Informe anual

2000

TMB

• Informe anual 2000

Pàgina 3

• Extracte dels comptes Anuals 2000

Pàgina 63

TM

Informe anual

2000

Presentació

El 2000 ha estat un any, pel que fa a l'activitat de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), del qual cal destacar-ne les actuacions destinades a millorar la quantitat i la qualitat del servei que s'ofereix al ciutadà, així com la preparació dels projectes de futur que han de garantir la mobilitat a les ciutats durant els propers anys.

L'any 2000 han entrat en funcionament sis noves línies de bus de barri, s'ha consolidat el bus turístic durant tots els dies de l'any i s'ha ampliat el servei de metro a tota la nit els dies de Cap d'Any i Sant Joan.

Aquestes són algunes de les mesures que han contribuït a millorar el servei i que, en conjunt, han fet possible un increment de 8'6 milions de viatges en el transport públic de Barcelona durant aquest any.

També hem d'afegir l'obtenció de la ISO 14001 de respecte al medi ambient aconseguida per la xarxa d'autobusos. Aquest és un reconeixement públic de l'LGAI, resultat d'un programa d'actuació que fomenta la millora sistemàtica i continuada de les activitats mediambientals a TMB. Programa que també inclou d'altres mesures com ara la incorporació de vehicles propulsats per gas natural i la participació, juntament amb d'altres ciutats europees, en les proves per a la implementació d'autobusos alimentats amb piles d'hidrogen.

En matèria de tecnologia, aquest any s'ha posat en funcionament el nou Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE) que, utilitzant el conjunt de satèl·lits del GPS, suposa un element de millora per a la gestió del servei d'autobusos perquè permet assegurar la regularitat de pas per les parades de la xarxa i facilitar informació a aquestes sobre el temps que falta perquè arribi l'autobús següent.

També hem continuat avançant en el projecte d'adaptació a l'euro. Durant l'any 2001 s'acabarà de desenvolupar i es posarà en marxa tot el procés de formació i informació necessari amb l'objectiu d'aconseguir que l'1 de gener de 2002 els ciutadans i ciutadanes de Barcelona tinguin totes les facilitats per poder utilitzar aquesta moneda a la xarxa de transports públics de TMB.

Pel que fa als projectes de futur que han de garantir la mobilitat ciutadana en els propers anys, voldria destacar l'aprovació del Pla director d'infraestructures del transport públic (PDI), que suposarà un important creixement de la xarxa de metro i ferrocarril a l'àrea metropolitana de Barcelona i que TMB farà tot el possible perquè s'executi com més aviat millor.

A més a més del PDI, l'altre gran pas que s'ha fet i que ja comença a donar fruits és la integració tarifària.

La possibilitat d'utilitzar un únic bitllet, i per tant pagar una sola vegada per fer diversos trajectes dins la regió metropolitana de Barcelona, és probablement l'actuació més important que s'ha dut a terme per a la promoció de l'ús del transport públic, que ha estat possible gràcies a la col·laboració institucional que ha permès assolir els acords necessaris per implantar-la.

I també he de fer menció del Pla de millora dels autobusos que, durant aquest any 2001, ens ha de permetre incrementar la flota d'autobusos en 100 vehicles per augmentar sensiblement la freqüència de pas per les parades. Autobusos que també han estrenat un nou disseny interior que és propi i únic de la ciutat de Barcelona.

Aquest és un petit apunt sobre la feina que està duent a terme TMB i que mereix una menció especial per al conjunt de persones que formen l'organització i que s'esforcen perquè la qualitat del servei millori dia a dia.

A TMB, doncs, hem demostrat durant l'any 2000, i ho continuarem demostrant en el futur, una coherència d'actuació que ens permet considerar-nos copartícips de la millora de la qualitat de vida ciutadana i del reconeixement de Barcelona com a ciutat emblemàtica.

Xavier Casas Masjoan

President de TMB

Consell d'administració (31.12.2000)

Transports de Barcelona, s.a.

President
Xavier Casas Masjoan

Vicepresident
Celestino Corbacho Chaves

Vocals
Emili López Bailón
Eduard Alonso Palacios
Joan Bonet Delgado
Jaume Bosch Mestres
Pelayo Martínez Bauluz
Clemente Murillo Benítez
Cristobal Sánchez Cáceres (fins el 5.10.00)
Rafael Milla Anguita (a partir del 5.10.00)

Observadors
Jaume Castellví Egea
Josep Lluís Jové Vintró
Alfred Morales González
Pau Noy Serrano

Convidats
Albert Busquets Blay
Manuel Villalante Llauradó

Secretari
Josep-D. Guàrdia Canela

Consell d'administració (31.12.2000)

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, s.a

President
Xavier Casas Masjoan

Vicepresident
Celestino Corbacho Chaves

Vocals
Emili López Bailón
Eugeni Forradellas Bombardó
Pelayo Martínez Bauluz
Jordi Portabella Calvete
Emilio Rodríguez González
Ramon Salabert Parramon
Carme San Miguel Ruibal

Observadors
Jaume Castellví Egea
Josep Lluís Jové Vintró
Alfred Morales González
Pau Noy i Serrano

Convidats
Albert Busquets Blay
Manuel Villalante Llauradó

Secretari
Josep-D. Guàrdia Canela

Comitè Estratègic de TMB

Emili López Bailón
Conseller Delegat

Albert Busquets Blay
Director General

Francesc Bellver Creus
Sotsdirector General i
Director d'administració i finances

Agustín del Castillo Jiménez
Director de la xarxa de metro

Josep M. Satorres Lapeña
Director de la xarxa d'autobusos

Juan Murcia González
Director de Recursos Humans i Qualitat

Josep-Delfí Guàrdia Canela
Director de l'Assessoria Jurídica

Comité de direcció de TMB (31.12.2000)

Conseller Delegat
Emili López Bailón

Director General
Albert Busquets Blay

Sotsdirector General i
Director d'administració i finances
Francesc Bellver Creus

Director de la xarxa de metro
Agustín del Castillo Jiménez

Director de la xarxa d'autobusos
Josep M. Satorres Lapeña

Director de Recursos Humans i Qualitat
Juan Murcia González

Director d'Organització i Sistemes d'Informació
Lluís García Torrent

Director comercial
Jorge Carles-Tolra Hjorth-Andersen

Director de l'Assessoria Jurídica
Josep-Delfí Guàrdia Canela

Director de Cooperació Exterior
Jesús Torres Arnau

Auditor intern i Director del servei del Control de Gestió i Pressupostos
Juli Barceló Vernet

Director del Servei de Desenvolupament i Planificació de la Xarxa
Jacint Soler Trillo

Director del Servei d'Estudis i Coordinació
Manel Villalante Llauradó

Sumari

TMB en xifres, 10

Introducció, 11

Esdeveniments més importants, 13
- Incorporació de nous autobusos
- Noves línies Bus de barri
- Conveni entre TMB i Gas Natural per aplicar energies no contaminants
- Dia Europeu sense cotxes
- La primera empresa europea de transport públic amb la ISO 14001
- L'efecte 2000 sense incidències al servei de metro
- Servei de metro durant les nits de Cap d'Any i Sant Joan
- Nou contracte d'assegurances per al servei d'autobusos
- Compra de sis nous trens de la sèrie 2100

Activitats de l'exercici, 19
- El nou model operatiu per al servei d'autobusos: descentralització i proximitat als ciutadans
- El Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE)
- Acords de col·laboració entre TMB i institucions ciutadanes
- Renovació integral de la via en el tram Liceu-Lesseps
- Tecnologia *wap* a TMB
- Adaptació a l'euro
- El Pla de cotxeres d'autobusos
- Reorganització de l'arxiu històric de TMB
- Campanya per comunicar les obres de millora de la xarxa de metro
- Adjudicació dels sistemes ATP-ATO de les línies 1 i 3 de metro

Serveis als ciutadans, 27
- Augment de 8,6 milions de viatges durant l'any 2000
- Increment en l'oferta de serveis
- Consolidació de l'increment de l'oferta del bus turístic
- Campanyes de comunicació
- Senyalització i informació
- Comercialització de les xarxes
- Serveis complementaris a les estacions
- TMB en suport d'actes cívics i culturals
- TMB solidari

Les persones de TMB, 35
- Evolució de la plantilla
- Una nova estructura per a la gestió de les persones
- Premi Capital Humà per a la política de comunicació interna de TMB
- La formació de les persones
- II Convenció de Directius, Tècnics i comandaments intermedis de TMB
- Grups de Treball i Qualitat
- Prevenció de riscos laborals
- Pla de reequilibri del Pla de Pensions
- Signatura del Conveni Col·lectiu de Metro 1999-2001

Instal·lacions i vehicles, 41
- Instal·lacions fixes
- Intervencions per millorar la seguretat
- Material mòbil del metro
- Flota d'autobusos
- Restauració de trens històrics

Qualitat i medi ambient, 47
- L'opinió dels nostres clients
- Qualitat de l'oferta de serveis
- Les certificacions ISO 9002
- Compromís explícit amb el medi ambient
- Reutilització d'aigües residuals
- Gestió de residus contaminants

TMB Internacional, 52

Situació comptable, 55
- Evolució dels ingressos
- Evolució de les despeses d'explotació
- Inversions

Reptes de futur, 59
- Ampliacions a la xarxa i al servei de metro
- Millores a les estacions
- Increment de l'oferta d'autobusos
- Sistema d'Ajuda a l'Explotació
- Nous combustibles més ecològics
- Qualitat en la gestió
- Potenciació del ventall dels sistemes de pagament (validació i venda)

Extracte dels comptes anuals 2000, 63

TMB en xifres

PLANTILLA

Plantilla total: 5.417
- Metro: 2.859
- Autobusos: 2.567

Edat mitjana
- Autobusos: 40,79 anys
- Metro: 43,0 anys

MATERIAL MÒBIL

Nombre de Cotxes
- Metro: 525 cotxes (105 trens) equipats amb aire condicionat.
- Autobusos: 865 cotxes:
  865 equipats amb aire condicionat
  427 amb pis baix

OFERTA

Nre. de línies
- Autobusos: 89
- Metro: 5

Longitud xarxes
- Metro: 81,2 km
- Autobusos: 784,17 km (semi-suma d'anada i tornada)

Places per Km
- Metro: 10.777,8 milions
- Autobusos: 3.381,58 milions

Parades-estacions
- Metro: 112 estacions:
  81 sense correspondència
  14 amb correspondència
  1 amb 2 correspondències
- Autobusos: 2.079 parades

DEMANDA

Viatgers totals
- TMB: 497,4 milions
- Metro: 294,1 milions
- Autobusos: 203,3 milions

Ràtio d'ocupació
- Metro: 5,03 viatgers totals/cotxes-Km útils
- Autobusos: 5,48 viatgers totals/cotxes-Km útils

Introducció

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) és la denominació comuna que es dóna a les empreses Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA; dos organismes amb entitat jurídica pròpia que proporcionen de manera coordinada el servei de transport col·lectiu a la ciutat de Barcelona i als municipis de la conurbació barcelonina.

La gestió conjunta de les dues empreses determina la conveniència d'oferir un únic Informe anual, que reuneix les dades de gestió i els comptes anuals de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA, presentats pels respectius Consells d'Administració i aprovats per la Junta General d'Accionistes.
Així, doncs, l'Informe s'ha elaborat d'acord amb el criteri d'unitat de gestió i un extracte dels comptes anuals de cada empresa atesa l'entitat jurídica de cadascuna.
El dipòsit dels documents base correspon al Registre Mercantil, d'acord amb el que disposa la Llei de Societats Anònimes.

Esdeveniments
més importants

Incorporació de nous autobusos

Continuant la política de renovació i millora de la flota, durant l'any 2000 s'han incorporat al servei 22 nous autobusos els quals s'havien adquirit l'any 1999. Aquestes noves incorporacions corresponen a: 14 minibusos destinats a les línies de barri, 7 autobusos de dos pisos per al bus turístic i 1 autobús articulat MAN. Tots aquests nous autobusos són de sòl baix i compleixen les normes Euro 2 d'emissió de gasos a l'atmosfera.

L'any 2000 TMB també ha gestionat l'adquisició de 23 autobusos (15 d'estàndard que utilitzen gas natural i 8 d'articulats amb motor dièsel) els quals s'incorporaran a la flota entre desembre de 2000 i març de 2001. Així mateix, per a l'any 2001 està prevista la renovació i ampliació de la flota amb 83 nous autobusos més: 28 d'articulats i 55 d'estàndard. D'aquests vehicles estàndard, 20 cotxes funcionaran amb gas natural i 35 amb motor dièsel. Amb l'objectiu d'optimitzar els lliuraments d'aquest nou material mòbil, s'ha optat per concentrar en una sola operació les compres corresponents als exercicis 2000 i 2001. Això suposa un total de 106 vehicles entre els dos anys, amb un import de més de 3.500 milions de pessetes; les noves unitats han estat adjudicades a 3 fabricants: IVECO, MAN i EVOBUS (Mercedes Benz).

Noves línies Bus de barri

El bus de barri és un servei que es presta amb vehicles de mida reduïda, que afavoreixen especialment la comunicació de zones de barris de difícil accés amb altres línies de bus i amb la xarxa de metro de la ciutat. Aquest tipus d'oferta s'inicià el 1998 i s'ha incrementat anualment; l'any 2000 s'han inaugurat 7 noves línies.

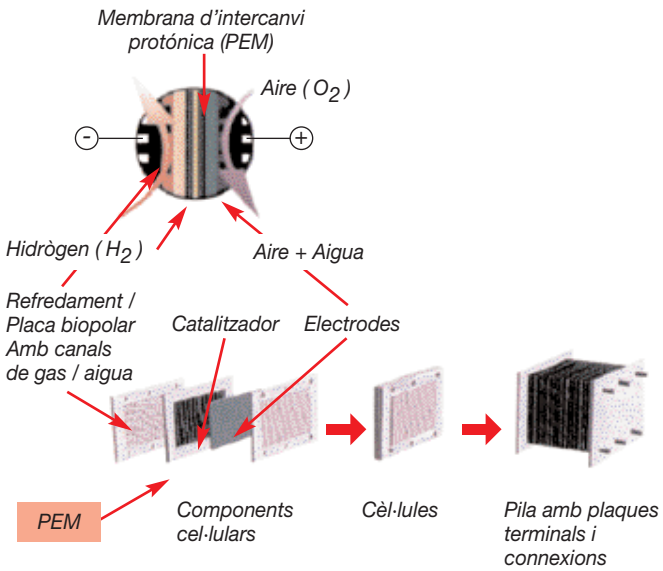
Durant el 2000 les línies de bus de barri van ser utilitzades per més d'1.300.000 viatgers. Entre les línies més utilitzades destaquen la 212 (Sant Genís) amb 495.000 viatgers, la 214 (Escorial) amb 232.000, i la 215 (Bordeta) amb 231.000 viatgers.

NOVES LÍNIES DE BUS DE BARRI

Línia	*Recorregut*	*Unitats*
216	La Salut	2 cotxes
217	Guinardó	3 cotxes
218	Les Planes	2 cotxes
219	Taxonera	2 cotxes
220	Raval	2 cotxes
221	Poble Sec	2 cotxes

Conveni entre TMB i Gas Natural per aplicar energies no contaminants

TMB i Gas Natural van signar un conveni per col·laborar en l'aplicació del gas natural en l'àmbit dels transports públics de Barcelona i l'àrea metropolitana. L'acord considera la recerca comuna de solucions energètiques que permetin l'estalvi d'energia i el consum de combustibles menys contaminants.



CONVENI GAS NATURAL-TMB

Autobusos amb gas natural: en el període 2000-2001 el 50% de les renovacions de vehicles estàndard es faran amb autobusos propulsats amb gas natural. La renovació s'anirà incrementant en funció de les disponibilitats i dels avenços tecnològics.

Canvi de combustible en altres instal·lacions: TMB durà a terme la renovació de les instal·lacions energètiques de climatització per tal d'adaptar-les al gas natural. Tant aquest procés com els projectes de realització de noves instal·lacions es duran a terme amb el suport tècnic de Gas Natural.

Pila de combustible: ambdues empreses estudiaran l'aplicació de la pila de combustible a la locomoció. Aquesta és una solució tècnicament avançada i una de les més prometedores perquè es tracta d'un sistema molt poc contaminant. Queda per desenvolupar, a part de la producció en sèrie dels autobusos, un sistema tècnic i econòmicament eficient per produir hidrogen, tant per incorporar-lo com a combustible al vehicle, com en una planta exterior on es pugui carregar als vehicles.

Cogeneració i refrigeració al metro: continuant la prova pilot feta a l'estiu de 1999 a l'estació de Sagrada Família (L 5), s'estudiarà la millora de la instal·lació de climatització i l'ampliació a altres estacions de la xarxa de metro.

