

Memoria de sostenibilidad 2024

del Grupo TMB

Marzo 2025



Transports
Metropolitans
de Barcelona





Contenidos de la memoria de sostenibilidad 2024

La presente Memoria de Sostenibilidad 2024 de Transports Metropolitans de Barcelona constituye un ejercicio de transparencia en la gestión y sostenibilidad del Grupo.

La Memoria se basa en el **Informe de Gestión 2024** y en su anexo **Estado de Información No Financiera e Información sobre Sostenibilidad 2024 del Grupo Consolidado de TMB**, ambos documentos auditados.

Está estructurada en los siguientes cuatro bloques diferenciados, que contienen sus respectivos índices de contenido, elaborados conforme a la legislación vigente.

Carta de la Presidenta	3
Carta del Consejero Delegado	4
Informe de gestión 2024 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona	5
Estado de Información No Financiera e Información sobre Sostenibilidad 2024	52



Carta de la Presidenta

El año 2024 ha sido un año de récord. Las redes de metro y autobús de TMB han registrado una cifra de pasaje sin precedentes, con 684 millones de desplazamientos. Estas cifras históricas representan un crecimiento del 6% respecto a 2023 y confirman que hemos superado el impacto de la pandemia en el transporte público.

En la red de Metro se han registrado cerca de 469 millones de validaciones, lo que supone un incremento del 6,5% en el número de viajeros respecto al año 2023. En cuanto a la red de Bus, se han superado todos los registros, con más de 215 millones de validaciones y un crecimiento de casi el 6% en comparación con 2023.

Hemos cerrado un año de récords históricos, explicables, en parte, por el dinamismo del mercado laboral y el cambio que se ha producido en el uso de los títulos de transporte, destacando el crecimiento significativo de los abonos que ofrecen un número ilimitado de viajes. Pero también ha sido posible gracias a la existencia de un transporte público eficiente, con gran cobertura, fiabilidad y buenas frecuencias, así como un elevado grado de accesibilidad que nos ha convertido en un referente a nivel mundial. El nivel de satisfacción de las personas usuarias del Bus y del Metro supera los 8 puntos sobre 10.

Estas cifras ratifican la importancia del transporte público, especialmente del metro y el autobús de TMB, en la movilidad de Barcelona y su área metropolitana, y son prueba de la confianza de la ciudadanía en estos servicios seguros, eficientes y sostenibles.

Este año el metro celebra su Centenario, y nuestra red de Bus supera también los 100 años de historia. Sin estos servicios no se entendería Barcelona ni su área metropolitana, ya que han sido elementos fundamentales en la evolución y el progreso de este territorio y de esta sociedad. Y, sin duda, lo seguirán siendo.

El aumento de pasaje registrado en 2024 nos obliga a ser exigentes para continuar ofreciendo el mejor servicio. En este sentido, contamos con el compromiso de las administraciones para llevar a cabo nuevas inversiones destinadas a ampliar la infraestructura y aumentar el número de trenes.

Esta memoria, además del incremento de viajeros y de la oferta de servicios, recoge también otros valores que TMB aporta a la sociedad. Uno de ellos es la sostenibilidad: el año 2024 se ha cerrado con un 25% de la flota de autobuses de cero emisiones, una realidad que contribuye a reducir el impacto negativo de la movilidad sobre el medio ambiente. El compromiso es alcanzar en pocos años una flota 100% limpia.

No quiero finalizar sin destacar que todo lo que he expuesto ha sido posible gracias al gran equipo humano que conforma TMB. Son profesionales que cada día trabajan con esfuerzo, dedicación e implicación para garantizar el derecho a la movilidad de la ciudadanía y ofrecer un servicio público de máxima calidad. Sin ellos, todo esto no habría sido posible.

Laia Bonet
Presidenta de TMB



Carta del Consejero Delegado

TMB ha cerrado un 2024 extraordinario. La memoria que presentamos recoge las cifras récord de pasaje en metro y autobuses, con un total de 684 millones de viajes, 687 millones si se incluye el Barcelona Bus Turístic, lo que supone un incremento del 6% respecto a 2023 y deja definitivamente atrás los efectos de la pandemia.

Este crecimiento en las validaciones ha venido acompañado de otras cifras positivas, como la valoración que las personas usuarias hacen de nuestros servicios: por primera vez, tanto el Metro como el Bus superan la puntuación de 8 sobre 10.

Detrás de este incremento en el número de pasajeros y de la buena percepción del servicio se encuentran diversos factores, como la importante renovación del material móvil. En la red de metro se han puesto en funcionamiento los nuevos trenes de las series 7000 y 8000 y, en el caso del autobús, se ha llevado a cabo una destacada incorporación de vehículos de cero emisiones, que ya alcanzan el 25% de la flota. Esta cifra incluye los 38 vehículos de hidrógeno que han llegado durante 2024, entre los que se encuentran los dos primeros autobuses articulados con esta tecnología que han circulado en servicio regular en España. Estos nuevos trenes y autobuses aportan mayor calidad a la oferta de transporte público, con vehículos más limpios, sostenibles y accesibles, dotados de las últimas innovaciones tecnológicas que mejoran la información, la seguridad, el confort y la fiabilidad.

Este año también se ha producido un importante avance tecnológico con la renovación de las pantallas en andenes

y vestíbulos de las estaciones de metro. Asimismo, se ha puesto en funcionamiento la nueva aplicación móvil, que incorpora nuevas funcionalidades. Seguimos trabajando para ofrecer una información cada vez más completa y útil a las personas usuarias.

Este impulso de renovación y mejora se extiende a muchos otros aspectos que pueden comprobarse en este informe anual, y responde a la voluntad de ofrecer un servicio de calidad que se ajuste a las necesidades de movilidad de la ciudadanía. Por ello, conocer la opinión de los usuarios y usuarias resulta imprescindible para llevar a cabo las actuaciones necesarias.

Más allá de los logros alcanzados, somos plenamente conscientes de los importantes retos que tenemos por delante y de la atención que debemos dedicar para que el sistema de transporte público avance de forma adecuada.

Garantizar la movilidad de la ciudadanía de forma sostenible y eficiente es nuestro objetivo, y a la vez, nuestro estímulo y desafío diario, que no podríamos afrontar con éxito sin la implicación y el compromiso de las personas que formamos parte de TMB. Todas ellas, desde sus respectivos puestos y con sus responsabilidades, hacen posible que miremos con confianza los proyectos presentes y futuros de unas empresas centenarias, como las de Bus y Metro, que son fundamentales para la vertebración y la sostenibilidad de Barcelona y su área metropolitana.

