A) Nombre total d'incidents derivats de l'incompliment de la regulació legal o dels codis voluntaris relatius als impactes dels productes i serveis en la salut i la seguretat durant el seu cicle de vida, distribuïts en funció del tipus de resultats d'aquests incidents.

Nota: No s'han registrat incidents en aquest sentit

Aspecte: Etiquetatge de productes i serveis

PR-3 (P) Tipus d'informació sobre els productes i serveis requerits pels procediments en vigor i normativa, i percentatge de productes i serveis subjectes a aquests requeriments informatius, p. > 49-50

PR-4 (A) Nombre total d'incompliments de la regulació i dels codis voluntaris relatius a la informació.

Nota: No s'ha registrat cap incompliment d'aquest tipus.

PR-5 (A) Pràctiques respecte a la satisfacció del client, incloent els resultats dels estudis de satisfacció del client, p. > 47-50

Aspecte: Comunicació i màrqueting

- PR-6 (P) Programes de compliment de les lleis o adhesió a estàndards i codis voluntaris esmentats en comunicacions de màrqueting, incloent-hi la publicitat, altres activitats promocionals i els patrocinis.

Nota: TMB està sota la supervisió del Consell de l'Audiovisual de Catalunya (CAC), l'autoritat independent de regulació de la comunicació audiovisual de Catalunya. El CAC té com a principis d'actuació la defensa de la llibertat d'expressió i d'informació, del pluralisme, de la neutralitat i l'honestedat informatives, i també de la lliure concurrència del sector.

- PR-7 (A) Nombre total d'incidents fruit de l'incompliment de les regulacions relatives a les comunicacions de màrqueting, incloent-hi la publicitat, la promoció i el patrocini, distribuïts en funció del tipus de resultat d'aquests incidents.

Nota: No s'han registrat incidents en aquest àmbit.

Aspecte: Privacitat del client

- PR-8 (A) Nombre total de reclamacions degudament fonamentades amb relació a la privacitat i fuga de dades personals de clients.

Nota: No s'han registrat reclamacions en aquest sentit.

Aspecte: Compliment normatiu

- PR-9 (P) Cost d'aquelles multes significatives fruit de l'incompliment de la normativa amb relació al subministrament i ús dels productes i serveis de l'organització.

Nota: No s'han registrat multes significatives en aquest sentit.

INFORME DE VERIFICACIÓ

L'Informe Anual 2007 de TMB ha rebut la qualificació A+ per part de l'organisme Global Reporting Initiative (GRI). L'acreditació A+ implica que l'informe compleix amb les especificacions associades al nivell A de G3 quant a Perfil, Enfoc de Gestió i Indicadors d'Acompliment i que ha estat sotmès a una verificació externa.



AENOR Asociación Española de
Normalización y Certificación

VERIFICACIÓ DE LA MEMÒRIA DE SOSTENIBILITAT

VMS-Nº 021/09

L'Associació Espanyola de Normalització i Certificació (AENOR) ha verificat que la Memòria de l'empresa:

TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA (TMB)

Titulada: **INFORME ANUAL DE RSC 2008 TMB**

Proporciona una imatge raonable i equilibrada de l'acompliment, tenint en compte tant la veracitat de les dades de la memòria com la selecció general del seu contingut, sent la seva qualificació: **A+**

Aquest assegurement extern s'ha realitzat en conformitat amb la Guia G3 del Global Reporting Initiative. La verificació s'ha realitzat amb data 8 de maig de 2009 i no s'ha considerat qualsevol circumstància esdevinguda amb posterioritat.

La present validació és vigent llevat de suspensió o retirada notificada a temps per AENOR i en les condicions particulars indicades en la sol·licitud nº GRI-018/09 amb data 28 de abril de 2009 i en el Reglament General de validació de memòries de sostenibilitat amb data gener de 2007 que exigeix, entre d'altres compromisos, el de permetre les visites a les seves instal·lacions pels serveis tècnics d' AENOR per tal de comprovar la veracitat d' allò declarat.

Aquesta declaració no condiciona la decisió que el propi Global Reporting Initiative pugui adoptar per incorporar a TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA (TMB), a la llista d'entitats que han realitzat la memòria d' acord amb la Guia GRI (In accordance reporters), i que publica a la seva pàgina Web: <http://www.globalreporting.org/ReportsDatabase/SearchTheDatabase/>.

Data d'emissió: 27 de maig de 2009

A stylized signature in black ink over the AENOR logo.

El director general d' AENOR

**Memòria coordinada pel Departament de Comunicació
i Relacions Institucionals de TMB**

Contacte

relacionsinstitucionals@tmb.cat

Redacció, correcció i traducció

MediaResponsable

Fotografies

Sílvia T. Colmenero, Pep Herrero, Miguel Ángel Cuartero
i Arxiu TMB

Disseny i maquetació

Bisdixit

www.tmb.cat