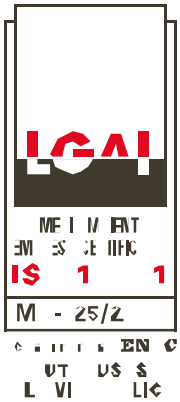
Dia Europeu sense cotxes

El dia 22 de setembre es va dur a terme la jornada del Dia Europeu sense cotxes convocada per institucions i organitzacions cíviques, polítiques i ciutadanes. TMB va donar ple suport a la iniciativa i va contribuir-hi reforçant els serveis de metro i autobús. Al metro i als autobusos es va prestar durant tota la jornada el servei habitual d'hora punta, la qual cosa va significar un augment de l'oferta de metro del 12% amb relació a un divendres qualsevol, i de l'oferta d'autobusos del 3,4% respecte a un dia feiner normal. Pel que fa a la demanda, l'augment de viatgers va variar en funció dels trams horaris, amb un increment mitjà ponderat de viatgers d'un 8% per al servei de metro i d'un 4% per a la xarxa d'autobusos de TMB.

Servei de metro durant les nits de Cap d'Any i Sant Joan

Amb l'objectiu de satisfer les demandes de mobilitat dels ciutadans, TMB va prestar servei de metro durant tota la nit en unes dates festives molt assenyalades: la revetlla de Cap d'Any 1999/2000, la nit de Sant Joan i la revetlla del Cap d'Any de 2000/2001. En aquestes dates, els trens van circular sense interrupcions des de les 5 hores de la matinada del dia de la vigília fins a les 2 hores de la matinada de l'endemà a la festivitat, amb la qual cosa van estar en servei de forma continuada durant 45 hores.

Amb el funcionament del metro durant tota la nit en aquestes dates, TMB demostra la seva aposta per l'ampliació de l'horari del servei en diades en les quals la ciutat de Barcelona concentra el seu temps lúdic i d'oci en hores excepcionals.



La primera empresa europea de transport públic amb la ISO 14001

Després d'un període de rodatge del Sistema de Gestió Mediambiental (SGMA) segons la norma UNE-EN-ISO 14001/96, es va sol·licitar a l'organisme certificador acreditat (LGAI), la concessió de la Certificació mediambiental ISO 14001 als autobusos a la via pública. Després d'una auditoria prèvia, i un cop fetes les modificacions requerides, la certificació fou atorgada oficialment el dia 7 de juliol de 2000. Aquest fet converteix TMB en la primera empresa de transport de superfície de viatgers urbans certificada a Espanya i en una de les primeres d'Europa.

L'efecte 2000 sense incidències al servei de metro

Davant de l'anomenat efecte 2000, i com a conseqüència de les actuacions realitzades i les mesures presses en els mesos anteriors, la transició a l'any 2000 de la nit de Cap d'Any es fer sense cap problema que pogués afectar el normal desenvolupament del servei de metro.

Nou contracte d'assegurances per al servei d'autobusos

TMB va obrir un concurs públic per tal d'adjudicar el contracte d'assegurances per al conjunt del servei d'autobusos. Aquest contracte, atorgat a l'empresa FIATC, tindrà una vigència de 5 anys i inclou una novetat important en la forma de regularització del cost de la prima. Aquest regularització serà definida a partir d'una prima de dipòsit inicial, que es regularitza cada 21 mesos a través d'una forma de càlcul de la sinistralitat real definida entre la companyia d'assegurances i la Unitat de Negoci de Bus.

Aquest nou enfocament es basa en la idea que la millora de resultats serà conseqüència del treball conjunt que diàriament es fa entre la Companyia d'Assegurances i el servei d'autobusos. En aquest sentit, és remarcable l'esforç que ja s'està realitzant a través del Programa de prevenció d'accidents de TMB. Aquest Programa, després d'un any de funcionament, ha suposat una reducció d'un 16% en la relació quilòmetres recorreguts/accidents, tot i que s'han recorregut 223.000 quilòmetres més.

En aquesta pòlissa també es presenta, com a novetat, la utilització d'uns butlletins d'assistència mèdica per part dels usuaris que pateixin qualsevol tipus d'accident durant el seu trajecte amb l'autobús. Aquests butlletins, són gratuïts i permeten als nostres clients la utilització dels serveis de la clínica FIATC, sense cap tipus de càrrec.

Compra de sis nous trens de la sèrie 2100

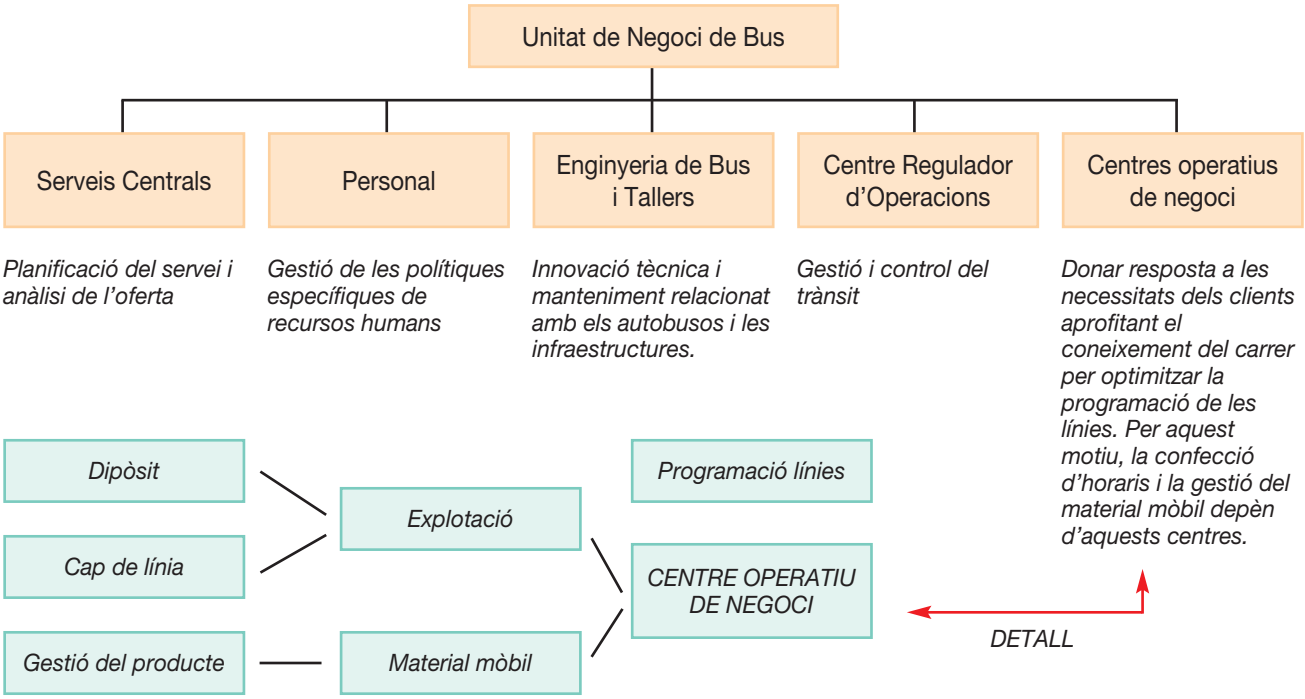
El Comitè Executiu del Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de 26 de juny de 2000, va adoptar l'acord d'autoritzar a TMB l'endeutament amb els constructors per comprar sis nous trens per un import màxim de 6.000 milions de pessetes amb càrrec al proper Contracte Programa.

El 30 de novembre del mateix any es va signar el contracte per a l'adquisició dels trens . Aquest material, de la sèrie 2100 prestarà servei al tram la Pau-Pep Ventura actualment cobert per la línia 4. Els nous combois s'incorporaran al servei de la línia 2 el 2002, de manera que es prestarà el servei amb trens de les mateixes característiques que els que circulen actualment per aquesta línia.

Activitats de l'exercici

El nou model operatiu per al servei d'autobusos: descentralització i proximitat als ciutadans

El nou model de gestió es basa principalment en la creació d'unitats descentralitzades distribuïdes territorialment, que seran les responsables de la totalitat dels serveis prestats en una part del territori. Així es pretén refermar la qualitat del servei i l'eficiència de l'organització. Com a factors clau prioritaris es potenciaran l'orientació al client i la gestió dels resultats mesurats a través dels objectius.



El Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE)

El SAE és una eina que combina les darreres innovacions en el terreny de la informàtica i les telecomunicacions. A través de l'anomenat Global Positioning System (GPS) el SAE permet conèixer des d'un comandament central la situació real de tots els autobusos connectats al sistema, i saber amb tota precisió si circulen avançats o amb retard respecte al seu horari teòric. L'objectiu d'aquest sistema és poder garantir, amb més precisió, l'acompliment de les freqüències de pas dels nostres vehicles. Sens dubte aquest fet representa tot un repte donada la quantitat de vehicles de vehicles de la xarxa i les característiques del trànsit en una àrea com la de Barcelona.

Entre els mesos de maig i setembre s'ha instal·lat aquest sistema en un total de 600 autobusos. Igualment, durant aquest període s'han activat en el Centre de Regulació de Trànsit (CRT) les funcionalitats bàsiques de localització, regulació i comunicació per veu i missatgeria.

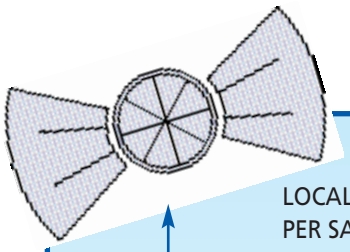
Aquestes actuacions han permès TMB iniciar la implantació dels serveis associats al SAE relacionats amb la informació a l'usuari i la millora de la gestió i el control del trànsit.

SERVEIS ASSOCIATS AL SAE

Sistema de pantalles d'Informació a l'usuari (PIU): Durant el darrer trimestre de l'any s'han posat en marxa, dins d'una prova pilot, les 12 primeres PIU, d'un total de 60 contractades. A través d'aquestes pantalles el client coneix la identificació de línia (origen, destinació i recorregut) i la previsió en minuts del temps d'arribada a la parada del pròxim autobús.

Sistema d'informació a través de telefonia fixa i GSM: Durant el darrer trimestre de 2000 s'han definit les especificacions del sistema i el seu desenvolupament per part del fabricant del SAE. Aquest sistema es troba pendent de la contractació de les línies telefòniques associades.

Sistema de prioritat semafòrica: Durant l'any s'han mantingut reunions amb l'Ajuntament de Barcelona i amb el fabricant del SAE a fi d'acabar de perfilar les especificacions finals, prenent com a punt de partida les conclusions del projecte ANTARES. S'han adquirit els equips de transmissions que s'han d'instal·lar a les cruïlles previstes com als radioenllaços de SAE.



LOCALITZACIÓ PER SATÈL·LIT

REPETIDORS

LLOC DE COMANDAMENT

Enllaç hertzià

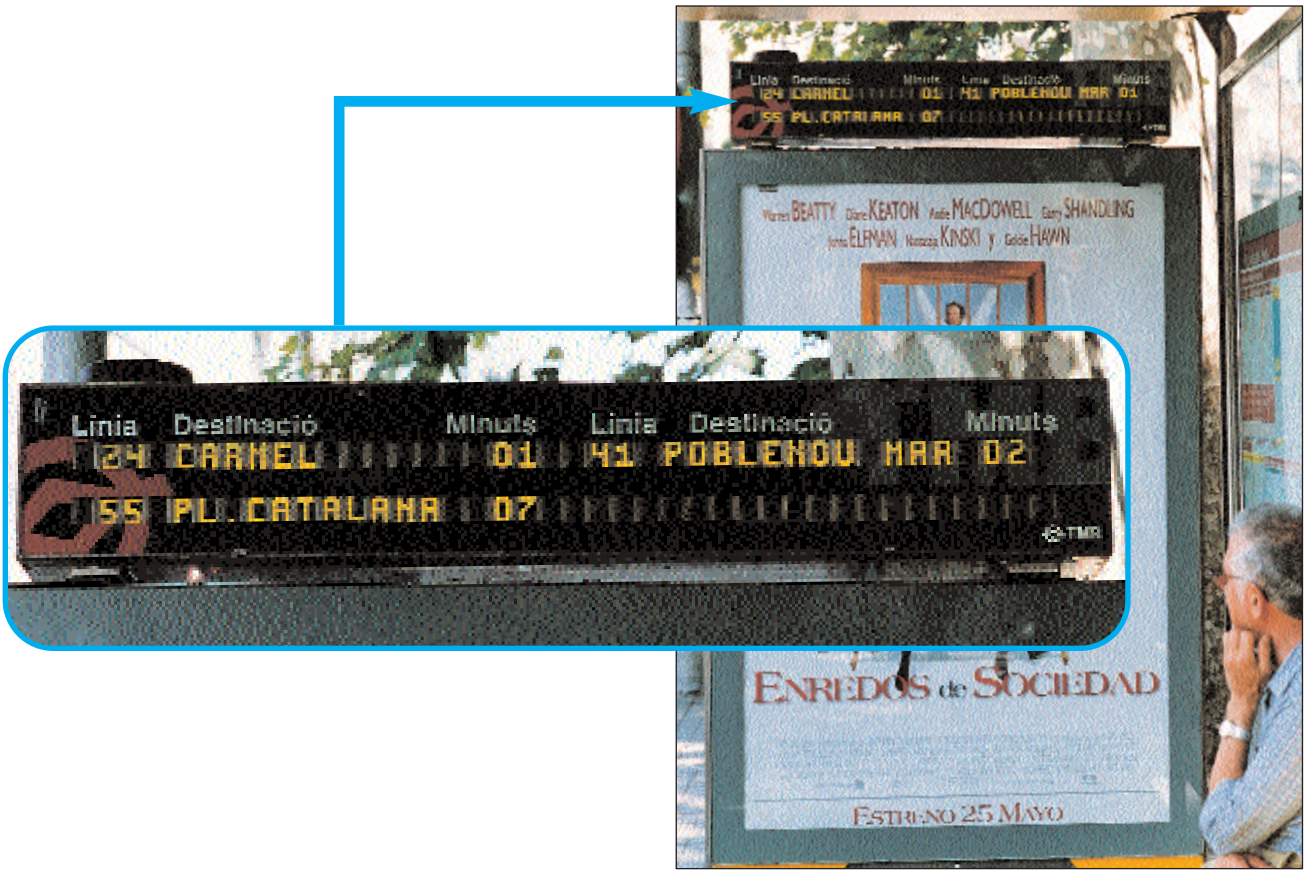
Enllaç per ràdio

GESTIÓ SEMAFÒRICA

INFORMACIÓ AL CLIENT

FONIA

DADES



Acords de col·laboració entre TMB i institucions ciutadanes

Durant l'any TMB ha signat diversos acords amb altres institucions de la ciutat per col·laborar al llarg de l'any en el desenvolupament d'una sèrie de projectes en diversos àmbits d'actuació. Aquests acords s'han orientat en cinc línies diferenciades: processos d'inserció laboral per a persones discapacitades; programes de pràctiques concertades amb les universitats i les escoles de formació professional; col·laboració amb ONG per al finançament de projectes de solidaritat; compra de productes o serveis a empreses d'inserció laboral; i instauració de dies solidaris que ofereixen als treballadors l'oportunitat de participar en alguna activitat de cooperació ja sigui en projectes socials propis o d'alguna ONG.

Renovació integral de la via en el tram Liceu-Lesseps

El mes d'octubre de 2000 es va iniciar la renovació integral de la via en el tram Liceu-Lesseps l'estructura de la qual, a banda d'algunes actuacions de millora, correspon a l'original de la línia de l'any 1924. Els principals objectius de la renovació són: augmentar la seguretat, millorar la qualitat del servei i reduir els costos de manteniment. Les obres per canviar la via, amb un pressupost de 467 milions de pessetes, que es duen a terme durant la nit, una vegada acabat el servei, es preveu que estiguin enllestides en el segon semestre de 2001.

Tecnologia wap a TMB

La informació al ciutadà és un dels reptes que TMB té plantejats actualment, raó per la qual, aprofitant l'avenç de les noves tecnologies de la comunicació, ha volgut incorporar les possibilitats que ofereixen la telefonia mòbil i la tecnologia WAP. Aquesta darrera tecnologia està concebuda per a les petites pantalles dels telèfons mòbils i per a la navegació sense teclat. D'aquesta forma, els clients poden accedir al contingut de les pàgines de TMB a Internet relatives a la xarxa de transports públics de Barcelona i l'àrea metropolitana a través del seu telèfon mòbil. Això representa un avenç important cap a la possibilitat, en un futur proper, d'utilitzar la tecnologia per poder formular consultes sobre el servei en temps real.

Adaptació a l'euro

El procés d'implantació de la moneda única europea en tots els sistemes comptables i de pagament ha estat coordinat, des de 1999, per una Comissió que agrupa les diferents àrees de responsabilitat de TMB. El període més crític per a TMB seran els dos primers mesos de l'any 2002 donades les dificultats evidents que suposarà mantenir un doble sistema monetari euros/pessetes en totes les nostres modalitats de pagament.

Per desenvolupar aquest projecte es van crear quatre grups de treball, els quals han treballat en les tasques següents: vendes de metro, vendes d'autobusos, sistemes i tecnologies de la informació i sistemes de gestió i afers jurídics. La tasca d'aquests grups conclourà amb la implantació total de l'euro després del període de coexistència amb la pesseta, és a dir, el 28 de febrer de 2002.