Xavier Flores
Consejero Delegado de TMB

Informe de gestión 2024 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona



Transports
Metropolitans
de Barcelona

Marzo 2025



Índice

1. Evolución del negocio	7	4. Acontecimientos del ejercicio	34
1.1. Pasajeros transportados.....	8	5. Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad	38
1.2. Oferta de servicio.....	11	5.1. Plan Estratégico TMB 2025	39
1.3. Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad.....	18	6. Información financiera.....	42
2. Apuesta por la innovación	20	6.1. Cuenta de pérdidas y ganancias.....	44
2.1. Novedades y mejoras en el servicio	21	6.2. Balance de situación consolidado a 31 de diciembre.....	46
2.2. Proyectos de innovación, investigación y desarrollo	27	6.3. Inversiones	48
3. Asesoramiento externo y negocio exterior.....	32	7. Hechos importantes posteriores al cierre del ejercicio.....	50





01

Evolución del negocio

1.1. Pasajeros transportados

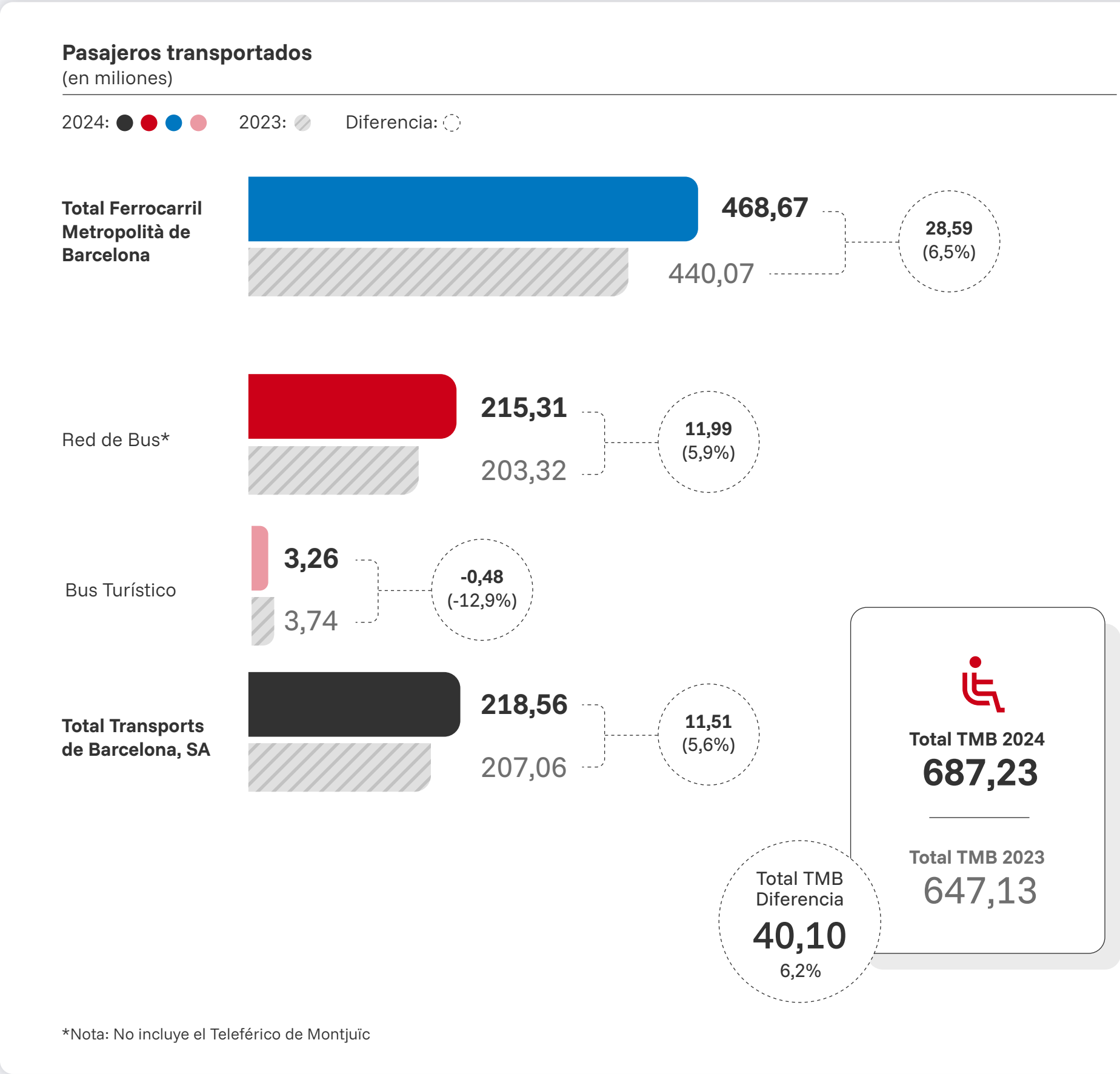
En el año 2024 se ha alcanzado **un nuevo récord de viajeros en el conjunto de TMB**, con un **incremento de más de 40 millones de usuarios respecto al año anterior**.

Durante 2024 se han realizado 687,2 millones de desplazamientos en las redes de Metro, Bus y Bus Turístico, lo que representa un crecimiento del 6,2% en comparación con el ejercicio anterior.

La red de **Metro ha sido la que más ha crecido en valores absolutos**, ya que ha transportado a 468,7 millones de viajeros, es decir, 28,6 millones más (un 6,5% de incremento) respecto al año anterior.

La cifra de pasajeros de **TB también ha alcanzado un récord histórico**, llegando a los 218,6 millones de viajeros, lo que supone un aumento del 5,6% en relación con el año pasado. De ellos, 215,31 millones de pasajeros utilizaron la red regular de autobuses, lo que representa un incremento de casi el 6% respecto a 2023. Por su parte, el Bus Turístico ha transportado a 3,26 millones de viajeros, lo que supone una disminución del 12,9% respecto al ejercicio anterior.

En el año 2024, TMB alcanza un nuevo récord de pasajeros con un incremento de más de 40 millones respecto a 2023.



Evolución de los viajeros en TMB (con Bus Turístico incluido)
(en millones)



Los aspectos más relevantes que han influido en la demanda durante el año 2024 han sido la política tarifaria y la mejora del entorno económico. **Por un lado, los precios de los títulos integrados se incrementaron en un 6,75%; por otro, se han mantenido los descuentos tarifarios aplicados durante el año 2023.** En este sentido, los títulos T-usual y T-4 han mantenido una rebaja del 50%. Asimismo, el título T-jove ha conservado el descuento del 50% y las nuevas condiciones introducidas en 2023, cuando se amplió la edad de uso hasta los 30 años y se igualó el precio de las zonas tarifarias 2 a 6 al de la zona 1.

Cabe mencionar que Renfe ha continuado aplicando a lo largo de todo el año una bonificación del 100% en el precio de los abonos de Rodalies (previa fianza de 10 €, reembolsable en función del uso del servicio). Si bien estos títulos no son válidos para la red de Bus y Metro de TMB, sí podrían haber contribuido a estimular la demanda del transporte público en el área de Barcelona en general.