Al llarg de l'any 2000 la tasques principals han estat l'anàlisi de totes les accions necessàries per al trànsit a la moneda única. Aquestes accions, que es començaran a implementar en el segon trimestre de 2001, afectaran els següents àmbits de l'empresa: operativa de venda i logística de moneda, sistemes d'Informació, formació del personal, informació als clients, adequació dels sistemes de gestió centrals i processos jurídics. Una de les accions que afectarà d'una manera més transversal serà l'encaminada a formar els nostres treballadors en el nou sistema monetari europeu. Està previst que durant el darrer trimestre del 2001 s'implementi una formació específica per a més de 3000 treballadors de TMB.

El Pla de cotxeres d'autobusos

Els progressius increments de l'oferta del servei autobusos i l'afectació urbanística d'algunes de els cotxeres actualment en funcionament han obligat a TMB a posar en pràctica un Pla de Cotxeres que doni resposta a les necessitats de curt mig i llarg termini.

En concret, tres cotxeres deixaran d'utilitzar-se en els pròxims anys: Lutxana, Llevant i Borbó. A més, cal tenir en compte que la cotxera de Zona Franca estarà destinada als nous autobusos de gas natural, la qual cosa requereix unes obres d'adequació i la remodelació integral de l'edifici existent.

Des de desembre de 1999 s'està construint la cotxera del Triangle Ferroviari que han d'estar acabades durant els darrers mesos del 2001. El 2001 també començarà la construcció de la cotxera d'Horta per fer front a les necessitats d'espai per a la nova flota d'autobusos. Finalment també s'està estudiant la ubicació d'una altra cotxera per absorbir la resta d'increment de flota.

El Pla de Cotxeres, doncs, significa una previsió d'estacionaments de vehicles per tal de fer front a tots aquests trasllats, de tal manera que sincronitza l'acabament previst de les obres amb el tancament de les cotxeres esmentades.

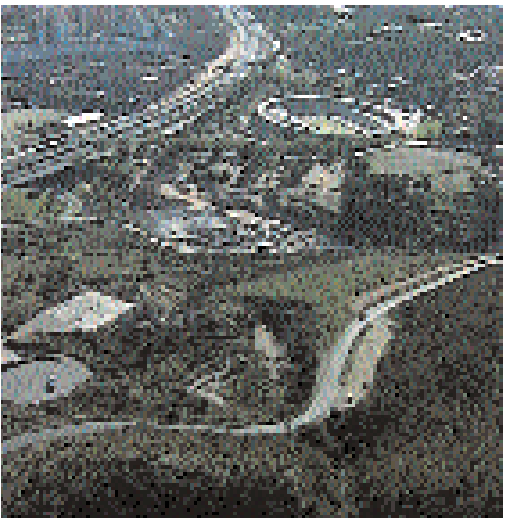
Reorganització de l'arxiu històric de TMB

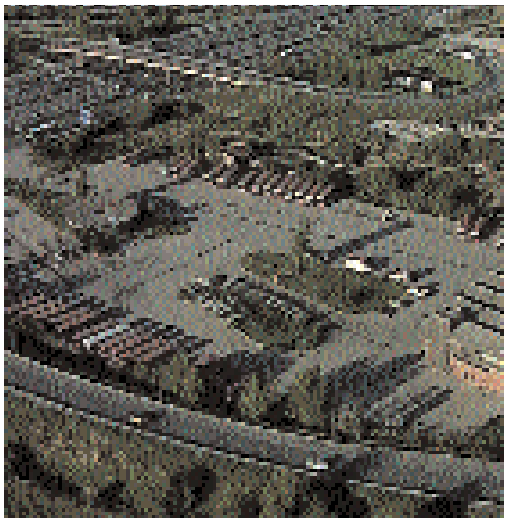
Durant l'any 2000 ha acabat el projecte de revisió de l'arxiu històric de TMB que, conjuntament amb l'Ajuntament de Barcelona, es va iniciar l'any 1999. Aquest projecte tingué dos objectius primordials des del començament: en primer lloc es volia eliminar tota la documentació innecessària i, en segon lloc, traspassar a l'Ajuntament de Barcelona tota la documentació d'importància històrica per a la ciutat.

Els resultats del procés han comportat la classificació de tota la documentació de caràcter històric en poder de TMB, que en l'actualitat està arxivada en 4.611 contenidors que ocupen 2.167 metres lineals. Durant l'any 2001 culminarà tot aquest procés amb la cessió a l'Arxiu Municipal de Barcelona de tota la documentació considerada d'interès.

COTXERES AVUI EN FUNCIONAMENT

NOVES COTXERES





Campanya per comunicar les obres de millora de la xarxa de metro

Durant l'any s'han fet nombroses obres de remodelació i millora de la xarxa de metro destinades a donar una major qualitat de servei i fer d'aquest mitjà un transport més còmode i segur. Aquestes obres suposen la instal·lació d'escales mecàniques noves i ascensors, la modernització dels recintes de les estacions, la renovació dels elements de via i de les instal·lacions elèctriques, la col·locació de catenària rígida, així com la implantació de sistemes de seguretat tecnològicament més avançats i de nous sistemes de telecomunicacions.

TMB va considerar necessari portar a terme una campanya de comunicació concreta amb l'objectiu d'informar el ciutadà de totes les millores introduïdes i els projectes més immediats. La campanya es va fer durant el mes de juny i va suposar l'edició de 400.000 fullets i 210.000 adhesius que es van repartir per diferents estacions de la xarxa. Aquests fullets també es van distribuir en els centres d'atenció al client de TMB i en els expositors de metro i bus que hi ha a les estacions i a l'interior dels vehicles. També es van instal·lar cartells a 400 opis de la ciutat, es van emetre falques radiofòniques a diverses emissores i a Ràdio Metro. Així mateix, es va difondre la informació d'aquesta campanya a les pantalles de Canal Metro i al Web de TMB.

Adjudicació dels sistemes ATP-ATO de les línies 1 i 3 de metro

TMB va adjudicar les obres, per valor de 1.023 milions de ptes., per a la instal·lació d'un nou sistema de seguretat i de conducció automàtica de trens (Automatic Train Operation i Automatic Train Protection) per a les línies 1 i 3. La instal·lació d'aquests sistemes permet augmentar la seguretat i la freqüència de pas dels trens; fixa la velocitat màxima dels combois en determinats trams i assegura la màxima velocitat possible amb les màximes condicions de seguretat.

L'adjudicació d'instal·lació de l'ATP-ATO és una actuació prevista en el Conveni d'Infrastructures 1998-2000, signat entre les administracions central i autonòmica, i es va fer a través d'un concurs obert.

Serveis als ciutadans

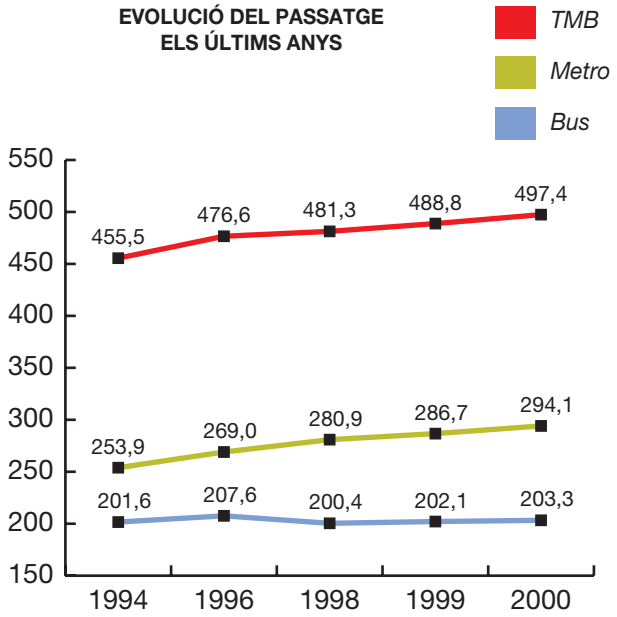
Augment de 8,6 milions de viatges durant l'any 2000

L'any 2000 TMB ha incrementat en 8,6 milions el nombre de viatgers transportats, la qual cosa significa un augment de l'1,8% respecte a l'any anterior. Per mitjans de transport, aquest creixement de la demanda ha estat del 2,6% a la xarxa de metro i del 0,6% a la xarxa de superfície. Aquestes dades consoliden l'increment continuat de passatge dels darrers anys.

S'apunten diverses causes que explicarien aquest creixement de la demanda: d'una banda, l'augment de la mobilitat general com a conseqüència de la bona conjuntura econòmica i l'increment del turisme, sobretot a l'estiu, i, de altra, les millores introduïdes en els serveis al llarg dels darrers anys. En el cas dels autobusos, el volum de passatge s'ha vist afectat negativament pels 6 dies de vaga en el servei durant el mes de novembre.

Finalment, l'any 2000 s'han produït dos esdeveniments puntuals que han contribuït a l'augment del passatge i de la demanda global de servei: la trobada de joves de la comunitat de Taizé, al mes de desembre, que congregà més de 80.000 joves, i el fet que l'any 2000 ha tingut 366 dies.

EVOLUCIÓ DEL PASSATGE ELS ÚLTIMS ANYS



PASSATGERS TRANSPORTATS EL 1999 I EL 2000 (en milions)

	1999	*2000*	*Diferència*	*%*
Autobusos	202,1	203,3	1,2	0,6
Metro	286,7	294,1	7,4	2,6
TMB	**488,8**	**497,4**	**8,6**	**1,8**

COSTOS PER VIATGER TRANSPORTAT (en pessetes corrents)

Concepte	*Metro*	*Bus*
Despeses d'explotació any 2000:		
Aprovisionaments	2,86	2,9
Electricitat/Carburant	5,89	10,4
Personal	47,18	73,7
Serveis exteriors	16,30	16,8
Variacions de les provisions	0,57	0,1
Total despeses d'explotació	**72,80**	**103,9**
Tributs	1,74	3,7
Amortitzacions	14,26	10,0
Aportacions al sistema compl. de pensions	6,74	8,2
Resultats extraordinaris	-0,92	-0,7
Despeses financeres:		
Inter. financers de sanejam. C. progr.	3,10	11,2
Estructurals	1,16	5,7
Total despeses financeres	4,25	16,8
Subvenció en capital	-1,68	-1,7
TOTAL COST/VIATGER TRANSPORTAT	**97,19**	**140,2**

Increment en l'oferta de serveis

L'oferta de serveis s'ha mantingut en xifres similars a l'any anterior tant en la xarxa convencional d'autobusos com en la de metro. Cal tenir en compte però l'increment que ha experimentat l'oferta d'autobusos de barri; com s'ha dit l'any 2000 aquesta oferta s'ha incrementat en 7 noves línies, i ha donat servei a més d'1.300.000 usuaris. En termes de places per quilòmetre recorregut l'oferta d'autobusos ha experimentat un descens percentual del 0,09%. Aquest lleuger descens és degut als 6 dies de vaga en el servei del mes de novembre.

En el cas del metro, el descens de places es per quilòmetre recorregut se situa en el 0,29%. De la mateixa manera l'índex de cotxes-quilòmetres útils ha estat molt similar al de l'any 1999 (-0,19%). En concret, durant l'any 2000 s'han fet 58,4 milions de cotxes-km útils, davant els 58,5 milions de l'any anterior.

PLACES OFERTES PER QUILÒMETRE RECORREGUT

	1999	*2000*	*Percentatge*
Autobusos	3.384,52	3.381,58	-0,09
Metro	10.808,95	10.777,80	-0,29

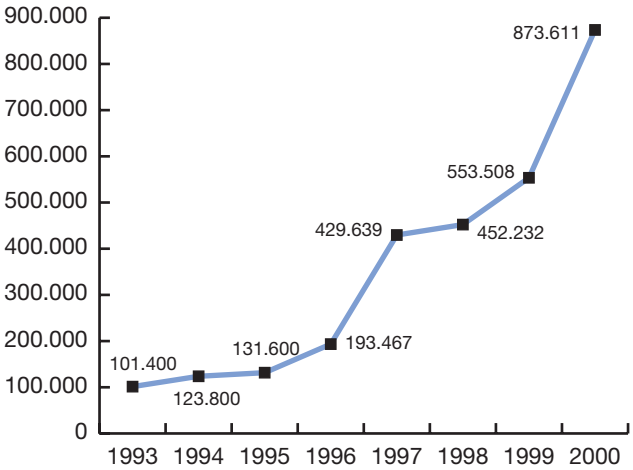
Consolidació de l'increment de l'oferta del bus turístic

La campanya de l'any 2000 ha estat un doble èxit per al bus turístic i per a la nostra ciutat, tant pel que fa a l'ampliació del seu funcionament diari sense interrupció durant tot l'any, com per l'èxit pel que fa al creixement de passatgers i el manteniment d'un elevat nivell de satisfacció dels clients. L'increment del període de servei ha incrementat notablement l'evolució de passatge, que ha augmentat un 57% respecte a 1999.

La magnífica acollida prestada pels clients del bus turístic als vehicles de dos pisos, que permeten recórrer la ciutat des d'una terrassa mòbil, ha dut TMB a incorporar 2 autobusos nous fins a arribar a 22, i durant el primer trimestre de 2001 s'arribarà a les 25 unitats. Amb aquesta flota la freqüència de pas en temporada alta se situa entre 8 i10 minuts.

Durant aquest any també s'ha fet una enquesta d'opinió als usuaris d'aquest servei; un 95% dels clients han manifestat estar-ne satisfets o molt satisfets i li han atorgat una valoració global de 8,2 en una escala de 10 punts.

EVOLUCIÓ DELS PASSATGERS DEL BUS TURÍSTIC



Campanyes de comunicació

Per tal de reforçar alguns aspectes informatius rellevants així com la imatge de marca moderna i dinàmica, TMB ha continuat desenvolupant un seguit de campanyes de comunicació tant a escala global d'empresa com per a aspectes específics de cada mode de transport.

Per al conjunt de TMB, durant l'any s'han portat a terme diverses campanyes com, per exemple, la campanya de Nadal per felicitar les festes als ciutadans; la campanya sobre el Web de TMB i el seu aplicatiu "Vull anar" o la campanya destinada a sensibilitzar els clients per a un millor tracte a les targetes multiviatge. Finalment, cal destacar l'acció destinada a informar els clients del metro i el bus sobre els diferents punts de venda de la targeta T-1. Els elements utilitzats en cadascuna de les campanyes han estat diversos, des de fullets informatius, cartells i autobusos amb publicitat fins a Ràdio Metro, Canal Metro, premsa, ràdio, Internet o televisió, segons cada campanya.

En el cas del Metro, a més de la ja esmentada campanya d'informació sobre les millores a la xarxa, s'han impulsat campanyes per comunicar les ampliacions excepcionals dels horaris en els casos de Cap d'Any, Sant Joan i les Festes de la Mercè, com també una campanya de sensibilització dels clients recordant-los que, per motius de seguretat, no és permès de fumar a les instal·lacions del metro.

En l'àmbit d'autobusos s'han creat les campanyes de llançament de les noves línies de bus del barri, una campanya específica sobre com accedir al bus amb cotxets de bebès i una campanya per tal d'acostar els clients dels autobusos a les biblioteques de la ciutat. Finalment, també s'han editat 250.000 exemplars de la Guia Fàcil del Bus, una eina d'orientació pràctica i completa per moure's per Barcelona amb informació detallada de totes les línies i recorreguts.

Senyalització i informació

En l'àmbit de la senyalització i la informació, TMB centra la seva activitat en la millora i la renovació constant d'aquests elements tan indispensables per a un ús òptim dels serveis oferts.

L'any 2000 s'ha fet un projecte pilot de senyalització de l'estació de plaça Catalunya amb utilització de nous materials i elements tipogràfics. Igualment s'ha desenvolupat una prova pilot de la senyalització de la nova línia de validació a les estacions de Sagrada Família i Collblanc. També s'ha implementat la nova imatge dels oppis exteriors de la xarxa de metro per tal de millorar la visibilitat del nom de les estacions, per mitjà d'un major contrast de color, la col·locació del nom a les dues cares així com la racionalització de la situació per millorar-ne la visualització des del carrer.

També s'han reforçat les senyalitzacions dels Centres d'Atenció al Client en els passadissos, les andanes i els llocs estratègics de les estacions en les quals estan ubicats.

Finalment, la integració tarifària també ha comportat la incorporació de nous elements d'informació així com la renovació i actualització de tots els plànols de la xarxa amb la incorporació del logo de l'ATM.

A la xarxa de superfície també s'ha renovat les tiretes de recorregut de les línies i els plànols de les zones de bus, s'ha completat la renovació de tots els pals de parada i s'ha acabat la conversió de tots els quadres d'informació de les marquesines (de format pal·li a Foster).

Comercialització de les xarxes

TMB ha continuat la política de comercialització de les instal·lacions, els mitjans de transport i els suports publicitaris com a via d'ingressos complementaris als de l'explotació. En aquesta línia ha continuant el patrocini dels elements gràfics informatius com ara guies i plànols de metro i bus, fundes de títols, targetes multiviatge, etc., amb marques com Pans & Company, EasyJet o Nescafé.

En l'àmbit de les instal·lacions, l'any 2000 s'ha endegat el projecte de singularització de l'estació de Maria Cristina L 3 a partir del patrocini de la marca Nescafé. El projecte preveu tant la decoració singular de l'estació com l'establiment d'un seguit d'accions dinamitzadores de l'espai enfocades als clients de l'estació com, per exemple, les degustacions de productes.

Els suports publicitaris també han estat, objecte d'una renovació important: en el cas dels autobusos s'han substituït les motllures antigues per unes altres de noves en els autobusos estàndard i s'ha incorporat un nou format publicitari anomenat "darrere integral" en comptes del format anomenat "todobús". Així mateix, el parc de més de 1.200 tanques/suports de mides 2x1,5 m de la xarxa de metro ha estat substituït pels suports lluminosos anomenats oppis. El motiu principal d'aquesta substitució ha estat donar una imatge més moderna i actual a la xarxa de metro. Finalment també s'ha dut a terme una nova acció de decoració integral de trens amb l'empresa Kellogg's.

Serveis complementaris a les estacions

Ja fa anys que TMB aposta per la introducció de serveis complementaris a l'interior de la xarxa per tal de millorar la qualitat global del servei, potenciar la imatge de l'empresa i consolidar les aportacions d'ingressos econòmics.

En aquesta línia, l'any 2000 s'ha impulsat l'anomenat Pla Renove de les instal·lacions comercials a la xarxa de metro. Aquest pla estratègic té com a objectiu principal la definició i implementació d'un nou concepte d'instal·lació comercial orientada totalment al client del metro. Amb aquests objectius, s'ha adjudicat a una empresa el desenvolupament de la primera fase d'estudi que ha de definir les línies del projecte: definició del concepte comercial, del concepte d'identitat corporativa, del concepte d'arquitectura corporativa i del futur model d'implementació i de gestió.

També al llarg de l'any han continuat les emissions normalitzades de Canal Metro amb continguts informatius, publicitaris i d'entreteniment. Cal ressaltar la incorporació d'una nova imatge corporativa de Canal Metro, així com d'una nova programació. A la fi de l'any, hi havia 68 estacions amb el sistema instal·lat, amb una cobertura aproximada del 81% del total del passatge.

Com a novetat cal considerar la implantació, inicialment a les estacions de Catalunya (L 1), Maria Cristina (L 3), Sants Estació (L 3) i Zona Universitària (L 3), d'un nou sistema de projecció que consisteix en videoprojectors SuperVGA. La projecció es fa sobre pantalles de 120" d'alumini blanc instal·lades a la testera central de cadascuna de les estacions. Aquests projectors substituiran progressivament, en aquelles estacions que ho permetin, els monitors ja instal·lats. Aquest sistema de projecció és capdavanter en el món de les xarxes de metro, i, actualment, és únic entre les grans ciutats del món.

TMB en suport d'actes cívics i culturals

Amb l'objectiu d'acostar-se als ciutadans de l'àrea de Barcelona, TMB ha patrocinat diversos actes cívics i festius entre els quals destaquen: el Parc 2000, celebrat a les instal·lacions del FC Barcelona; amb motiu de la diada de Sant Jordi es va repartir a les estacions de metro i a les principals línies d'autobús un punt de llibre amb l'eslògan "Llegeix al bus", "Llegeix al metro"; Firestiu 2000; el recital líric de Montserrat Caballé amb fins benèfics; la fira de Cornellà; la mostra artística Santa Coloma 3D Art; la fira de Santa Llúcia; i la cavalcada de Reis. En el cas de la Fira d'Abril es posà a l'abast dels ciutadans un servei especial d'autobusos gratuït i un sistema de senyalització amb indicacions dels horaris d'autobusos i metro.

Així mateix, en el marc de les festes de la Mercè 2000, TMB va participar com a col·laborador en la III Mostra de curtmetratges a l'aire lliure i va patrocinar la XII Gimcana TMB, que va tenir la participació d'uns 800 equips aproximadament.

TMB solidari

TMB també ha desenvolupat activitats en el camp de la solidaritat internacional. Durant l'any 2000 s'han entregat 4 autobusos per al transport escolar al municipi de Choloma (Hondures), una zona molt afectada per l'huracà Mitch; l'any 2001 està previst que s'hi enviïn 4 autobusos més i uns 40 equips informàtics. Amb l'objectiu d'ajudar a pal·liar els efectes de les inundacions que van afectar Moçambic es va organitzar una recollida de donatius entre els treballadors que va sumar un total de 800.000 pessetes que es van entregar a Intermón.

En una perspectiva més propera s'ha dut a terme un acord de col·laboració amb la Fundació Institut Guttman en virtut del qual es fan dues sortides mensuals a centres comercials o d'oci amb persones que han vist reduïda la seva mobilitat. Els desplaçaments es fan amb autobusos de TMB i amb conductors que formen part del col·lectiu de voluntariat existent a l'empresa. En la mateixa línia, s'ha establert un acord amb la Fundació Valldaura per tal d'atorgar passis gratuïts als monitors d'aquesta entitat que acompanyen discapacitats psíquics en els seus desplaçaments per la ciutat.

Les persones de TMB

Evolució de la plantilla

La plantilla activa de TMB, el 31 de desembre de 2000, era de 5.417 persones. Aquesta xifra mostra una disminució de 12 persones respecte a l'any anterior. Aquesta evolució es desglossa en una disminució de 42 persones a la plantilla de metro i en un increment de 30 persones a la plantilla de conductors per l'ampliació de l'oferta d'aquest servei.

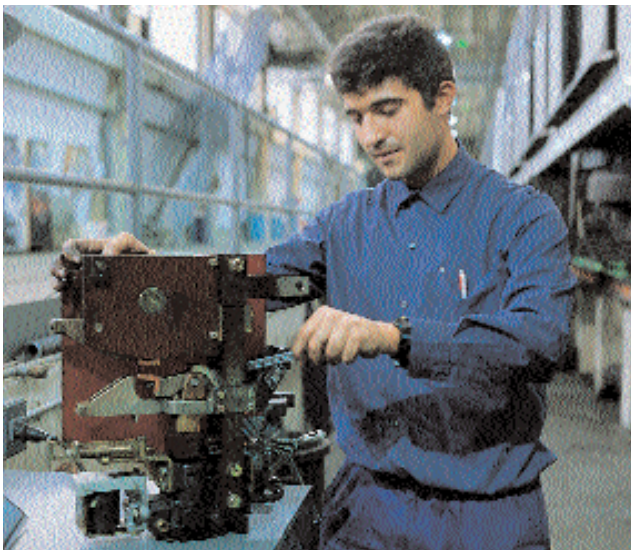
Una nova estructura per a la gestió de les persones

L'any 2000 ha estat de consolidació de la nova estructura de l'àrea de Recursos Humans i Qualitat. Aquesta àrea de gestió de l'organització ha assumit les polítiques corporatives de recursos humans i ha deixat en mans de les unitats de negoci de metro i autobusos les activitats d'administració de personal i de relacions laborals. A més d'aquest procés de descentralització, el novembre del 2000 s'ha completat la reestructuració d'aquesta àrea amb la incorporació del Servei de Qualitat i Medi Ambient. La creació d'aquest servei respon a la necessitat d'avançar en sistemes integrats de qualitat i de gestió mediambiental en un procés de millora contínua, i de desenvolupar, en l'àmbit corporatiu, aquells aspectes socials relacionats amb la multiculturalitat i la diversitat humana de la nostra societat.

Premi Capital Humà per a la política de comunicació interna de TMB

La política de Comunicació Interna de TMB ha rebut el Premi Capital Humano en reconeixement a la solvència i el contingut dels seus programes. El guardó el concedeix la Revista Capital Humano una prestigiosa publicació, a nivell espanyol, sobre temes de Recursos Humans. El jurat, format per membres de les principals escoles de negoci de l'Estat, ha considerat la rellevància de les següents línies d'acció impulsades des de fa temps per TMB:

- Les tres publicacions de comunicació interna (Hora Punta, TMB Express i TMB Gestió) han assolit una tirada conjunta de més de 90.000 números l'any.
- Dins de les accions de comunicació oral: els esmorzars de treball amb el director general i els directors de les àrees de metro i autobús als quals han assistit 221 treballadors de TMB.
- Els Plans d'acollida i formació per a tot el personal ingressat a l'empresa, 6 excursions amb una participació de més de 700 persones i les dues Jornades de Portes Obertes a Can Boixeres i les celebrades amb motiu de la inauguració dels locals del Centre de Suport Telemàtic (CST).



EVOLUCIÓ DE LA PLANTILLA DE TMB EL 31-12-2000

	1999	*2000*
Autobusos		
Plantilla operativa	2.817	2.848
Plantilla a disposició	12	11
Plantilla activa total	2.829	2.859
Metro		
Plantilla operativa	2.596	2.553
Plantilla a disposició	13	14
Plantilla activa total	2.609	2.567
PLANTILLA TMB	**5.429**	**5.417**

SELECCIÓ EXTERNA (ANY 2000)

	Metro	*Bus*
Nombre de processos realitzats	12	19
Nombre candidats presentats	435	870
Nombre contractacions	135	182

La formació de les persones

La formació de les persones que treballen a TMB es dissenya per tal de donar el màxim suport i coherència a línies estratègiques com la qualitat de servei i l'atenció al client, la seguretat, la prevenció de riscos laborals i la salut laboral, les noves tecnologies i el desenvolupament de les polítiques de recursos humans. En cadascun d'aquests àmbits les accions que s'han dut a terme han estat:

LA FORMACIÓ A TMB

Atenció al client: per als treballadors del metro s'ha abordat la formació en atenció al client en els reciclatges dels motoristes i la formació dels auxiliars de control de la informació. Igualment, la resta del personal d'explotació ha rebut formació orientada als elements tècnics més vinculats a la seguretat i a la qualitat de servei.

Gestió de la qualitat: en l'àmbit de la gestió de la qualitat s'han dut a terme les accions formatives per al manteniment de les certificacions de Qualitat ISO 9002 ja obtingudes per part del Centre de Control de Metro i dels Centres d'Informació i Atenció al Client; així mateix s'han desenvolupat les accions adreçades a la gestió de les pròximes certificacions de la línia 2.

Seguretat i salut laboral: ha estat molt important l'extensió a totes les àrees operatives d'autobusos del Programa de prevenció d'accidents, amb una especial incidència en la seguretat i la qualitat del servei. Aquest programa formatiu, que s'orienta a l'aplicació de tècniques de conducció defensiva i d'anàlisi i seguiment personalitzat de les incidències, està obtenint excel·lents resultats pel que fa a l'índex d'accidentalitat.

Formacions per a directius i tècnics: per a aquest col·lectiu específic s'han dut a terme 55 accions de formació que han suposat 796 assistents i 5.494 hores de formació en el conjunt de TMB.

El programa de suport al comandament: sota aquest títol s'articula el conjunt d'accions dirigides a la formació dels comandaments intermedis. Durant l'any 2000 s'han fet 35 accions específiques per a comandaments intermedis de tot TMB. S'ha incrementat el nombre d'hores de formació en més d'un 40%, fins a arribar a 4.292 hores amb un total de 697 assistències.

ACTIVITATS DE FORMACIÓ REALITZADES

	Nombre d'hores Treballadors de Bus	*Nombre d'hores Treballadors de Metro*
Hores-assistent de formació en qualitat de servei i atenció al client	29.059	17.472
Hores-assistent de formació en seguretat, prevenció de riscos laborals i salut laboral	23.721	13.157
Hores-assistent de formació en medi ambient	3.085	244
Hores-assistent de formació en noves tecnologies i tecnologies de la informació	15.619	18.088
Hores-assistent de formació en suport de les polítiques de recursos humans (excepte seguretat)	4.006	7.372

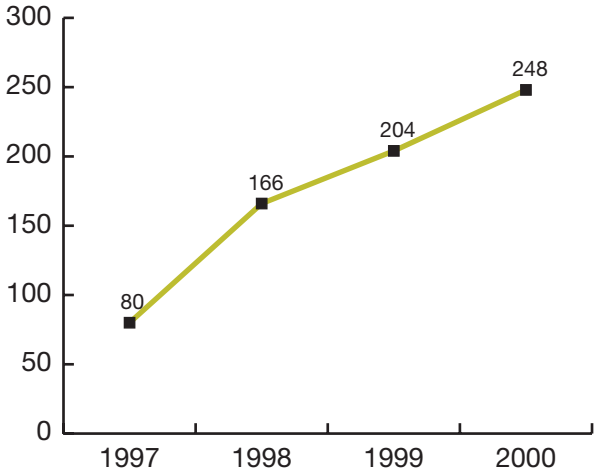
II Convenció de Directius, Tècnics i comandaments intermedis de TMB

El 22 de gener de 2001 es celebrà aquesta trobada anual, corresponent a l'any 2000, amb l'assistència d'unes 700 persones amb responsabilitat sobre la gestió d'equips humans a TMB. El lema escollit "Nous Reptes, nous horitzons", va servir per emmarcar la jornada que comptà amb diverses intervencions de persones de fora de l'empresa que aportaren els seus anàlisis i punts de vista sobre l'evolució de la gestió de TMB. Així mateix el Conseller Delegat, Emili López-Bailón i el Director General Albert Busquets exposaren, respectivament, les accions a desenvolupar en el Pla d'empresa i el balanç de l'any 2000.

Grups de Treball i Qualitat

TMB, en la línia de promocionar la millora contínua de la qualitat i d'implicar les persones en el disseny i la resolució de problemes, impulsa un programa voluntari de Grups de Treball. L'any 2000 es va celebrar la IV Jornada de Grups de Treball i Qualitat a Cornellà, amb la participació de 700 treballadors, durant la qual es van presentar un total de 61 projectes de millora. La participació global en els Grups de Treball ha estat de 248 treballadors, 97 pertanyents a l'àrea d'autobusos i 151 a la del metro. Així mateix, aquests Grups han estat presents al Congrés de Valors de l'empresa celebrat a Barcelona i a la Reunió sobre Grups que va tenir lloc a Vigo.

EVOLUCIÓ DEL NOMBRE DE PARTICIPANTS EN ELS GRUPS DE TREBALL

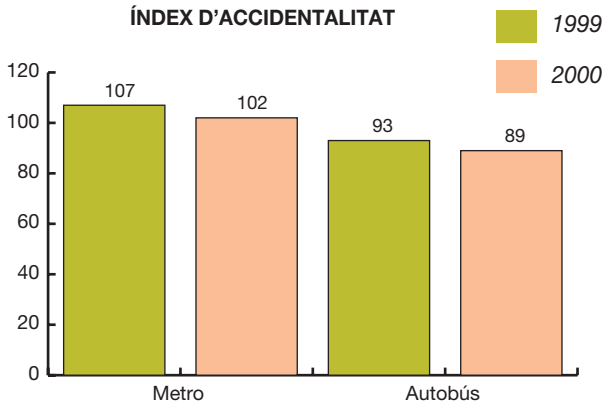


Prevenció de riscos laborals

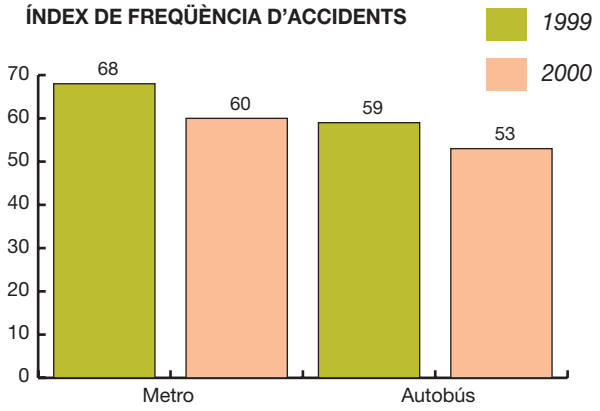
Pel que fa a la prevenció de riscos laborals, durant l'any 2000 s'han impulsat els Plans base de prevenció de riscos tant per a la Unitat de Negoci de Metro com per a la d'Autobús. Això ha significat la intensificació de tres línies de treball concretes.

1. Finalització de l'avaluació de riscos de tots els llocs de treball
2. Planificació de l'activitat preventiva amb consens de les mesures preventives, el termini, el pressupost i el responsable d'implantació, designat d'entre les àrees operatives
3. Inici del Pla de formació en prevenció de riscos laborals.

També és important destacar l'evolució favorable dels índexs d'accidentalitat a l'empresa. En el cas del metro l'índex d'accidentalitat (nombre d'accidents amb baixa x 1.000/ nombre de treballadors) ha disminuït 5 punts, mentre que l'índex de freqüència (nombre d'accidents amb baixa x 1.000.000/nombre d'hores treballades) ha disminuït en 8 punts. Pel que fa als autobusos l'índex d'incidència ha baixat 4 punts i el de freqüència 6 punts.