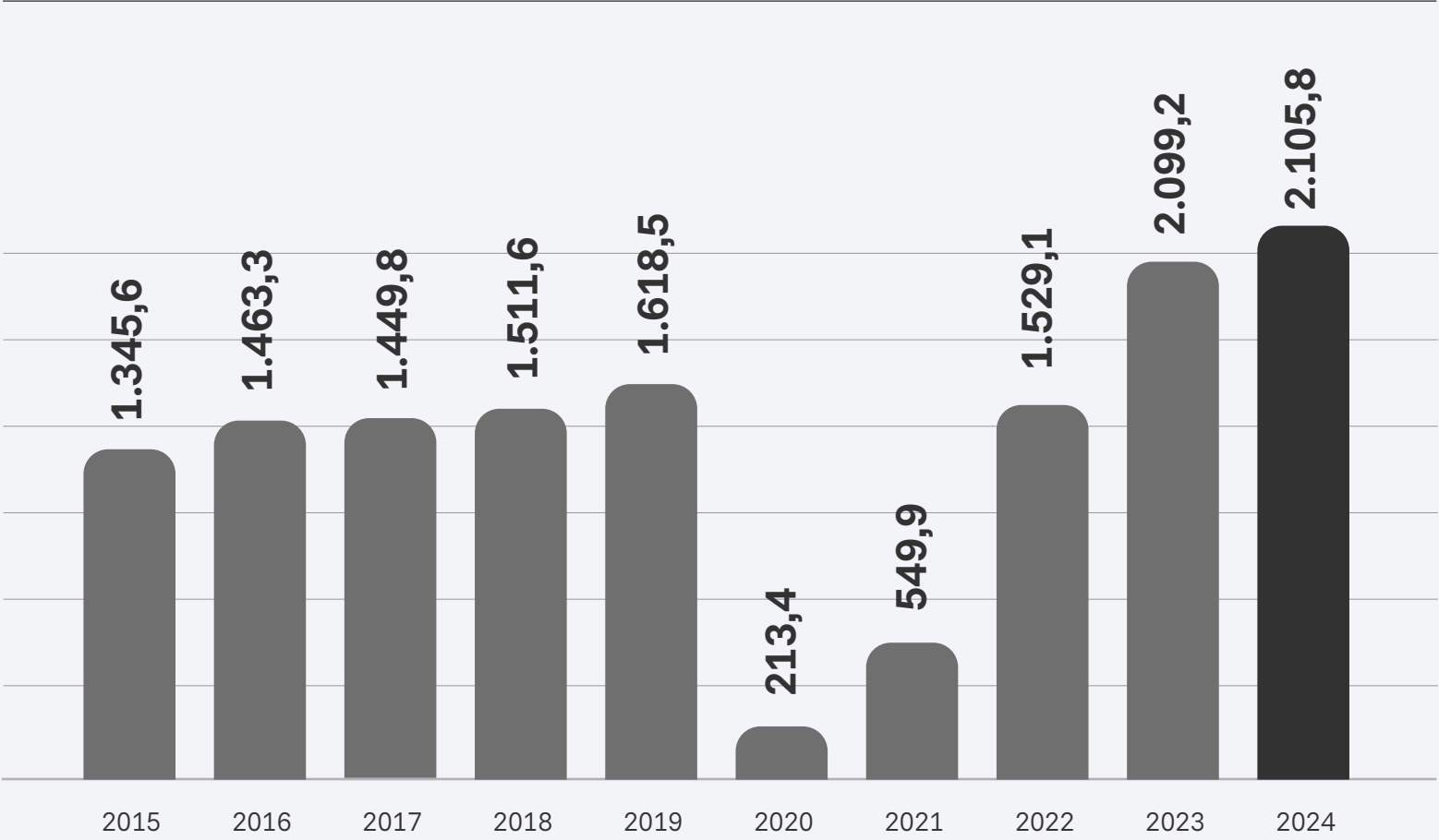


Otros aspectos que **han influido positivamente** en la demanda son la **mejora de la oferta del servicio de Bus gracias a la modernización de la flota y a la mejora en las frecuencias de paso**. También ha contribuido la buena situación económica y una clara recuperación de la actividad turística.

Las perspectivas de crecimiento de la demanda para 2025 son positivas. Según el análisis realizado por la ATM, se situarían en torno al 1% al 3%, en caso de mantenerse las bonificaciones tarifarias durante todo el año.

En cuanto al servicio del **Teleférico de Montjuïc**, en 2024 **se ha alcanzado la cifra más alta de su historia** desde su renovación en 2007, con un total de 2,1 millones de viajeros transportados, lo que representa un incremento del 0,3% respecto al año anterior.

Evolución de los viajeros del Teleférico de Montjuïc
(en miles)



Por otro lado, el servicio de **AMBici** ha cerrado el año 2024 con un total de 16.387 suscripciones activas, lo que representa un descenso de 6.817 suscripciones activas respecto al año anterior, que fue el año de puesta en funcionamiento del servicio. Esta disminución ha sido provocada por la finalización de la política de precios aplicada durante el primer año.

A pesar de ello, el número de usos del servicio se ha mantenido prácticamente estable, con más de 1,624 millones de usos, lo que supone una disminución del 0,38% respecto al año 2023.



1.2. Oferta de servicio



Oferta Bus

En lo que respecta a la red de Bus, se han ofrecido **3.566 millones de plazas-kilómetro**, lo que ha supuesto un ligero incremento respecto al año anterior (1,2%).



Oferta Metro

En el año 2024, la oferta de la red de Metro ha sido de **20.120 millones de plazas-kilómetro**, lo que supone un 8,2% más que el año anterior. El aumento de capacidad de los nuevos trenes de la serie 8000 en la L1 (hasta un +19%) y de la serie 7000 en la L3 (hasta un +17%) ha contribuido a absorber los picos de demanda.

En cuanto a las medidas de ahorro energético iniciadas en 2022, y con el objetivo de dar continuidad a lo ya implantado en las líneas 2 y 5, se ha activado la regulación con marchas de eficiencia energética en la Línea 3 desde septiembre de 2024, y se están realizando pruebas de implantación también en la Línea 1.

Por otro lado, desde septiembre se han aplicado ajustes de la oferta en las líneas 1, 2 y 3 durante las horas valle, con el fin de adaptarse mejor a la demanda en esta franja horaria, lo que ha conllevado una reducción del kilometraje, teniendo en cuenta el incremento de capacidad de los nuevos trenes.

Por último, y dado que el Fútbol Club Barcelona continúa utilizando el Estadio Olímpico Lluís Companys, se han mantenido las operativas establecidas el año anterior tanto en el Metro como en el Funicular para los días de partido del Barça.



Plazas-kilómetro ofrecidas

En el año 2024, el número de plazas-kilómetro ofrecidas por el conjunto de TMB ha sido de 23.685 millones, un 7,1% superior al del año anterior.

Evolución de las plazas-kilómetro ofrecidas en TMB
(en millones)



Plazas-kilómetro ofrecidas				
Cifras en millones	2024	2023	Diferencia	%
TB	3.565,57	3.522,14	43,43	1,2
Metro	20.120,34	18.603,58	1.516,76	8,2
TMB	23.685,91	22.125,72	1.560,19	7,1

Coches-kilómetro útiles

En lo que respecta al servicio de Bus, la oferta se ha mantenido muy similar a la del año 2023, pasando de 41.296 miles a 41.303 miles de coches-kilómetro útiles recorridos.

La oferta de la red de Metro, en términos de coches-kilómetro útiles recorridos, ha sido ligeramente inferior a la del año anterior (-0,9%), pasando de 98,3 millones en 2023 a 97,5 millones en 2024, como resultado del ajuste de la oferta durante las horas valle y del incremento de la capacidad de los trenes.

Coches-km útiles				
Cifras en miles	2024	2023	Diferencia	%
TB	41.303,55	41.296,26	7,29	0,0
Metro	97.495,26	98.342,78	-847,53	-0,9



Oferta Teleférico

En cuanto al **Teleférico de Montjuïc**, ha prestado 3.172 horas de servicio durante el año 2024, lo que representa un 1% menos respecto al año anterior, en el que se registraron 3.204 horas. La disponibilidad de la instalación ha sido del 98,4% con respecto a la oferta planificada real (3.223 horas).

Los motivos de la no disponibilidad se distribuyen de la siguiente manera: un 0,8% por causas externas (principalmente meteorológicas), un 0,34% por convocatorias de huelga general y un 0,42% por causas internas (incidencias técnicas).

Oferta AMBici

En lo que respecta al servicio de bicicleta metropolitana, **AMBici** ha cerrado el año con un total de 204 estaciones y un parque de 2.255 bicicletas. En comparación con el año 2023, esto representa un incremento del 26,5% en el número de estaciones y del 25,9% en el número de bicicletas disponibles.