Nombre d'accidents amb baixa x 1000/nombre de treballadors



Nombre d'accidents amb baixa x 1.000.000/nombre d'hores treballades

Pla de reequilibri del Pla de pensions

El 20 de setembre es van presentar a la Direcció General d'Assegurances els plans de reequilibri per al Pla de pensions dels treballadors del servei d'autobusos i de metro. Aquests plans recullen les obligacions de l'empresa davant el personal actiu en concepte de serveis passats i les obligacions davant els jubilats i els beneficiaris receptors de prestacions complementàries de pensions. Amb això culmina el procés d'externalització dels compromisos per pensions als quals estava obligada l'empresa segons la Llei vigent.

En essència, els plans de reequilibri preveuen, d'una banda, la incorporació al Pla de pensions de les obligacions amb el personal passiu que fins eren ateses directament per l'empresa, i, de l'altra, la transferència dels fons constituïts al Pla de reequilibri. Aquests fons van ascendir a 4.658 milions de pessetes en el cas dels autobusos i 5.840 milions de pessetes en el cas del metro. L'import restant serà aportat per TMB en el període 2000-2012, durant el qual es rebran tots el recursos que les administracions signants del Contracte-Programa aportaran amb caràcter finalista per als compromisos de pensions de TMB.

Signatura del Conveni Col·lectiu de Metro 1999-2001

El Conveni Col·lectiu de Metro vigent per al període 1999-2001 va ser signat el 10 de maig per una majoria suficient de les seccions sindicals, a diferència, per tant, del darrer signat que no era d'eficàcia general.

La signatura d'aquest Conveni, de contingut clarament econòmic, ha significat la consolidació del darrer Conveni Extraestatutari i la consolidació del Pla de pensions. Un altre aspecte important que cal destacar de la signatura d'aquest Conveni és la pau social assolida i la millora del clima laboral que representarà al llarg dels 3 anys de vigència.

Instal·lacions i vehicles

Instal·lacions fixes

Quant a les actuacions dutes a terme en estacions de la xarxa de metro durant l'any 2000 es poden destacar, entre d'altres, les següents: la remodelació total de l'estació d'Hostafrancs, incloent-hi els vestíbuls, els accessos i les línies de validació amb torniquets de portes de vidre. A l'estació de Sagrada Família, en el vestíbul secundari (L 5), s'ha fet la remodelació de l'oficina comercial, de la taquilla de venda i el trasllat de la línia de validació . En el vestíbul principal també s'ha instal·lat un segon punt de venda a la cabina del cap d'estació. L'any 2000 també s'ha dut a terme la remodelació integral de les estacions de Badal i Collblanc amb la instal·lació de noves línies de validació amb validadores reversibles. Intervencions similars s'han portat a terme a Fondo (L 1) amb la remodelació de la línia de validació de l'estació i Mercat Nou (L 1) amb la remodelació del vestíbul secundari de l'estació. Aquest any també s'han instal·lat noves escales mecàniques a les estacions de Marina, Montbau, Congrés, Vilapicina, Navas i Maragall, així com dues escales mecàniques a les estacions de Sant Andreu, Pubilla Casas i Horta.

Pel que fa a les intervencions a les andanes cal destacar la renovació de la pintura de les testeres de les estacions de Clot, Monumental, Tetuan, Passeig de Gràcia, Universitat i Sant Antoni (L 2); la reforma interior de les estacions de Maria Cristina i les Corts (L 3); la instal·lació del Canal Metro a la línia 3 i a les estacions d'Urquinaona (L 1), Maragall (L 5) i Verdaguer (L 5); la remodelació de les escales d'obra als accessos a les andanes i al passadís d'enllaç de Diagonal (L 3) i exteriors de Diagonal (L 5); i la instal·lació de tancaments, nova senyalització i intèrfons a les andanes de la línia 4.

DADES DE LA XARXA DE METRO

	km	*Estacions*	*Escales mecàniques*	*Ascensors*	*Ample de Via*	*Trens en hora punta*	*Interval de pas*	*Velocitat comercial*	*Alimentació elèctrica*
L 1	20,7	30	82	17	1.674 mm	23	3'50''	29,8 km/h	3r carril
L 2	8,6	12	77	32	1.435 mm	9	4'13''	28,0 km/h	Catenària rígida
L 3	14,2	21	81	0	1.435 mm	17	3'46''	28,4 km/h	Catenària rígida
L 4	21,1	26	46	1	1.435 mm	21	4'29''	28,7 km/h	3r carril
L 5	16,6	23	76	0	1.435 mm	24	3'25''	25'9 km/h	Catenària rígida
Total	**81,2**	**112**	**362**	**50**		**94**			

Intervencions per millorar la seguretat

Durant l'any 2000 s'ha completat amb èxit la fase 2 del Sistema de Vigilància Centralitzat (SIVICE) amb 37 noves estacions, la qual cosa estén el nou sistema al 50% de la xarxa. En aquest sentit a la línia 2 s'ha fet la instal·lació i posada en marxa dels sistema de videovigilància centralitzada a les estacions d'enllaç (la Pau, Clot, Sagrada Família, Passeig de Gràcia, Universitat i Paral·lel). En aquesta mateixa línia es van fer proves de videovigilància a l'interior d'un tren amb un prototip de l'empresa MATRA. Finalment, també ha entrat en servei el nou sistema de senyalització i interfonia en andanes de totes les estacions de la línia 3.

També cal esmentar l'aplicació d'una nova operativa de seguretat a la línia 4 amb la distribució de la línia en zones model de gestió conjunta amb el Departament de Seguretat, la Policia Nacional i la Policia Local.

D'altra banda s'ha millorat la funcionalitat i la seguretat de 26 escales mecàniques, les quals han estat dotades de variadors de freqüència, autòmat de telecontrol i armari exterior. Pel que fa a les sortides d'emergència, se n'ha construït una a l'estació de la Pau i s'ha adequat un dels vestíbuls de Maragall (L 4) per a aquest ús amb la instal·lació de noves portes especials, senyalització i videovigilància.

Material mòbil del metro

Les característiques tècniques de la flota de metro obliguen a considerar individualment l'edat mitjana de cadascun dels dos grups de trens que la integren: d'una banda, es troben els trens més antics que corresponen a les sèries 1000/1100 (línies 4 i 5), de l'altra les sèries 4000, 2000 i 3000 (línies 1, 2 i 3) que representen els trens de més nova tecnologia.

L'edat mitjana resultant del conjunt de la flota de metro és de 16,96 anys, la qual cosa reflecteix una flota relativament jove si es té en compte que, seguint criteris de la Unió Internacional del Transport Públic, es considera que la vida útil d'un tren és d'uns 30-35 anys.

TMB ha dissenyat un programa de millores per tal de mantenir i renovar el conjunt de les unitats del metro. Això ha permès que les sèries més antigues (sèries 1000/1100) augmentin la seva vida útil i ofereixin uns nivells de qualitat i prestacions similars als de la resta de trens més moderns.

EDAT MITJANA DE LA FLOTA

Línia	*Edat mitjana*
L1	11,96
L2	4,75
L3	12,82
L4	21,40
L5	24,73
Total	**16,96**

PROGRAMA DE MILLORES DE LA FLOTA DE METRO

Sèrie 1000: dins les accions de remodelació i renovació dels cotxes, s'han instal·lat 488 mecanismes de portes de passatge (12 trens complets).

Sèrie 1100: pintat d'11 cotxes de color blanc, incloent-hi la reparació i el sanejament de la planxa de la caixa, les portes i les finestres, així com l'aplicació de protecció antigrafits.

Sèrie 4000: renovació del paviment de 2 trens.

Sèrie 3000: renovació del paviment de 3 trens.

Línia 5: remodelació de l'interiorisme de 23 cotxes.

Línia 4: remodelació de l'interiorisme de 18 cotxes i substitució del sòl de 8 cotxes de la línia 4.

DADES DEL PARC MÒBIL DEL METRO

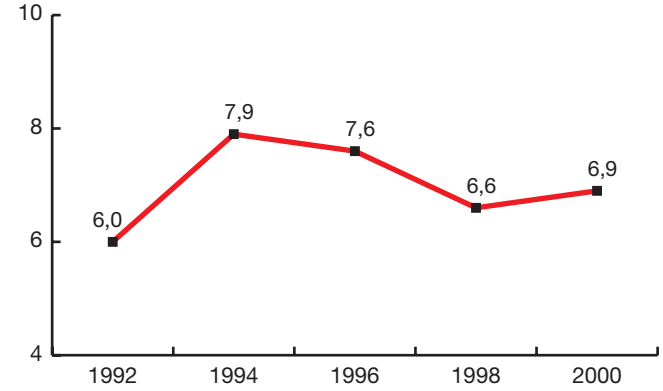
Parc de cotxes	*S1000*	*S2000*	*S2100*	*S3000*	*S4000*	*Total*
Motors	208	24	20	72	96	420
Remolcs	52	6	5	18	24	105

Flota d'autobusos

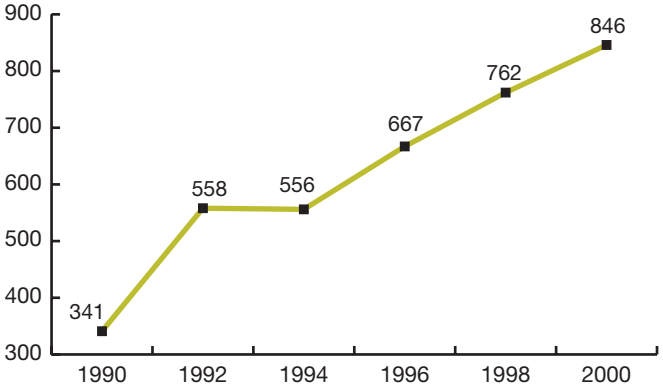
Durant l'any 2000 s'han incorporat 22 nous vehicles que s'havien adquirit l'any anterior: un autobús articulat MAN, 14 minibusos destinats a les noves línies de barri i 7 autobusos de dos pisos que presten servei a les línies del bus turístic. Aquest any també s'han donat de baixa 5 microbusos. Amb aquestes accions la mitjana d'edat del parc mòbil se situa en 6,9 anys.

Amb aquestes incorporacions la flota del servei d'autobusos disposa d'un total de 846 unitats equipades totes amb aire condicionat. Aquesta xifra cal sumar-hi els 19 autobusos de dos pisos que presten servei a les línies de bus turístic. A més, el conjunt de la flota es va adaptant progressivament per permetre el transport de persones amb mobilitat reduïda. Al final de l'any 2000, 427 unitats són de sòl baix. Amb aquestes unitats, TMB disposa actualment de 54 línies d'autobús parcialment adaptades per a persones amb mobilitat reduïda, la qual cosa suposa que 54 línies disposen de la meitat o més dels cotxes adaptats.

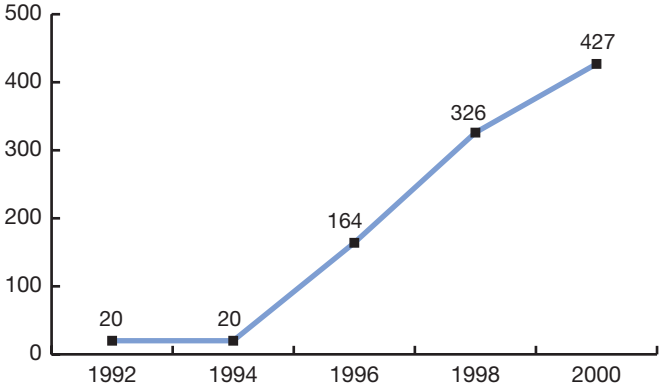
EVOLUCIÓ DE L'EDAT MITJANA DE LA FLOTA D'AUTOBUSOS



EVOLUCIÓ DEL NOMBRE D'AUTOBUSOS AMB AIRE CONDICIONAT



EVOLUCIÓ DEL NOMBRE D'AUTOBUSOS DE PIS BAIX



DADES DE LA XARXA D'AUTOBUSOS				
	Urbanes	*Urbanes altres municipis*	*Intermunicipals*	*Total*
Nombre de línies	70	3	16	**89**
Longitud de la xarxa (km, semi-suma Anada i Tornada)				**784,17**
Nombre de cotxeres				**4**
Nombre de parades				
• Nombre de parades amb marquesina a Barcelona				1.014
• Nombre de parades amb marquesina a la resta de municipis				150
Total parades amb marquesina				**1.164**
• Nombre de parades amb pal de parada a Barcelona				771
• Nombre de parades amb pal de parada a la resta de municipis				144
Total parades amb pal de parada				**915**

DADES DE LA XARXA D'AUTOBUSOS					
	Estàndard	*Articulats*	*Microbusos i minibusos*	*Autobusos de 2 pisos*	*Total*
Parc en explotació	*637*	*175*	*34*	*19*	*865*
Flota necessària per al servei					*770*
Nre. autobusos amb aire condicionat					*846*
Nre. autobusos amb pis baix					*427*

Restauració de trens històrics

Durant l'any 2000 han continuat els treballs d'investigació històrica, preparació de plànols i elaboració del Plec de condicions tècniques per continuar la segona fase de la restauració del tren històric M1-M6-M8 que va ser restaurat per commemorar el 75è Aniversari del Metro. Durant l'any també es va recuperar de la línia 1 el cotxe 425, de dues cabines i galga d'amplada espanyola, el qual va ser traslladat al taller de Sagrera perquè sigui restaurat en un futur.

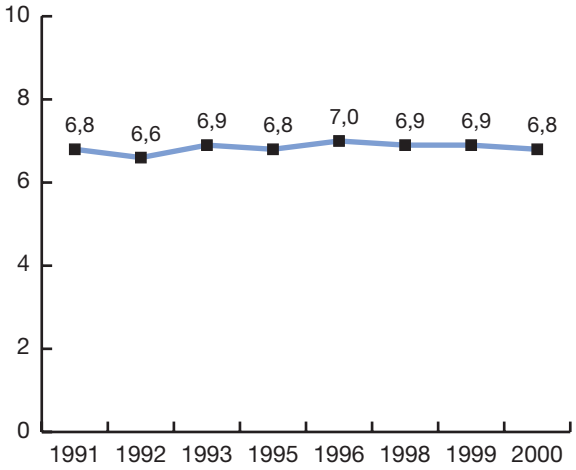
Qualitat i medi ambient

L'opinió dels nostres clients

Des de 1991 TMB fa enquestes d'opinió per determinar la qualitat del servei percebuda pels clients. La informació recollida en aquestes enquestes proporciona la informació necessària per saber com arriben al client les accions de l'empresa encaminades a millorar la qualitat del serveis que ofereix. Així mateix, també s'obté l'índex de satisfacció del client (ISC), un indicador que reflecteix la valoració mitjana dels clients per a cadascun dels serveis. L'any 2000 l'enquesta s'ha dut a terme entre els clients del metro.

El 63% dels clients ha opinat, de forma espontània, que algun aspecte del servei de metro ha millorat i esmenta com a millores percebudes, sobretot: poder gaudir de noves estacions i nous trens, que el trajecte és més ràpid, amb més freqüència de trens i que les indicacions són més clares. La nota mitjana atorgada pel client del metro ha estat de 6,8 punts (en una escala de 0 a 10).

ÍNDEX DE SATISFACCIÓ DEL CLIENT DEL METRO: EVOLUCIÓ DE LA NOTA MITJANA



Qualitat de l'oferta de serveis

Per tenir una visió global de la qualitat dels serveis que presta, TMB també avalua el compliment dels serveis programats a través del grau de compliment de l'oferta teòrica. Aquest indicador mostra la capacitat de TMB de respondre als serveis programats, un dels principals compromisos amb els clients. En aquest sentit, el servei d'autobusos ha assolit un compliment del 98,93% i millora en mig punt els resultats de 1999. En el cas del metro, la mitjana de compliment ha estat del 97,3%, similar a la de 1999. Si s'analitza el compliment mensual del serveis de metro per les diferents línies, s'observen uns nivells sempre superiors al 94%.

Les certificacions ISO 9002

L'any 1998 TMB va culminar el primer procés de certificació a través de la norma ISO 9002 per al Centre de Control i Regulació de l'Explotació d'Autobusos (EC-180/2/98) i el Centre de Control de Metro (EC-203/2/8). Durant el 1999 es van dur a terme els treballs per a la certificació dels centres d'atenció al client, que es van fer realitat l'any 2000. Aquestes certificacions han permès unificar els criteris d'actuació, l'aplicació dels quals ha permès oferir al client una atenció més individual i personalitzada.

Finalment, cal destacar que el Centre de Suport Telemàtic ha obtingut el Certificat ISO 9002 (EC-537/2/200). Aquesta certificació ha coincidit amb una reorganització d'aquest servei de suport informàtic als treballadors de l'empresa. La ISO ha permès recollir els principals procediments d'actuació del Centre, instrument fonamental per a la millora continuada del servei ofert als clients de l'empresa.

Finalment, TMB ha iniciat una nova línia de certificacions ISO 9002/2000 que afectarà les gerències de les línies de metro. En aquesta sentit s'ha iniciat el procés de certificació per a la gerència de la línia 2 i s'han elaborat 27 procediments operatius i el Manual d'Atenció al Client. Aquests procediments operatius han estat revisats per part de la resta de gerències i del Centre de Control de Metro (CCM).

Q IGAI
EMPRESA CERTIFICADA
ISO 9002
EC-203/2/98
ACREDITAT PER ENAC
CCM

Q IGAI
EMPRESA CERTIFICADA
ISO 9002
EC-180/2/98
ACREDITAT PER ENAC
CRE

Q IGAI
EMPRESA CERTIFICADA
ISO 9002
EC-537/2/2000
ACREDITAT PER ENAC
CST

Compromís explícit amb el medi ambient

Després d'un període de rodatge del Sistema de Gestió Mediambiental (SGMA) segons la norma UNE-EN-ISO 14001/96 implantat als autobusos a la via pública (AVP), durant l'any 2000 s'ha obtingut la certificació ISO 14001 (MA-025/200).

Amb l'obtenció d'aquesta certificació mediambiental, la direcció de TMB assumeix el compromís de desenvolupar plans d'empresa compatibles amb el medi ambient a fi de minimitzar els efectes negatius de la seva activitat com a empresa de serveis.

L'any 2000 ha acabat la diagnosi mediambiental de tots els centres productius de metro i d'autobusos, prèvia a la implantació d'un sistema de gestió mediambiental. En aquests moments només queda per fer la diagnosi mediambiental dels transports d'oci.

COMPROMISOS DE TMB AMB EL MEDI AMBIENT

- Orientar la gestió mediambiental de l'empresa cap a la reducció de les emissions contaminants atmosfèriques i acústiques; incrementar l'eficiència energètica.
- Millorar la comunicació i formació dels empleats i col·laboradors pel que fa al compliment d'una política relativa al medi ambient i a la seguretat vial.
- Establir objectius quantificables i programes que els desenvolupin i que impliquin una millora contínua de les activitats que desenvolupa l'empresa, mitjançant l'aplicació de noves tecnologies més netes que siguin assumibles econòmicament, així com l'aplicació de bones pràctiques en aquells casos en els quals no es puguin aplicar noves tecnologies.
- Col·laborar amb els clients i amb les autoritats en la difusió mediambiental tant interna com externa.

Reutilització d'aigües residuals

Dins del Pla de reutilització de les aigües residuals de TMB, i coincidint amb la remodelació de les cotxeres de Roquetes que han estat dotades d'un nou túnel de rentat de trens, s'ha instal·lat un sistema de depuració de les aigües del túnel que permet reutilitzar el 85% de l'aigua consumida amb l'estalvi consegüent. També s'hi ha instal·lat un sistema d'osmosi inversa per millorar la qualitat de les aigües utilitzades per esbandir el detergent utilitzat en el rentat dels trens, el qual es preveu que entri en funcionament al principi de l'any 2001.

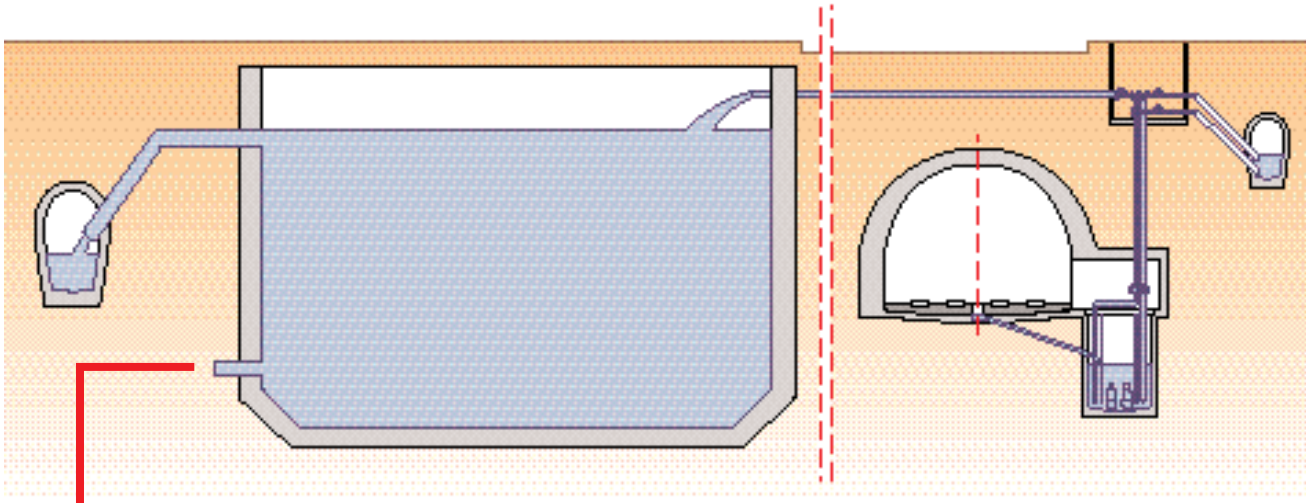
A les cotxeres de Roquetes també s'ha millorat l'operativitat de la màquina de rentar peces en circuit tancat, a la qual s'ha afegit un sistema de separació d'olis i greixos, amb la qual cosa s'aconsegueix el tractament d'aigües residuals en origen i allargar-ne el temps de retirada.

Gestió de residus contaminants

En aquest àmbit, l'any 2000 s'ha completat el sistema de depuració fisicoquímic instal·lat al Triangle Ferroviari del Metro, amb la instal·lació d'un sistema de coagulació/floculació per aconseguir la separació de fangs i el tractament final de l'aigua depurada mitjançant un sistema de filtració i control del pH.

Durant l'any 2000 també s'han iniciat els treballs necessaris per substituir l'actual gas refrigerant de transició tipus R-22 de 22 equips d'aire condicionat de trens de la sèrie 1000 pel gas R 407, més respectuós amb la capa d'ozó. L'any 2001 es preveu completar aquesta substitució.

En compliment de la Directiva 96/59/CE, el Servei d'Infraestructures ha continuat el programa d'instal·lació de transformadors de tipus sec en substitució dels transformadors dotats de piralè, els quals són eliminats posteriorment mitjançant incineració.



A UTILITZACIÓ

TMB internacional

L'any 2000, TMB ha continuat aportant a altres administracions i empreses d'arreu del món els seus coneixements específics sobre els mitjans de transport públic que gestiona. A través d'aquesta activitat d'assistència tècnica exterior s'assoleixen diversos objectius:

- Formació permanent dels nostres tècnics mitjançant la participació directa en projectes externs en línia amb les innovacions tecnològiques més modernes.
- Rendibilitzar els mitjans propis compatibilitzant les responsabilitats de TMB amb projectes externs.
- Augmentar el prestigi de TMB i aportar ingressos que permetin cobrir els costos de l'activitat anterior.

Els projectes més importants en els quals ha participat TMB durant l'any 2000 han estat el disseny i la posada en servei de material mòbil a Porto; el Pla Director de Transports de l'àrea metropolitana de Tunis; la finalització de l'assistència al metro de Caracas i la substitució dels antics mecanismes de portes del metro a Kíev. TMB ha participat en tots aquests projectes com a assessor principal d'enginyeria.

Durant l'any 2000 TMB també ha participat en concursos d'adjudicació de projectes dels quals s'està en espera de resolució, com l'assistència tècnica per al metro de Sevilla i el disseny d'un sistema de transport integrat per a la ciutat de Panamà. En aquesta última proposta hi intervé com a soci de l'empresa TUBSA (Tecnologies Urbanes, SA). En la mateixa línia TMB, conjuntament amb d'altres empreses del sector, s'ha presentat al concurs convocat per la ciutat de Buenos Aires per a decidir la concessió del servei de Bus Turístic de la ciutat. Una vegada avaluats tots els projectes presentats el grup d'empreses de TMB va ser l'únic participant que va superar la puntuació exigida; degut a una impugnació dels resultats, s'està a l'espera de la decisió final sobre aquesta concessió. En una perspectiva de futur, TMB ha mantingut contactes per a futures col·laboracions amb els metros de Teheran, Valencia (Veneçuela) i São Paulo.

Finalment, també cal destacar, com a projecte emblemàtic de l'any 2000, l'entrada de TMB en la societat creada per participar en el concurs de concessió d'un "Sistema Singular de Transport" no convencional per al Principat d'Andorra. Aquesta oferta, presentada conjuntament per grups d'importants societats franceses i espanyoles, ha resultat l'única d'interès per a les autoritats andorranes.

Situació comptable

Evolució dels Ingressos

Els ingressos de Transports Metropolitans de Barcelona l'any 2000 han estat de 58.724 milions de pessetes. Aquesta xifra es desglossa en els ingressos provinents de les vendes de títols de transport, que suposen un 57,4% del total, els ingressos derivats de les subvencions per prestació de serveis públics, un 37,4%, i finalment els ingressos provinents de la gestió de recursos propis amb un 5,1%. En termes generals, i en comparació amb l'exercici de 1999, s'observa un increment del percentatge dels ingressos per venda de títols així com de recursos propis, mentre que hi ha un descens de més del 2% dels ingressos per subvencions al servei.

COMPOSICIÓ DELS INGRESSOS DE TMB 1999-2000

	1999	*2000*	*Diferència*
Vendes	32.066	33.749	+5,2%
Ingressos propis	2.745	3.006	+9,5%
Subvencions al servei	22.452	21.969	-2,2%
TOTAL INGRESSOS	**57.263**	**58.724**	**+2,6%**

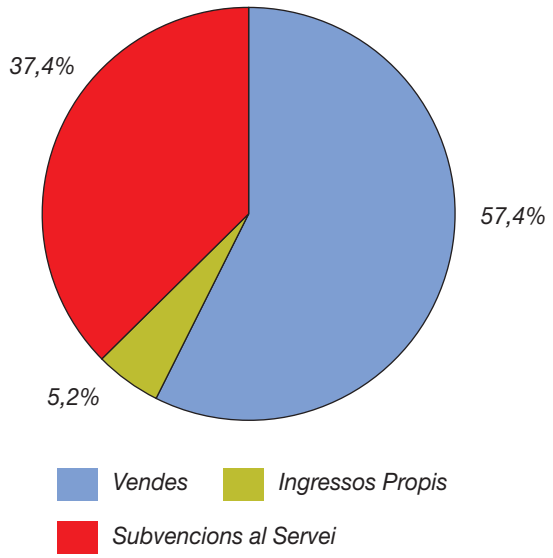
Metro

En el cas del servei de metro, els ingressos totals augmenten un 5,9% respecte a l'any anterior. Els ingressos derivats de les vendes han crescut 1.058 milions de ptes (+5,5%) com a conseqüència del creixement de viatgers i de l'evolució de la tarifa mitjana. Els ingressos propis han augmentat un 7,3% i les subvencions al servei derivades del Contracte-Programa un 6,5%.

Autobusos

Pel que fa al servei d'autobusos, els Ingressos d'explotació disminueixen un 0,6% a causa del descens en 972 milions de ptes de les subvencions al servei. Tanmateix, si només es consideren els ingressos per vendes i la resta d'ingressos propis, aquests augmenten l'any un 5,5%. Les vendes creixen en 625 milions de pessetes (4,8%) i els ingressos propis augmenten en 166 milions de pessetes (10,9%).

COMPOSICIÓ DELS INGRESSOS



Evolució de les despeses d'explotació

Les despeses d'explotació de TMB durant l'any 2000 han estat de 43.738 milions de pessetes, la qual cosa significa un creixement global d'un 8,0% respecte a l'exercici anterior. Percentualment, la partida més important de la despesa és la destinada a personal, amb un 65,9% del total, seguida per la de serveis exteriors amb un 18,7%, electricitat i carburants amb un 8,8%, i finalment el capítol d'altres despeses amb un 6,6%.

Metro

En el servei de metro les despeses d'explotació abans d'amortització i pensions han crescut un 7,3% respecte a l'any anterior. No obstant això, cal tenir en compte que, per comparar de forma homogènia els dos darrers exercicis, s'ha de descomptar l'increment atípic de la partida de tributs, com a conseqüència de l'augment de la prorrata de l'IVA (+149,8%). Aquest increment es deu al fet que l'import de la prorrata de l'any 2000 incorpora un canvi en els criteris de càlcul de la prorrata respecte a l'any anterior. Si es descompta la partida de tributs, l'increment de les despeses d'explotació és del 5,9% i similar a l'augment dels ingressos.

Dins de les partides que creixen destaquen: els aprovisionaments (9,8%), els serveis exteriors (19,8%) i les despeses de personal (4,4%). L'increment en un 19,8% dels serveis exteriors s'ha degut bàsicament al creixement d'algunes partides relacionades amb la qualitat del servei com les despeses de reparació i conservació de trens i les de reparació i conservació de la resta d'immobilitzat; les despeses de seguretat i vigilància, les despeses de neteja i sanejament i les d'assistència tècnica i estudis, entre d'altres.

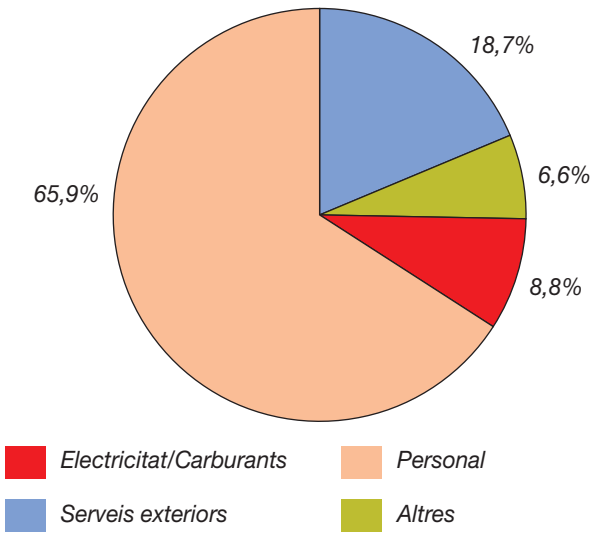
D'altra banda, també cal ressaltar el descens de les despeses d'energia en més d'un 10,8% com a conseqüència de la disminució del preu unitari del kWh, gràcies a les millores introduïdes en la gestió d'aquest input. Finalment les amortitzacions s'incrementen un 5,4% com a conseqüència de les inversions realitzades en els darrers anys.

Autobusos

En el cas d'autobusos les despeses d'explotació abans d'amortitzacions i de pensions han crescut un 8,6% respecte a l'any anterior. En aquest cas també cal tenir en compte l'increment atípic de la partida de tributs, com a conseqüència de l'augment de la prorrata de l'IVA (+163,5%). Si es descompta la partida de tributs, l'increment de les despeses d'explotació passa a ser del 6,4%.

Pel que fa la resta de les partides que integren les despeses d'explotació, destaquen les despeses de carburant, que creixen un 28,8% com a conseqüència de l'evolució del preu del gasoil durant l'any 2000. Les despeses de serveis exteriors creixen en un 23,2% principalment per l'augment d'algunes partides com: la reparació i conservació d'elements de transport, assegurances, neteja i sanejament, cànon del bus turístic, treballs d'informàtica i assistència tècnica i estudis. Les partides de despeses d'aprovisionaments i de personal augmenten un 2,9% i un 2,0% respectivament, ambdues per sota de l'IPC.

COMPOSICIÓ DE LES DESPESES



COMPOSICIÓ DE LA DESPESA DE TMB 1999-2000

	1999	*2000*	*Diferència*
Aprovisionaments	1.347	1.439	+6,8
Electricitat / Carburants	3.582	3.846	+7,4
Personal	27.975	28.850	+3,0
Serveis exteriors	6.712	8.149	+21,4
Tributs	493	1.271	+157,8
Variacions de provisions	399	183	-54,1
TOTAL	**40.508**	**43.738**	**+8,0**

Inversions

Autobusos

Durant l'any 2000 la Unitat de Negoci d'autobusos ha fet inversions per valor de 4.155,5 milions de pessetes, de les quals 1.589,8 milions corresponen a inversions en immobilitzat material, 168,4 milions a immobilitzat immaterial, i la resta, 2.397,3 milions de pessetes, a variacions d'immobilitzat en curs. Així mateix, dins d'aquests imports s'inclou l'efecte de la prorrata de l'IVA, que ha estat de 242,6 milions de pessetes. Dins de les inversions més importants, cal destacar: la compra de la nova cotxera d'Horta, les inversions en aplicacions informàtiques (SAP R3, monitorització de sistemes, entre d'altres) i la compra d'autobusos i elements de transport.

Metro

El servei de metro ha fet unes inversions globals de 5.634,8 milions de pessetes, dins les quals: 127,7 milions de pessetes corresponen a immobilitzacions immaterials; 4.513,2 milions de pessetes a immobilitzat material, i la resta, 993,8 milions de pessetes s'han destinat a variacions d'immobilitzat en curs. Així mateix, dins d'aquestes xifres hi ha inclòs l'efecte de la prorrata de l'IVA amb un valor total de 142,1 milions de pessetes.