Datos del parque móvil y de la red de Bus

La composición del parque móvil operativo a 31 de diciembre de 2024 era la siguiente:

Número de vehicles	2024	2023
Autobuses Estándar	620	620
Propulsados con gasóleo	69	110
Propulsados con GNC	184	218
Híbridos con motor diésel y eléctrico	120	122
Híbridos con motor de GNC y eléctrico	85	85
Propulsados únicamente con motor eléctrico	118	77
Propulsados con pila de hidrógeno	44	8
Autobuses Articulados	369	361
Propulsados con gasóleo	0	9
Propulsados con GNC	119	127
Híbridos con motor diésel y eléctrico	134	133
Híbridos con motor de GNC y eléctrico	35	35
Propulsados únicamente con motor eléctrico	79	57
Propulsados con pila de hidrógeno	2	0
Autobuses de dos pisos	65	65
Propulsados con gasóleo	38	38
Híbridos con motor diésel y eléctrico	27	27
Minibuses (propulsados con gasóleo)	60	65
Midibuses	26	26
Propulsados con gasóleo	10	10
Híbridos con motor diésel y eléctrico	16	16
Autobusos Biarticulados (híbridos con motor diésel y eléctrico)	0	3
TOTAL FLOTA	1.140	1.140

Resumen de flota por tipo de combustible	2024	2023
Autobuses propulsados con gasóleo	177	232
Autobuses propulsados con GNC	303	345
Autobuses híbridos	417	421
Híbridos con motor diésel y eléctrico	297	301
Híbridos con motor de GNC y eléctrico	120	120
Autobuses propulsados con motor eléctrico	197	134
Autobuses propulsados con pila de hidrógeno	46	8
TOTAL FLOTA	1.140	1.140



El parque de autobuses operativos a 31 de diciembre de 2024 estaba compuesto por un total de 1.140 vehículos, que al cierre del ejercicio presentaban una edad media de 7,06 años, ligeramente superior a la del año anterior (6,94 años).

La evolución de la flota a lo largo del ejercicio ha permitido cerrar el año con una flota **medioambientalmente más limpia** —compuesta por vehículos híbridos, de GNC, eléctricos y de pila de hidrógeno—, con un total de **963** vehículos, lo que representa un **84,5% del total**. Con respecto al año anterior, cabe destacar un aumento de 63 unidades en el número de vehículos propulsados únicamente con motor eléctrico y de 38 unidades en el caso de los vehículos con pila de hidrógeno.

Los principales datos de la red de Bus a 31 de diciembre de 2024 eran:

Autobuses	2024	2023
Número de líneas (*)	103	103
Longitud de la red (*)	813,4	822,91
Número de paradas (*)	2.628	2.623
- Con marquesina	1.437	1.435
- Con poste de parada	1.191	1.188
Kilómetros de carril bus	221,8	221,8

(*) No incluye las líneas especiales de Bus Turístico, ni el Tramvia Blau, ni las áreas de Bus a Demanda.

El 84,5% de la flota de buses es ambientalmente más limpia.





Datos de la red de Metro

Los principales datos de la red de Metro a 31 de diciembre de 2024 eran:

	L1	L2	L3	L4	L5	L9/10 Nord	L9/10 Sud	L11	Funicular	TOTAL
Km	20,2	12,8	17,8	16,5	18,6	10,4	26,1	2,3	0,7	125,4
Estaciones	30	18	26	22	27	12	23	5	2	165
Trenes en línea en hora punta	34	20	26	20	37	6 i 4	9 i 5	2	2	165
Intervalo de paso en hora punta	3'05"	3'15"	3'28"	3'57"	2'29"	3'02"	2'06" i 5'16"	7'55"	10'00"	
Velocidad comercial (km/h)	25,4	27,1	25,5	27,7	26,1	30,7 / 32,1	37,3 / 28,4	19,8	18,0	

La Línea 11 dispone de 3 trenes de 2 coches, mientras que el resto de líneas cuentan con trenes quíntuples.
Funicular: 2 trenes de 3 coches.
L9/10 Nord: El intervalo de paso de 3'02" (simbólico) corresponde al tramo común de L9 Nord y L10; en los tramos individuales, el intervalo es de 6'04".
L9/10 Sud: El intervalo en el tramo común es de 2'06" y 5'16" (asimétrico), y en los tramos individuales es de 7'22".



La composición del parque móvil operativo a 31 de diciembre de 2024 era la siguiente:

Serie	Motores	Remolques	Total Coches	Total Trenes
2100	60	15	75	15
5000	180	45	225	45
6000	56	14	70	14
7000	100	25	125	25
8000	92	23	115	23
9000	232	58	290	58
500 (*)	6	0	6	3
Total coches	726	180	906	180 quintuples
				3 dobles

(*) Los trenes de la serie 500 son dobles

Además, se incluye el Funicular de Montjuïc, que cuenta con una flota de 2 unidades de tres coches cada una.

La edad media del parque móvil a finales del año 2024 era de 12,51 años, lo que representa una reducción significativa respecto a la del año 2023, que fue de 15,98 años, gracias a la incorporación de los nuevos trenes de la serie 7000 y 8000, puestos en servicio en la L3 y la L1, respectivamente.



1.3. Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad

TMB ha continuado trabajando en la integración y mantenimiento de las distintas actividades dentro del **Sistema de gestión implantado** (ISO 9001, UNE 13816, ISO 14001, ISO 50001 e ISO 45001), en el marco de un sistema de gestión integrado que permita establecer objetivos alineados con una visión global y facilite la toma de decisiones para garantizar su rentabilidad y fiabilidad; asegurando el cumplimiento de los requisitos de la clientela y la ciudadanía, así como los requisitos legales o cualquier otro requisito aplicable o necesario para prestar un servicio ejemplar de movilidad sostenible, eficiente y segura.

A nivel de sistema, se ha seguido avanzando en la implantación de los requisitos vinculados a las normas de aplicación, profundizando y mejorando aspectos relevantes para la organización y el propio sistema de gestión. Se han llevado a cabo diversas acciones destacadas:

- **Reevaluación de Riesgos y Oportunidades (RyOs):** Durante este ejercicio, se ha llevado a cabo una revisión integral de los riesgos y oportunidades de la organización, revisando y actualizando el modelo de evaluación. En dicha revisión se han integrado los nuevos requisitos de las recomendaciones y directivas relacionadas con la CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), incluyendo horizontes temporales de planificación a corto (2 años), medio (10 años) y largo plazo (30 años). Esta perspectiva ampliada permite anticipar escenarios de riesgo y oportunidad, garantizando la sostenibilidad y la resiliencia del servicio.
- **Evaluación de la madurez del sistema:** Se ha definido la metodología para evaluar el grado de madurez del sistema y se han establecido los criterios y niveles que la organización desea alcanzar para consolidar la gestión integrada de TMB.
- **Cierre de acciones prioritarias:** Se han completado todas las acciones de prioridad 1 previstas para el año 2024, asegurando que los requisitos mínimos del sistema (procesos, indicadores y marco documental) se mantienen y se mejoran.
- **Establecimiento de sistemáticas para unificar e integrar nuevos sistemas de gestión** que la dirección de TMB decida definir o certificar.
- **Compromisos con terceros:** TMB ha reforzado sus compromisos públicos a través de políticas y cartas de servicios. Este año se ha incorporado un nuevo compromiso vinculado a la accesibilidad en la red de Bus, reafirmando su apuesta por una movilidad inclusiva y sostenible.
- **Mejora de la capacitación del personal** mediante sesiones de formación y orientación a la mejora, tanto en áreas operativas como para nuevas incorporaciones y promociones internas. Estas formaciones han tenido como objetivo reforzar los conceptos clave de la calidad del servicio, capacitando al personal para cumplir con los compromisos adquiridos y asegurar el cumplimiento del sistema de gestión.
- **Mejora de herramientas de gestión** mediante el mantenimiento y perfeccionamiento de las herramientas corporativas implantadas en el sistema de gestión. Se mantienen activas las herramientas de **Gestión Documental y Gestión para la Mejora**.
- **Mantenimiento y mejora del Sistema** a través del acompañamiento a las áreas en la aplicación de sus requisitos, así como mediante la realización de auditorías internas y externas que permiten renovar las certificaciones vigentes. Se mantiene un seguimiento continuo para asegurar la correcta implementación y cumplimiento de los requisitos del sistema.

Mantenimiento y ampliación de los sistemas de gestión

El año 2024 ha sido el cuarto consecutivo en el que se ha llevado a cabo una **auditoría interna integrada** que permite abarcar todas las normas de referencia. En el proceso de auditoría se verifica el estado de idoneidad de todas las actividades de la empresa.

Asimismo, el sistema de gestión ha sido validado mediante la **auditoría externa** realizada por la entidad acreditada Applus en el mes de noviembre, renovando las certificaciones de calidad del servicio conforme a las normas ISO 9001 y UNE 13816, y de seguridad y salud en el trabajo (ISO 45001). Paralelamente, se ha ampliado el alcance de las certificaciones en **gestión ambiental (ISO 14001) y gestión energética (ISO 50001)** a las líneas L4 y L11 del metro. Estas certificaciones evidencian el firme compromiso de la Dirección y de toda la organización con la seguridad de las personas, la calidad del servicio, la protección del medio ambiente y el uso responsable de la energía.

Calidad del servicio

La carta de servicios es el documento en el que se recogen los compromisos asumidos en los ámbitos de eficacia y calidad, así como en sostenibilidad y prestación de servicios ([Cartas de servicio de TMB](#)). En ella se incluyen también los mecanismos de participación ciudadana y de las personas usuarias para la mejora del servicio. Estos compromisos están estructurados según las siguientes familias de atributos: Servicio ofrecido, Puntualidad y regularidad, Accesibilidad, Atención al cliente, Información, Confort y seguridad, y Respeto por el medio ambiente y contribución al desarrollo sostenible.

Cabe destacar que durante este año se han implementado medidas para mejorar los compromisos asumidos, con un énfasis especial en la **accesibilidad de los autobuses**. Una de las mejoras más destacadas ha sido la incorporación de un **nuevo indicador de disponibilidad de rampas**, que permite un seguimiento más riguroso y una respuesta más efectiva ante posibles incidencias, garantizando así la disponibilidad y funcionamiento de las rampas en todos los autobuses y asegurando que siempre estén operativas para que los usuarios puedan acceder fácilmente al servicio.

Nuevos retos y futuro del sistema de gestión integrado

TMB continúa trabajando en la ampliación del alcance del sistema de gestión global y en la integración de todas aquellas políticas y/o requisitos que la Dirección considera de vital importancia, como los siguientes:

- **Gestión de riesgos y oportunidades alineada con la sostenibilidad:** Se refuerza la estructura de gobernanza para mejorar la trazabilidad del sistema con la materialidad y las directivas de sostenibilidad. Esta alineación estratégica permite fortalecer la capacidad de adaptación de TMB a las exigencias del contexto actual y futuro.
- **Evolución del modelo de madurez:** Revisión y adaptación de la metodología de madurez mediante atributos diferenciados que aporten valor y mejoren la eficacia del sistema de gestión, garantizando un progreso continuo en los estándares de calidad y eficiencia.
- **Introducción de nuevas herramientas y sistemáticas para la mejora del sistema por procesos:** Orientadas a optimizar los procesos, facilitar la gestión integrada y mejorar la eficiencia operativa.
- **Gestión ambiental y energética:** Las líneas de metro L3, L4 y L11 están certificadas en gestión ambiental y energética, y está prevista la ampliación del Sistema de Gestión ISO 14001/50001 al resto de líneas de metro, consolidando así el compromiso de TMB con la sostenibilidad ambiental y la mejora continua en eficiencia energética.



02

Apuesta por la innovación

2.1. Novedades y mejoras en el servicio

TMB participa también en **proyectos de investigación, innovación y desarrollo a nivel europeo** para crear sinergias y compartir conocimientos con organizaciones del sector, con el objetivo de impulsar proyectos alineados con la misión y la estrategia de la organización y, al mismo tiempo, ofrecer mejoras en la prestación de los servicios a la ciudadanía.



2.1.1. Novedades y mejoras en el Bus

A lo largo del ejercicio se han desarrollado un conjunto de novedades y mejoras en la red de Bus y en el ámbito de TMB, entre las cuales cabe destacar las siguientes:

Plan de Sostenibilidad de la flota de Bus

Este plan se desarrolla en el apartado del Estado de Información No Financiera 10.4.1 Emisiones.

Mejora de la experiencia del cliente en la red de Bus

- a. Proyecto *European Bus Rapid Transit 2030* (EBRT2030): **Transports de Barcelona, SA participa, como miembro del consorcio de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), en el programa EBRT2030**, subvencionado por la Comisión Europea y adjudicado el 20 de julio de 2022. Durante este año se ha continuado trabajando en la conexión entre el Centro de Control de Bus y el Centro de Gestión de la Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, que permita una comunicación de necesidades de prioridad semafórica para los vehículos de la línea H12 (Gornal-Besòs/Verneda) que lo requieran y, adicionalmente, poder analizar el impacto sobre el servicio de estas actuaciones.

El año finaliza con pruebas unitarias y se establece el primer trimestre de 2025 para comenzar con las pruebas extremo a extremo de la comunicación entre los dos centros de control.

- b. Activación de vehículo de detección de acciones incívicas en el carril bus y paradas de bus: Este año se habilitó el funcionamiento de un vehículo para **detectar situaciones de uso incívico como el estacionamiento en los carriles reservados para transporte público o en paradas de bus**. Cuando el operador del sistema tecnológico, que incorpora el vehículo, identifica una infracción, recoge información contextual del vehículo infractor y la envía a los organismos pertinentes para poder tramitar la sanción.
- c. Proyecto de implantación del sistema de videovigilancia embarcada: Durante el año 2024 se ha finalizado la instalación del sistema de videovigilancia embarcada en la totalidad de la flota de vehículos, dando por cerrado este proyecto.
- d. Proyecto de mejora del sistema de información al usuario (SIU): En el segundo semestre de 2023 se inició el despliegue del nuevo sistema



de información al usuario a bordo de los autobuses. Este año se ha **completado la instalación de las nuevas pantallas de información al usuario en toda la flota**. Estas nuevas pantallas permiten ofrecer más información y de manera más intuitiva a las personas usuarias del servicio. Se han desplegado varias actualizaciones del software para incorporar nueva información al usuario y cambios en la forma de representarla.