Les inversions més destacades del període han estat destinades a la remodelació d'estacions; instal·lacions fixes, bàsicament les destinades a escales mecàniques i a la renovació integral d'un tram de via de la línia 3; maquinària, instal·lacions i utillatge, entre les quals destaquen les inversions en SVV, ATP, pati de vies de Can Boixeres, 35 passos automàtics reversibles i les inversions destinades a la remodelació de la cotxera i el túnel de rentat de Can Boixeres, entre d'altres. Finalment, també han estat importants les inversions en mobiliari (1.100 oppis publicitaris i 263 radiotelèfons), les d'elements de transport entre les quals hi ha equips d'aire condicionat per a trens, pantògrafs dels trens de la sèrie 3000, disjuntors i convertidors/compressors per a cotxes de la línia 5.

Reptes de futur

Ampliacions a la xarxa i al servei de metro

El darrer trimestre de 2001 entrarà en servei, d'acord amb el Conveni d'Infraestructures, un nou tram de la línia 3 que inclourà 3 noves estacions (Mundet, Valldaura i Canyelles). Aquest fet obligarà a incorporar al servei d'aquesta línia nous trens quíntuples. Així mateix, s'ha previst la posada en servei d'un tren quíntuple més a la línia 2, per tal de reduir l'interval.

Continuant les actuacions previstes en el Conveni d'Infraestructures, l'any 2002, entrarà en servei la conversió en línia 2 de l'actual tram de línia 4 la Pau-Pep Ventura. Això suposa necessàriament l'entrada en servei de 6 nous trens quíntuples com a conseqüència de les diferents condicions infraestructurals de les estacions de la línia 2 respecte a les de la línia 4.

Durant el darrer trimestre de 2001 també es preveu la prolongació de l'horari nocturn de servei de metro en una hora de dilluns a dijous. Aquest fet obligarà a posar en servei 4 vehicles més per a treballs de manteniment de via per tal de fer els treballs de manteniment en menys temps.

Millores a les estacions

El conjunt d'actuacions de millora de les estacions de la xarxa depenen de les inversions de la Generalitat de Catalunya i l'Administració General de l'Estat. Durant els propers anys aquest conjunt d'accions s'encaminaran a la millora de les correspondències i a l'adequació de l'accés per a persones amb mobilitat reduïda; en són exemples les estacions d'Arc de Triomf, Sants-Estació (L 3), Passeig de Gràcia (L 4), Fontana, Liceu i Marina. També es remodelaran integralment quatre estacions i a les estacions d'Espanya (L 3) i Verdaguer (L 4) es renovaran les escales mecàniques i es construiran segons vestíbuls.

En el cas concret de l'accessibilitat de col·lectius amb mobilitat reduïda es preveu un programa d'adaptació de 13 estacions, necessari per complir, l'any 2006, la Llei de supressió de barreres arquitectòniques del Parlament de Catalunya.

Increment de l'oferta d'autobusos

L'any 2001 es consolidarà l'increment d'oferta produït l'any 2000 que va suposar, entre d'altres, la creació de 7 línies de bus de barri i l'increment de 21 cotxes.

Aquest mateix any entrarà en servei el Pla de millora de qualitat de la xarxa d'autobusos. Aquest Pla preveu actuacions encaminades a millorar les freqüències de pas i a incrementar de connexions, com a resposta a les noves necessitats de mobilitat. En l'àmbit de les freqüències de pas, TMB es proposa millorar els intervals en una part important de la seva xarxa, amb una especial incidència en els eixos principals d'aquesta. L'objectiu global es aconseguir que el 91% dels usuaris d'aquest servei gaudeixin d'uns intervals de menys de 10 minuts i que el 56% dels usuaris s'esperin menys de 7 minuts a la parada, per a la qual cosa es preveu la incorporació al servei de 61 autobusos estàndard i 23 autobusos articulats.

En segon lloc es proposa una millora de la connectivitat de la xarxa que implicarà diverses prolongacions, modificacions de traçat i nous serveis. En concret, l'any 2001 es prolongaran les línies 15, 33, 34, 39, 43, 78, 95 i EB, i es crearà línia exprés 167; amb els recursos alliberats per la posada en servei de la prolongació de la línia 3 de Metro es reforçarà la línia 32. Aquestes actuacions comportaran un increment de 16 vehicles més: 9 d'estàndard i 7 d'articulats.

Sistema d'Ajuda a l'Explotació

El programa d'implementació del SAE preveu acabar l'adaptació de la resta de la flota d'autobusos, la qual cosa significarà la intervenció en 250 vehicles. Amb aquesta actuació s'assegura una millora de la regularitat de pas a les parades de bus. També es preveu que entrin en servei 60 pantalles d'informació a les parades de bus i establir prioritats de pas a 40 cruïlles semafòriques per als autobusos, dins del Pla de prioritat semafòrica elaborat per l'Ajuntament de Barcelona.

Nous combustibles més ecològics

En compliment de l'acord subscrit amb Gas Natural, l'any 2001 es posaran en servei 35 nous autobusos propulsats per motor de gas natural, seguint la política de sostenibilitat de l'empresa.

En la mateixa línia, es durà a terme la prova pilot de la Pila d'Hidrogen a partir de la signatura d'un conveni amb Evobus i amb la Unió Europea; l'objectiu és realitzar les proves amb 3 autobusos durant els anys 2003 i 2004, i emprendre el disseny del sistema de producció d'hidrogen.

Qualitat en la gestió

TMB està començant el camí per implantar el sistema d'avaluació de les empreses segons el model d'EFQM (European Foundation for Quality Management), el qual és un reconeixement –no una certificació– europeu de l'excel·lència empresarial.

En l'àmbit de la gestió de la qualitat també destaquen la implantació del nou Circuit de Queixes, el qual millora el temps de resposta i la qualitat d'aquestes, i l'Estudi de Qualitat Percebuda, de periodicitat trimestral i que té com a objectiu disposar d'informació significativa per als caps de les línies d'autobusos.

Dins del programa de certificació, l'any 2001 es preveu obtenir la ISO 9001/2000 per a la Gerència de la línia 2 de metro i iniciar-ne la implantació a la unitat de Formació. Finalment, es preveu l'adequació dels següents centres certificats en ISO 9002 a la certificació ISO 9001/2000: Centre de Regulació i Operació (CRO) d'Autobusos, Centre de Control de Metro (CCM), Centre d'Informació i Atenció al Client (CIAC), Centre de Suport Telemàtic (CST) i Disseny de l'Oferta d'Autobusos (DOA).

Potenciació del ventall de sistemes de pagament (validació i venda)

La integració tarifària i la introducció de l'euro obligaran TMB a intensificar les millores en la xarxa de màquines expenedores i validadores de títols. A finals de l'any 2001 s'incorporaran 100 noves màquines expenedores de bitllets a la xarxa de metro adequades al nou model tarifari i a l'euro. També s'introduiran nous controls de qualitat en el comportament dels equips del sistema de validació i venda de les xarxes de bus i metro donada l'aparició de títols d'altres expenedors.

Un segon àmbit d'actuació serà la potenciació de sistemes de pagament electrònic millorant la seguretat de les transaccions realitzades amb pagament electrònic i desenvolupant màquines expenedores amb pagament únicament electrònic; en aquest darrer cas hi ha prevista una prova experimental amb la incorporació de 4 màquines d'aquest tipus a la xarxa de metro.

Extracte dels comptes anuals **2000**

Balanç de situació a 31 de desembre de 2000

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (en milions de pessetes)

ACTIU	Any 2000	Any 1999
IMMOBILITZAT	**49.203**	**47.720**
Immobilitzacions immaterials	462	520
Estudis i projectes	122	122
Aplicacions Informàtiques	1.045	917
Amortitzacions	-705	-519
Immobilitzacions materials	48.006	46.499
Terrenys i construccions	25.432	24.081
Instal·lacions tècniques i maquinària	7.297	6.498
Altres instal·lacions, utillatge i mobiliari	2.071	1.655
Elements de transport	56.043	55.148
Acomptes i immobilitzacions materials en curs	2.174	1.180
Altre immobilitzat	3.425	2.684
Amortitzacions	-48.436	-44.747
Immobilitzacions financeres	735	701
Cartera de valors a llarg termini	19	18
Altres crèdits	317	318
Dipòsits i fiances constituïts a llarg termini	39	79
Materialització de provisions	360	286
DESPESES A DISTRIBUIR EN DIVERSOS EXERCICIS	**8**	**16**
ENTITATS PÚBLIQUES	**35.898**	**16.212**
Deutors per subvencions Contracte Programa	17.238	15.576
Deutors per subvencions Pla de Pensions	18.463	0
Altres deutes Entitats Públiques	197	636
ACTIU CIRCULANT	**7.160**	**8.283**
Existències	266	176
Matèries primes i altres aprovisionaments	266	176
Deutors	1.081	914
Empreses del grup, deutors	60	60
Deutors varis	476	347
Personal	77	147
Administracions públiques	513	416
Provisions	-45	-56
Inversions financeres temporals	4.994	6.364
Cartera de valors a curt termini	4.994	4.925
Crèdits a empreses del grup	0	1.439
Tresoreria	783	792
Ajustaments per periodificació	36	37
TOTAL	**92.269**	**72.231**

NOTA: A efectes comparatius cal considerar que durant l'any 2000, el Pla de Reequilibri del Pla de Pensions ha suposat, entre altres efectes, els següents:

- un increment en l'**Actiu** (dins l'epígraf d'**Entitats Públiques**) **18.463**
- un increment al **Passiu**

d'Ingressos diferits Pla de Pensions	7.002
de Creditors a llarg termini i Creditors a curt termini	11.461
	18.463

PASSIU	Any 2000	Any 1999
FONS PROPIS	**19.749**	**19.749**
Capital subscrit	1.700	1.700
Reserva de revalorització	18.049	18.049
INGRESSOS A DISTRIBUIR EN DIVERSOS EXERCICIS	**16.820**	**9.553**
Subvencions en capital	4.625	3.950
Ingressos diferits Pla de Pensions	7.002	0
Altres Ingressos diferits	5.193	5.603
PROVISIONS PER PENSIONS	**0**	**6.128**
Provisions per a contingències de personal	0	6.128
DEUTES ENTITATS PÚBLIQUES CREDITORES	**3.478**	**2.496**
Compte Reserva Contracte Programa 95/97	450	450
Desviació Provisional Subvenció Contracte Programa	3.028	2.046
CREDITORS A LLARG TERMINI	**39.934**	**26.001**
Deutes amb entitats de crèdit	14.462	11.414
Deutes transformables en subvencions	86	0
Proveïdors i creditors d'immobilitzat a llarg termini	345	0
Altres creditors	25.041	14.587
Pla de pensions creditor reequilibri llarg termini	10.714	0
Altres deutes	14.314	14.570
Fiances i dipòsits rebuts a llarg termini	13	17
CREDITORS A CURT TERMINI	**12.288**	**8.304**
Deutes amb entitats de crèdit	610	515
Préstecs i altres deutes	452	431
Deute per interessos	158	84
Deutes amb empreses del grup i associades	132	0
Deute amb empreses del grup	132	0
Creditors comercials	2.866	2.264
Deutes per compres o prestacions de servei	2.866	2.264
Altres deutes no comercials	6.603	3.464
Administracions públiques	500	493
Altres deutes	4.419	2.056
Pla de pensions creditor reequilibri a curt termini	747	0
Remuneracions pendents de pagament	920	894
Fiances i dipòsits rebuts a curt termini	8	5
Personal i altres	9	16
Provisions per a operacions de tràfic	1.784	1.553
Ajustaments per periodificació	293	508
TOTAL	**92.269**	**72.231**

Balanç de situació a 31 de desembre de 2000

Transports de Barcelona, S.A. (en milions de pessetes)

ACTIU	Any 2000	Any 1999
IMMOBILITZAT	**18.732**	**16.621**
Immobilitzacions immaterials	426	369
Aplicacions Informàtiques	910	741
Amortitzacions	-484	-372
Immobilitzacions materials	17.701	15.632
Terrenys i construccions	4.413	3.487
Instal·lacions tècniques i maquinària	3.709	3.620
Altres instal·lacions, utillatge i mobiliari	441	407
Elements de transport	20.860	20.600
Acomptes i immobilitzacions materials en curs	2.921	524
Altre immobilitzat	296	273
Provisions	0	0
Amortitzacions	-14.939	-13.279
Immobilitzacions financeres	605	620
Participació en empreses associades	50	50
Cartera de valors a llarg termini	19	17
Altres crèdits	211	180
Dipòsits i fiances constituïts a llarg termini	5	106
Materialització de provisions	320	267
ENTITATS PÚBLIQUES	**78.675**	**49.858**
Deutors per subvencions Contracte Programa	45.640	46.354
Deutors per subvencions Pla de Pensions	30.645	0
Altres deutes Entitats Públiques	2.390	3.504
ACTIU CIRCULANT	**2.310**	**2.137**
Existències	177	187
Matèries primes i altres aprovisionaments	177	187
Deutors	892	652
Empreses del grup, deutors	132	0
Acomptes a Proveïdors	2	1
Deutors varis	919	733
Personal	60	136
Administracions públiques	13	28
Provisions	-234	-246
Inversions financeres temporals	2	2
Cartera de valors a curt termini	2	2
Tresoreria	312	378
Ajustaments per periodificació	927	918
TOTAL	**99.717**	**68.616**

NOTA: A efectes comparatius cal considerar que durant l'any 2000, el Pla de Reequilibri del Pla de Pensions ha suposat, entre altres efectes, els següents:

- un increment en l'**Actiu** (dins l'epígraf d'**Entitats Públiques**) **30.645**
- un increment al **Passiu**

d'Ingressos diferits Pla de Pensions	11.367
de Creditors a llarg termini i Creditors a curt termini	19.278
	30.645

PASSIU	Any 2000	Any 1999
FONS PROPIS	**4.945**	**4.945**
Capital subscrit	1.400	1.400
Reserva de revalorització	2.656	2.656
Reserves	889	889
INGRESSOS A DISTRIBUIR EN DIVERSOS EXERCICIS	**16.486**	**3.270**
Subvencions oficials en capital	5.119	3.270
Ingressos diferits Pla de Pensions	11.367	0
PROVISIONS PER PENSIONS	**0**	**5.545**
Provisions per a contingències del personal	0	5.545
DEUTES ENTITATS PÚBLIQUES CREDITORES	**2.157**	**2.881**
Compte Reserva C.P. 95/97	90	1.520
Desviació Provisional Subvenció Contracte Programa	2.067	1.361
CREDITORS A LLARG TERMINI	**60.340**	**38.872**
Deutes amb entitats de crèdit	37.894	33.871
Proveïdors i creditors d'immobilitzat a ll/t	2.548	3.587
Altres creditors	19.898	1.414
Pla de pensions creditor reequilibri llarg termini	18.620	0
Altres deutes	1.278	1.414
CREDITORS A CURT TERMINI	**15.789**	**13.103**
Deutes amb entitats de crèdit	2.585	2.278
Préstecs i altres deutes	2.478	2.257
Deute per interessos	107	21
Deutes amb empreses del grup i associades	60	1.499
Deutes amb empreses del grup	60	1.499
Creditors comercials	1.765	1.350
Deutes per compres o prestacions de servei	1.765	1.350
Altres deutes no comercials	5.383	3.410
Administracions públiques	605	805
Altres deutes	3.226	1.763
Pla de pensions creditor reequilibri curt termini	658	0
Remuneracions pendents de pagament	866	836
Fiances i dipòsits rebuts a curt termini	2	1
Personal i altres	26	5
Provisions per a operacions de tràfic	2.281	2.340
Ajustaments per periodificació	3.715	2.226
TOTAL	**99.717**	**68.616**

EURO

Compte de pèrdues i guanys

TMB (en milions de pessetes)

	Any 2000	Any 1999
INGRESSOS		
Vendes	33.749	32.066
Accessoris a l'explotació	1.665	1.515
Subvencions especials	1.341	1.230
Subvencions al servei	21.969	22.452
TOTAL INGRESSOS	**58.724**	**57.263**
DESPESES D'EXPLOTACIÓ		
Aprovisionaments	1.439	1.347
Electricitat/Carburants	3.846	3.582
Personal operatiu	28.370	27.549
Aportació al Sistema complementari de pensions	3.660	3.519
Personal en procés de regulació	480	426
Serveis exteriors	8.149	6.712
Tributs	1.271	493
Variacions de provisions	183	399
TOTAL DESPESES ABANS D'AMORTITZACIONS	**47.398**	**44.027**
Amortitzacions	6.219	6.047
TOTAL DESPESES	**53.617**	**50.074**
RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ	**5.107**	**7.189**
DESPESES FINANCERES		
Desp. financeres per no liquidació del dèficit	3.180	3.030
Despeses financeres estructurals	1.490	1.809
TOTAL DESPESES FINANCERES	**4.670**	**4.839**
SUBVENCIONS EN CAPITAL TRASPASSADES A L'EXERCICI	**830**	**740**
RESULTATS EXTRAORDINARIS I D'EXERCICIS ANTERIORS	**421**	**317**
RESULTAT NET ABANS DESVIACIÓ SUBVENCIONS	**1.688**	**3.407**
DESVIACIÓ PROVISIONAL SUBV. CONTR. PROGR.	**-1.688**	**-3.407**
RESULTAT NET TOTAL (Després de l'Impost sobre Societats)	**0**	**0**