- e. Conteo de pasaje y ocupación para la mejora de la planificación: Dentro del proyecto de implantación del sistema de Videovigilancia Embarcada, durante el ejercicio 2024 se ha trabajado en su utilización para **determinar la ocupación de los vehículos en tiempo real mediante el uso de algoritmos de inteligencia artificial**. Dada la heterogeneidad de la flota, con diferentes tamaños y series de vehículos para un mismo tamaño, ha sido necesario un importante entrenamiento para el aprendizaje y evaluación en distintos vehículos y circunstancias.
- f. Barcelona Innova Lab Mobility (BILM): BILM (Barcelona Innova Lab Mobility) es una iniciativa conjunta de Fira de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y Bithabitat, con el apoyo del EIT Urban Mobility. En el congreso Tomorrow Mobility 2023 se presentaron las dos

propuestas ganadoras del reto **“Cómo mejorar la red de bus de la ciudad de Barcelona”**, lanzado por BILM y TMB:

- » **Buspas:** Un poste de parada inteligente alimentado con energía solar, con pantalla de tinta electrónica a color que ofrece información dinámica, conteo de pasaje, determinación del tiempo de espera y mensajes sonoros para personas con dificultades visuales. El piloto contempla obtener información de 15 paradas.
- » **Hayden:** Cámaras instaladas en el interior del bus para detectar ocupaciones no deseadas del carril

bus o de las paradas de bus. Durante 2024 se han comenzado a desarrollar los pasos previos para la implantación de las pruebas piloto previstas para 2025 de ambas propuestas.

Mejora de la experiencia del Empleado: Digitalización de las gestiones con el empleado

Durante el año se ha finalizado la implementación de una nueva herramienta para la elección de servicios de Bus. Esta nueva herramienta de elección se basa en el uso de la aplicación del empleado **GenTMBApp** como canal personal de gestión individual de dicha elección. Esto permite que el empleado o empleada pueda ver en su aplicación los servicios

disponibles, su estado de disponibilidad en todo momento, y hacer una preselección y priorización de servicios deseados para que, en el momento de asignación, se le asigne automáticamente el servicio más prioritario disponible de su preselección.

Por otro lado, la misma aplicación del empleado se convierte en un canal de notificaciones donde la persona usuaria recibe información relevante respecto a su proceso de elección (inicio de campaña, estado de su preselección según evoluciona la asignación de servicios, recordatorios sobre su cita asignada, etc.).



Reingeniería organizativa y de procesos operativos de bus

- a. Nueva herramienta de gestión de pizarras y kilometraje: En el ejercicio 2023, debido a la obsolescencia tecnológica, **se inició el desarrollo de una nueva herramienta para la gestión de Pizarras y Kilometraje (GPK)**. Esta herramienta se desarrolló bajo el concepto de aprovechamiento de la información existente en otros sistemas para simplificar o automatizar actividades tanto en la preparación de asignaciones de flota como en la gestión posterior del kilometraje realizado. En el primer caso, la herramienta se ha integrado con los sistemas de mantenimiento para conocer en todo momento el estado de la flota. En cuanto al cierre del kilometraje realizado, la herramienta se ha integrado con la información registrada por el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), lo que permite identificar incoherencias entre la planificación y la ejecución del servicio.
- b. Transformación del Cartró Horari: Se inició en el ejercicio anterior la transformación del Cartró Horari (carpeta con información que se entrega al personal de conducción al inicio de su servicio, y que se devuelve a las oficinas al finalizar el servicio). Esta transformación ha **simplificado tanto las actividades de preparación como las de recogida de datos tras la prestación del servicio**.

Durante 2024 se ha implantado esta transformación en la totalidad de las líneas que operan desde la cochera de Ponent, con resultados satisfactorios. En el siguiente ejercicio se abordará su implementación en la totalidad de líneas.

- c. Herramienta gestora del lanzamiento del servicio de bus: Se ha implementado en 2024 una nueva herramienta de Gestión del Lanzamiento del Servicio que proporciona en tiempo real el control del desarrollo del servicio. Esta herramienta integra **información sobre la asignación de vehículos y personal de conducción, así como las entradas y salidas de vehículos** de las cocheras o campas.
- d. Pantallas de información para el personal de conducción: Son pantallas que utiliza el personal de conducción mediante identificación con su tarjeta CAT y que proporcionan **información necesaria para el servicio, como el vehículo asignado, su ubicación, temas a gestionar, etc.**

Durante el año 2025 se prevé su implantación en las distintas campas y cocheras.

Planes de mantenimiento de la flota

Se están adaptando los niveles de mantenimiento en el Área de Mantenimiento, donde existen dos niveles de mantenimiento/reparación. En relación con el segundo nivel, los departamentos de Telecomunicaciones y Talleres Centrales se están adaptando a los crecientes cambios tecnológicos. Concretamente, el **Taller Central** ha realizado un análisis interno de coste/beneficio de cada componente actualmente reparado, con el fin de determinar cuáles son más rentables de mantener. Las líneas de reparación internalizadas destacables son: rampas para PMR, contactores, inversores y compresores de vehículos eléctricos.

Desde la Oficina Técnica del Área de Mantenimiento se han desarrollado varios proyectos para los talleres. A continuación, se citan algunos:

- **Digitalización de procesos:** registro de incidencias de publicidad y registro y trazabilidad de componentes/equipos mediante códigos de barras.
- **Eficiencia operativa:** seguimiento de la disponibilidad del personal de Material Móvil, formación del personal y tasa de actividad del personal.
- **Reporting operativo y analítico:** identificación de la rentabilidad de las líneas de reparación y migración de informes.

Proyecto Mantenimiento 4.0

El mantenimiento 4.0 persigue una visión integral y centralizada basada en la recopilación, análisis y sistematización de datos, lo que permite detectar fallos de forma proactiva y minimizar paradas no programadas.

A continuación, se resumen las diferentes líneas del proyecto destinadas a implantar el mantenimiento 4.0:

- Evolución hacia el Mantenimiento Predictivo:
 - » **Telemetría:** el proyecto se inició en 2017 con la instalación de sensores y el protocolo de acceso a los datos del bus (FMS) embarcados en una flota objetivo de 300 autobuses, que se irá ampliando hasta alcanzar los 1.140 autobuses monitorizados. Como continuación del proyecto, se ha **abordado el análisis de las variables monitorizadas en tiempo real**, para establecer umbrales mediante patrones o algoritmos. Actualmente está en desarrollo la segunda fase del proyecto, destinada a establecer dichos patrones o algoritmos según las variables de los sistemas incorporados en los autobuses, clasificados por tipo de tecnología.

- **Automatització y Digitalització:**

- » Cuadro de Mando: para el departamento de Implantación y Mantenimiento Tecnología Bus (IMTEC), con indicadores de la actividad del taller (órdenes, avisos, personal, tiempos medios de reparación, inventario de equipos) y un modelo de datos disponible para los usuarios para generar nuevos informes.
- » App de entrega de Equipos de Protección Individual desplegada para 16 colectivos distintos de TB.
- » Se ha digitalizado completamente la gestión de siniestros de TB con la aseguradora y todas las unidades de TMB implicadas, completando así la digitalización del proceso.

- **Plan de Limpieza y desinfección de la Flota de Bus**

La limpieza y desinfección de autobuses continúa siendo una de las prioridades. Cabe destacar la acreditación oficial de las redes de TMB, Metro y Bus con el certificado Applus en relación con la aplicación de protocolos y procedimientos de limpieza, desinfección y control, así como de organización y atención al cliente.

- **Infraestructura de Bus**

Durante el año se ha **puesto en marcha la siguiente infraestructura eléctrica (en cochera y en ruta):**

- 50 nuevos cargadores de 150 kW en Triangle (20 para autobuses articulados y 30 para estándar), con 2 centros de transformación redundantes.
- 6 cargadores de 150 kW en ZFI e inicio del centro de transformación asociado.
- Implementación de una plataforma de gestión para el monitoreo y gestión de la carga de autobuses: Smartcharging.