Compte de pèrdues i guanys

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (en milions de pessetes)

	Any 2000	Any 1999
INGRESSOS		
Vendes	20.169	19.111
Accessoris a l'explotació	920	867
Subvencions especials	464	423
Subvencions al servei	8.014	7.525
TOTAL INGRESSOS	**29.567**	**27.926**
DESPESES D'EXPLOTACIÓ		
Aprovisionaments	840	765
Electricitat	1.732	1.941
Personal operatiu	13.597	13.083
Aportació al Sistema complementari de pensions	1.983	1.185
Personal en procés de regulació	278	212
Serveis exteriors	4.795	4.002
Tributs	512	205
Variacions de provisions	168	222
TOTAL DESPESES ABANS D'AMORTITZACIONS	**23.905**	**21.615**
Amortitzacions	4.193	3.979
TOTAL DESPESES	**28.098**	**25.594**
RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ	**1.469**	**2.332**
DESPESES FINANCERES		
Desp. financeres per no liquidació del dèficit	911	868
Despeses financeres estructurals	340	420
TOTAL DESPESES FINANCERES	**1.251**	**1.288**
SUBVENCIONS EN CAPITAL TRASPASSADES A L'EXERCICI	**494**	**423**
RESULTATS EXTRAORDINARIS I D'EXERCICIS ANTERIORS	**270**	**579**
RESULTAT NET ABANS DESVIACIÓ SUBVENCIONS	**982**	**2.046**
DESVIACIÓ PROVISIONAL SUBV. CONTR. PROGR.	**-982**	**-2.046**
RESULTAT NET TOTAL (Després de l'Impost sobre Societats)	**0**	**0**

Compte de pèrdues i guanys

Transports de Barcelona, S.A. (en milions de pessetes)

	Any 2000	Any 1999
INGRESSOS		
Vendes	13.580	12.955
Accessoris a l'explotació	806	710
Subvencions especials	877	807
Subvencions al servei	13.955	14.927
TOTAL INGRESSOS	**29.218**	**29.399**
DESPESES D'EXPLOTACIÓ		
Aprovisionaments	599	582
Carburants	2.114	1.641
Personal operatiu	14.773	14.466
Aportació al Sistema Complementari de Pensions	1.677	2.334
Personal en procés de regulació	202	214
Serveis exteriors	3.415	2.772
Tributs	759	288
Variacions de provisions	15	177
TOTAL DESPESES ABANS D'AMORTITZACIONS	**23.554**	**22.474**
Amortitzacions	2.026	2.068
TOTAL DESPESES	**25.580**	**24.542**
RESULTAT NET D'EXPLOTACIÓ	**3.638**	**4.857**
DESPESES FINANCERES		
Desp. financeres per no liquidació del dèficit	2.269	2.162
Despeses financeres estructurals	1.150	1.389
TOTAL DESPESES FINANCERES	**3.419**	**3.551**
SUBVENCIONS EN CAPITAL TRASPASSADES A L'EXERCICI	**336**	**317**
RESULTATS EXTRAORDINARIS I D'EXERCICIS ANTERIORS	**151**	**-262**
RESULTAT NET ABANS DESVIACIÓ SUBVENCIONS	**706**	**1.361**
DESVIACIÓ PROVISIONAL SUBV. CONTR. PROGR.	**-706**	**-1.361**
RESULTAT NET TOTAL (Després de l'Impost sobre Societats)	**0**	**0**

Quadre de finançament exercici 2000

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (en milions de pessetes)

	Any 2000	Any 1999
RESULTATS S/COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS	**0**	**0**
AJUSTAMENTS		
Amortitzacions	4.193	3.979
Provisions per a pensions	-298	-935
Beneficis d'immobilitzat	-19	-47
Pèrdues en vendes o baixes d'immobilitzat	2	6
Altres resultats extraordinaris	5	0
Ingressos a distribuir traspassats a resultats	-904	-833
TOTAL AJUSTAMENTS	**2.979**	**2.170**
RECURSOS GENERATS PER LES OPERACIONS	**2.979**	**2.170**

APLICACIONS	Any 2000	Any 1999
Adquisicions d'immobilitzat	**5.669**	**3.580**
Immobilitzacions immaterials	128	287
Immobilitzacions materials	5.507	3.206
Immobilitzacions financeres	34	87
Transferència de fons constituïts pla de pensions	**5.840**	**0**
Cancel·lació o traspàs a curt termini d'endeutament a llarg termini	**1.534**	**2.554**
Entitats Públiques deutores	**19.686**	**0**
INCREMENT CAPITAL CIRCULANT	**0**	**549**
TOTAL	**32.729**	**6.683**

ORÍGENS	Any 2000	Any 1999
Recursos generats per les operacions	**2.979**	**2.170**
Subvencions de capital i ingressos a distribuir	**8.171**	**1.550**
Vendes d'immobilitzat	**23**	**1**
Endeutament a llarg termini	**15.467**	**129**
Entitats Públiques creditores	**982**	**2.074**
Traspàs provisions	**0**	**759**
DISMINUCIÓ CAPITAL CIRCULANT	**5.107**	**0**
TOTAL	**32.729**	**6.683**

VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT	Any 2000		Any 1999	
	Increments	Disminucions	Increments	Disminucions
Existències	90			13
Deutors	167			502
Creditors		4.199	3.402	
Inversions financeres temporals		1.370		1.941
Tresoreria		9	63	
Ajustaments per periodificació	214			460
	471	5.578	3.465	2.916
DISMINUCIÓ DEL CAPITAL CIRCULANT	**5.107**			
INCREMENT DEL CAPITAL CIRCULANT				**549**
TOTAL	**5.578**	**5.578**	**3.465**	**3.465**

Quadre de finançament exercici 2000

Transports de Barcelona, S.A. (en milions de pessetes)

	Any 2000	Any 1999
RESULTATS S/COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS	**0**	**0**
AJUSTAMENTS		
Amortitzacions	2.026	2.068
Provisions s/immobilitzat	0	-3
Provisions per a pensions	-887	-1.227
Beneficis en vendes d'immobilitzat	-19	-14
Pèrdues en vendes o baixes d'immobilitzat	1	3
Subvencions de capital traspassades a l'exercici	-336	-317
TOTAL AJUSTAMENTS	**785**	**510**
RECURSOS GENERATS PER LES OPERACIONS	**785**	**510**

APLICACIONS	Any 2000	Any 1999
Adquisicions d'immobilitzat	**4.141**	**3.513**
Immobilitzacions immaterials	169	206
Immobilitzacions materials	3.987	3.164
Immobilitzacions financeres	-15	143
Cancel·lació o traspàs a curt termini d'endeutament a llarg termini	**4.364**	**8.212**
Transferència fons constituïts pla de pensions	**4.658**	**0**
Entitats Públiques	**29.541**	**0**
TOTAL	**42.704**	**11.725**

ORÍGENS	Any 2000	Any 1999
Recursos generats per les operacions	**785**	**510**
Vendes d'immobilitzat	**22**	**13**
Entitats Públiques	**0**	**3.871**
Endeutament a llarg termini	**25.832**	**1.980**
Subv. de capital i ingressos a distribuir	**13.551**	**663**
Traspàs provisions	**0**	**3.237**
DISMINUCIÓ CAPITAL CIRCULANT	**2.514**	**1.451**
TOTAL	**42.704**	**11.725**

VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT	Any 2000		Any 1999	
	Increments	Disminucions	Increments	Disminucions
Existències		10	21	
Deutors	240			2.969
Creditors		1.197	3.384	
Inversions financeres temporals		0		180
Tresoreria		66	244	
Ajustaments per periodificació		1.480		1.951
	240	2.753	3.649	5.100
VARIACIÓ DEL CAPITAL CIRCULANT	**2.513**		**1.451**	
TOTAL	**2.753**	**2.753**	**5.100**	**5.100**

Inversions de l'any

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

• Les inversions més rellevants de l'exercici, en milions de pessetes, corresponen als següents conceptes:

Remodelació estacions	637
Cues de maniobres	93
Remodelació escales mecàniques	239
Renovació via L-3	282
Passos automàtics reversibles	60
SPV	236
Remodelació subcentrals	179
Pantògrafs trens sèrie 3000	145
Remodelació trens sèries 1000/1400	588
Nous trens (en curs)	1.479
Varis	1.569
TOTAL (1)	**5.507**

(1) Inclou 142 milions de pessetes corresponents a l'activació de les quotes d'IVA suportat no deduïbles per l'aplicació de la prorrata per subvencions.

Quadre resum de l'immobilitzat material (en milions de pessetes)

• En el quadre següent es resumeixen les variacions totals de l'immobilitzat:

	Cost d'adquisició				Amortització acumulada				Valor Net
	Saldo 1.1.00	Inversions	Baixes	Saldo 31.12.00	Saldo 1.1.00	Dotació	Baixes	Saldo 31.12.00	31.12.00
• Terrenys i altres béns naturals	233	–	–	233	0	–	–	0	233
• Instal·lacions fixes	3.841	783	–	4.624	1.680	237	–	1.917	2.707
• Edificis i altres construccions	20.007	807	239	20.575	12.391	686	236	12.841	7.734
SUMA	**24.081**	**1.590**	**239**	**25.432**	**14.071**	**923**	**236**	**14.758**	**10.674**
• Instal·lacions tècniques i maquinària	6.498	799	–	7.297	3.595	458	5	4.048	3.249
• Altres instal·lacions, utillatge i mobiliari	1.655	416	–	2.071	832	180	–	1.012	1.059
• Elements de transport	55.148	909	14	56.043	24.157	2.181	14	26.324	29.719
• Altres immobilitzats	2.684	799	58	3.425	2.092	257	55	2.294	1.131
SUMA	**90.066**	**4.513**	**311**	**94.268**	**44.747**	**3.999**	**310**	**48.436**	**45.832**
• Acomptes i immobilitzat material en curs	1.180	994	–	2.174	–	–	–	–	2.174
TOTAL	**91.246**	**5.507**	**311**	**96.442**	**44.747**	**3.999**	**310**	**48.436**	**48.006**

Inversions de l'any

Transports de Barcelona, S.A.

• En el quadre següent es resumeixen les inversions realitzades per l'Empresa durant l'exercici, en milions de pessetes:

Terrenys		926
Instal·lacions Tècniques i Maquinària		115
Altres instal·lacions, utillatge i mobiliari		36
Elements de transport		482
Altres immobilitzats		31
	SUMA	1.590
Acomptes immobilitzat en curs		2.397
TOTAL (1)		**3.987**

(1) Inclou 243 milions de pessetes corresponents a l'activació de les quotes d'IVA suportat no deduïbles per l'aplicació de la prorrata per subvencions.

Quadre resum de l'immobilitzat material (en milions de pessetes)

• El resum de les variacions d'immobilitzat es detalla en el quadre següent:

	Cost d'adquisició				Amortització acumulada				Valor Net
	Saldo 1.1.00	**Inversions**	**Baixes**	**Saldo 31.12.00**	**Saldo 1.1.00**	**Dotació**	**Baixes**	**Saldo 31.12.00**	**31.12.00**
• Terrenys i altres béns naturals	2.377	926	–	3.303	–	–	–	–	3.303
• Edificis i altres construccions	1.110	–	–	1.110	828	20	–	848	262
SUMA	**3.487**	**926**	**–**	**4.413**	**828**	**20**	**–**	**848**	**3.565**
• Instal·lacions tècniques i maquinària	3.620	115	26	3.709	2.034	216	25	2.225	1.484
• Altres instal·lacions, utillatge i mobiliari	407	36	2	441	262	26	1	287	154
• Elements de transport	20.600	482	222	20.860	9.914	1.638	219	11.333	9.527
• Altres immobilitzats	273	31	8	296	241	14	9	246	50
SUMA	**28.387**	**1.590**	**258**	**29.719**	**13.279**	**1.914**	**254**	**14.939**	**14.780**
• Acomptes i immobilitzat material en curs	524	2.397	–	2.921	–	–	–	–	2.921
TOTAL	**28.911**	**3.987**	**258**	**32.640**	**13.279**	**1.914**	**254**	**14.939**	**17.701**

Inversions financeres

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

• En el quadre següent es reflecteixen, en milions de pessetes, els moviments de l'exercici 2000:

	Saldo 1.1.00	Variació Anual: Increments	Variació Anual: Disminucions	Saldo 31.12.00
IMMOBILITZACIONS FINANCERES				
• Inversions financeres permanents en accions sense cotització oficial	18	1	0	19
• Prèstecs al personal	318	185	186	317
• Materialització provisions	286	76	2	360
• Fiances i dipòsits	79	1	41	39
SUMA	**701**	**263**	**229**	**735**
INVERSIONS FINANCERES TEMPORALS				
• Valors de renda fixa	4.925	460.869	460.800	4.994
• Assistència financera a Transports de Barcelona, S.A.	1.439	14.900	16.339	0
SUMA	**6.364**	**475.769**	**477.139**	**4.994**
TOTAL	**7.065**	**476.032**	**477.368**	**5.729**

Transports de Barcelona, S.A.

• En el quadre següent es reflecteixen, en milions de pessetes, els moviments de l'exercici 2000:

	Saldo 1.1.00	Variació Anual: Increments	Variació Anual: Disminucions	Saldo 31.12.00
IMMOBILITZACIONS FINANCERES				
• Participacions en empreses associades	50	0	0	50
• Inversions financeres permanents en accions sense cotització oficial	17	2	0	19
• Prèstecs al personal	180	120	89	211
• Materialització provisions	267	73	20	320
• Fiances i dipòsits	106	2	103	5
SUMA	**620**	**197**	**212**	**605**
INVERSIONS FINANCERES TEMPORALS				
• Valors de renda fixa	2	35.000	35.000	2
SUMA	**2**	**35.000**	**35.000**	**2**
TOTAL	**622**	**35.197**	**35.212**	**607**

Fons propis

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

La xifra de Capital està composta per accions nominatives, completament alliberades, sense cotització oficial i amb la següent distribució:

1.972.000 accions de 500 pessetes cadascuna
729 accions d'1.000.000 pessetes cadascuna

La xifra de Capital no ha experimentat cap modificació des de desembre de 1969. En els Estatuts de la Societat no existeixen clàusules restrictives per a eventuals ampliacions de capital i, en l'actualitat, no hi ha cap ampliació en curs.

Transports de Barcelona, S.A.

La xifra de Capital està composta per accions nominatives, completament alliberades, sense cotització oficial i amb la següent distribució:

57.200 accions de 250 pessetes cadascuna
171.400 accions de 500 pessetes cadascuna
13.000 accions de 100.000 pessetes cadascuna

La xifra de Capital no ha experimentat cap modificació des de novembre de 1974. En els Estatuts de la Societat no existeixen clàusules restrictives per a eventuals ampliacions de capital i, en l'actualitat, no hi ha cap ampliació en curs.

Subvencions

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

SUBVENCIONS ESPECIALS	
Subv. INEM i Generalitat. Contractes de treball	1
Targeta Rosa Metropolitana	463
SUMA	**464**
SUBVENCIONS AL SERVEI	
Administracions per Contracte Programa	8.014
SUMA	**8.014**
TOTAL SUBVENCIONS	**8.478**

Transports de Barcelona, S.A.

SUBVENCIONS ESPECIALS	
Targeta Rosa Metropolitana	853
Altres	24
SUMA	**877**
SUBVENCIONS AL SERVEI	
Administracions per Contracte Programa	13.955
SUMA	**13.955**
TOTAL SUBVENCIONS	**14.832**

Resultats extraordinaris

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

Procedents de l'immobilitzat		17
Devolucions Impost s/Societats d'anys anteriors		115
Ingressos operació BOFA 31.7.96		410
Pla de reequilibri per compromís per pensions		0
Aportacions de les Administracions	11.461	
Dèficits per serveis passats pendents de pagament	-11.461	
Liquidació de saldos amb Ajuntament de Barcelona		-171
Altres despeses extraordinàries		-38
Resultats d'exercicis anteriors		-63
DIFERÈNCIA POSITIVA		**270**

Transports de Barcelona, S.A.

Procedents de l'Immobilitzat Material		18
Devolució d'Impostos		9
Altres ingressos extraordinaris		8
Pla de reequilibri per compromís per pensions		0
Aportacions de les Administracions	19.278	
Dèficits per serveis passats pendents de pagament	-19.278	
Liquidació de saldos amb Ajuntament de Barcelona		99
Despeses extraordinàries		2
Resultats d'exercicis anteriors		15
DIFERÈNCIA POSITIVA		**151**

Disseny gràfic: Estudi Guasch, S.L.