En la **nueva cochera verde de Zona Franca:**

- Inicio de las obras del Taller de Material Móvil A.
- Finalización de las obras del Taller Central y aparcamiento.
- Finalización de las obras de urbanización y conexión de la nueva acometida eléctrica.
- Puesta en funcionamiento del Taller de Material Móvil B.
- Se ha elaborado un plan de traslado en todos los ámbitos —operacional, mantenimiento e infraestructuras— para poder cerrar la cochera de Ponent y el anexo Port en enero de 2025.

- Se ha puesto en funcionamiento un nuevo espacio provisional: el anexo C114.

- **Planes de mantenimiento de instalaciones:**

- Se ha reorganizado el departamento de mantenimiento de infraestructuras y se ha iniciado el monitoreo de las instalaciones en horario nocturno.
- Se ha elaborado un plan de mejora para reorganizar el mantenimiento de las infraestructuras.
- Se ha puesto en funcionamiento la aplicación de apertura de incidencias desde el móvil.



2.1.2. Novedades y mejoras en Metro

A lo largo del ejercicio se han desarrollado un conjunto de novedades y mejoras en la red de Metro y en el ámbito de TMB, entre las cuales cabe destacar las siguientes:

Renovación de trenes:

Además de la puesta en marcha de nuevos trenes este último año (ver capítulo 4), también se han llevado a cabo **actuaciones para la renovación de diversas unidades**.

En 2019 se firmó el contrato de remodelación de 12 trenes de la serie 2100 para la línea 4. Durante este año se ha completado la remodelación de la última unidad de este contrato. Y se ha adjudicado la remodelación de 3 trenes más para finalizar la totalidad de la flota de esta serie 2100 de la L4.

Asimismo, se ha completado la elaboración de los pliegos de condiciones técnicas para la remodelación de 3 trenes de la serie 500 de la L11, cuya ejecución deberá iniciarse a partir de 2025.

Mejora de las infraestructuras:

- **Renovación de vía Línea 5:** Renovación de 3.100 metros de vía doble entre Cornellà Centre y Ernest Lluch, con vida útil agotada y también debido a reclamaciones por vibraciones. Instalación de 2 escapes y adaptación PMR en el andén de Cornellà Centre. También se ha renovado el sistema de engrase del carril y se ha realizado la renovación integral de 2 ventilaciones de túnel. Esta obra se ha ejecutado con corte de servicio durante los meses de julio y agosto de 2024.
- **Renovación de aparatos de vía L10Nord:** Durante tres semanas de agosto se interrumpió el servicio entre La Salut y Gorg para solucionar vibraciones mediante la renovación del escape de Gorg.
- **Renovación de fijaciones en L2:** En agosto se cortó el servicio para resolver problemas de vibraciones mediante la renovación de las fijaciones antivibratorias entre las estaciones de Paral·lel L3 y Sagrada Família.
- **Aparato de vía y mejora de accesibilidad L4:** Durante el mes de agosto se llevaron a cabo trabajos para instalar un ascensor vestíbulo-andén vía 2, completando así la adaptación PMR de la estación de La Pau. Se cortó el servicio entre las estaciones de La Pau y Selva de Mar.
- **Finalización de la renovación de 13.750 fijaciones de vía** por degradación prematura en **L9 Nord**. Esta primera fase se inició en 2023. La segunda fase está en proceso de licitación e incluye la renovación de 13.000 fijaciones.
- **Renovación de fijaciones L9 Collblanc-Torrassa:** Se han sustituido por nuevas fijaciones antivibratorias para mejorar la percepción por parte de los vecinos.
- **Finalización de la renovación integral de 1.800 metros de vía doble entre Maria Cristina y Sants Estació de L3.** Debido a un retraso en las pruebas de trenes, esta obra se ha finalizado en abril de 2024. La nueva superestructura tendrá una alta capacidad antivibratoria.

De cara al **próximo año 2025**, destacan diversas actuaciones previstas:

De renovación de vía, como:

- Renovación Artigues – Pep Ventura: mejoras antivibratorias línea 2. Incluye Fase II de renovación de engrasadores de carril, mejoras del escape Paral·lel y renovación de cambios Artigues – Setmana Santa.
- Renovación Maragall – Trinitat Nova: renovación integral de vía L4 desde Maragall hasta Trinitat Nova (renovación de señalización y enclavamientos). Julio y agosto.

Actuaciones previstas para adaptación PMR:

- L1 Adaptación PMR Clot.
- L4 Adaptación PMR Ciutadella.

Obras de rehabilitación en estaciones:

A lo largo de este año se han llevado a cabo diversas obras para mejorar estaciones o dependencias de trabajo ubicadas en estaciones. Destacan las siguientes:

- **Retirada de lamas del techo e impermeabilización de las bóvedas de estaciones:** están en fase de ejecución las obras de Urquinaona (L4) y se ha redactado el proyecto de la bóveda de la estación Urgell (L1).
- **Remodelación de las dependencias de Catalunya L1:** actuación para habilitar el espacio destinado a la Dirección de Operación de Líneas, la zona de simuladores de conducción y los Centros Operativos de las líneas L1 y L3.
- **Remodelación de bases de operación:** están en fase final de ejecución las obras de Santa Eulàlia, Tarragona, Paral·lel y Trinitat Nova L4. Están en fase de licitación los proyectos de Hospital Clínic, Zona Universitària L3, Cornellà Centre y Selva de Mar; y en fase de redacción del proyecto: Fondo, Badalona Pompeu Fabra, Trinitat Nova L3 y Arc de Triomf.

Otras actuaciones y obras para mejorar y renovar infraestructuras:

- Se ha iniciado la licitación de las obras para el recrecido de andenes de las estaciones de Torrassa L1 y Sants Estació L5.

- Han comenzado los trámites previos al inicio de las obras para el desmantelamiento del túnel de lavado de Santa Eulàlia para reconvertirlo en un nuevo túnel de soplado.
- Se han puesto en marcha las obras para la ampliación del almacén MML2 en el Triángulo Ferroviario.
- Inicio de la licitación de las obras (fase 1) para la ejecución de una base de mantenimiento de vía y catenaria en el Triángulo Ferroviario.
- En ejecución las obras para la construcción de nuevas dependencias para el personal del funicular y teleférico.
- Se han iniciado actuaciones previas para el desplazamiento de la rejilla y ejecución de un nuevo pozo de ventilación en Horta.
- Renovación de topes de final de línea: Torras i Bages – Canyelles, en ejecución, previsión abril 2025.
- Construcción de pozo de drenaje en Drassanes línea 3: en ejecución, previsión abril 2025.
- Renovación de engrasadores de carril en Línea 2, Primera Fase: renovación de engrasadores en el tramo Tetuan – Bac de Roda. En ejecución.
- Del 5 al 25 de febrero se realizó el corte de servicio para llevar a cabo el

mantenimiento anual del Funicular y del Teleférico de Montjuïc, cumpliendo con todos los protocolos y pruebas asociadas según la normativa del Transporte por cable.

En cuanto a proyectos futuros más destacados, cabe señalar los siguientes:

- Se prevé **continuar con las obras** (fase 2) para completar la base de mantenimiento de vía y catenaria en el **Triángulo Ferroviario**.
- Está en **fase inicial** la licitación del proyecto de **nuevos estacionamientos en el Triángulo Ferroviario** para disponer de espacio para los nuevos trenes que deben llegar a L2 y L4, así como permitir el acceso a todos los estacionamientos con ATP.
- Continuar la **ejecución del Plan de Bases de Operación** en Hospital de Bellvitge, Sagrera L5, La Pau L4, Vall d’Hebron L3, Sagrera L1, Joànic, P. de Gràcia L3, Vall d’Hebron L5 y Can Cuiàs.
- Está prevista la **implantación del telemando de instalaciones fijas de Líneas convencionales** para 2025.
- Implantación progresiva de **funcionalidades avanzadas de los telemandos** de energía y estaciones de la L9.

2.2. Proyectos de innovación, investigación y desarrollo

Además de los proyectos y mejoras descritos anteriormente, a lo largo del ejercicio se ha desarrollado un conjunto de acciones y proyectos enmarcados en la innovación, la transformación digital, la investigación y el desarrollo, entre los cuales destacan:



EN EL ÁMBITO DE BUS

- En cuanto a la **seguridad**: se ha puesto en marcha un sistema de lectura de matrículas en Zona Franca 1, sistema ya implementado en Horta y Triangle.
- Respecto al **Bus a Demanda**: se está renovando el sistema que permite ampliar el servicio actual de 5 zonas hasta 15 zonas y 30 autobuses, con una finalización prevista durante el primer semestre de 2025.
- Se ha completado el **plan de migración de los servidores por obsolescencia del sistema operativo**, proceso iniciado en 2021.
- Proyectos de **Sensorización Bus**:
 - » Con la asociación Carnet y la UPC, se está llevando a cabo una prueba piloto con cámaras de profundidad en las paradas de bus para contar el número de personas esperando y el tiempo de espera.
 - » Se probarán en diferentes condiciones de luz y ocupación para obtener la mayor fiabilidad posible, utilizando cámaras con una tecnología que no permite el reconocimiento de personas, garantizando así la privacidad de los datos personales.

Bus a Demanda: renovación del sistema para ampliar el servicio hasta 15 zonas y 30 autobuses.



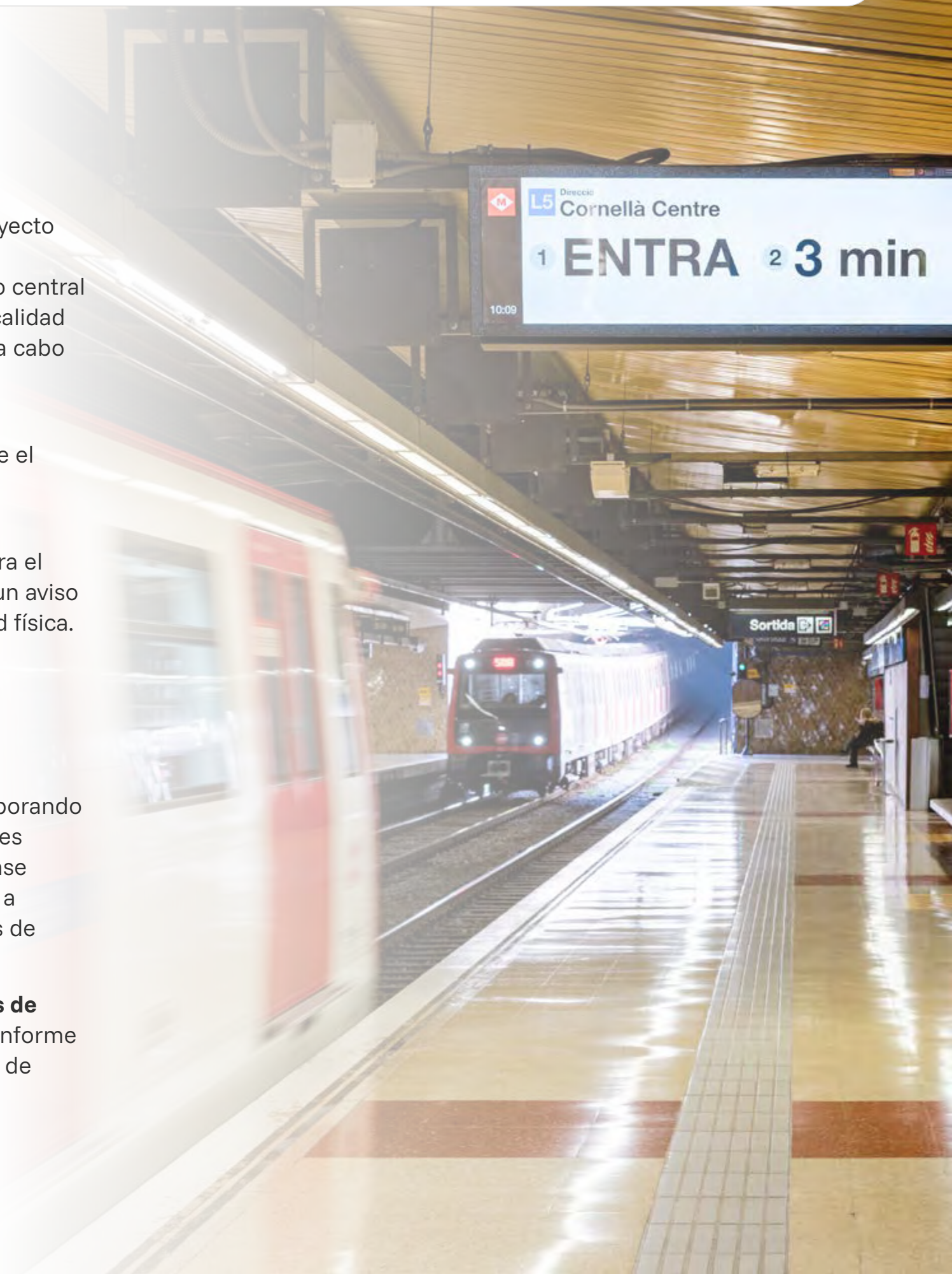
EN EL ÁMBITO DE METRO

Operaciones de Metro:

- **Proyecto de Incremento de capacidad de la L5:** es la línea con mayor nivel de ocupación y con las perspectivas de crecimiento más elevadas de la red. Durante 2024 se ha continuado con el despliegue de medidas (surgidas del grupo de trabajo creado en 2023) y en la evaluación de su eficacia.
- **Nuevas pantallas de información en la red de metro:** este año se ha continuado con el despliegue masivo de estas pantallas, que no solo presentarán una imagen corporativa homogénea con otros canales de información de TMB (como las pantallas de Bus o las del interior de los trenes), sino que también permitirán proporcionar más información a las personas usuarias durante su trayecto.
- **Sistema de Radiotelefonía Digital (DMR):** proyecto para sustituir el antiguo sistema analógico de comunicación entre los operadores del puesto central y el material móvil, mejorando la cobertura y calidad de las comunicaciones. La migración se llevó a cabo en marzo en la L1 y en abril en la L3.
- **Red embarcada (REM):** comunicación y videovigilancia de toda la flota de trenes desde el centro de control.
- **Sistema de localización del Personal de Mantenimiento:** funcionalidad “*DeadMan*” para el personal que trabaja en solitario, que genera un aviso automático en caso de no detectarse actividad física.

Tecnológico de Metro:

- **Proyecto de Evolución de los Carteles de Información al Pasaje (INP):** financiado con fondos europeos *Next Generation*, durante el año 2024 se ha iniciado el despliegue en las estaciones de la red convencional de metro (en los andenes, vestíbulos y pasillos de enlace). El despliegue será progresivo y está prevista su finalización durante el verano de 2025. Al cierre del año, se había desplegado en el 55% de las estaciones previstas en el proyecto.
- **Spire:** se ha completado la sustitución de los terminales de pago Spire en todas las distribuidoras automáticas de la red para adecuarlas a la normativa vigente.
- **Nuevo Sistema de Información al Pasaje en estaciones del tramo III de la L9:** se está colaborando en la redacción de los pliegos de prescripciones técnicas de este nuevo sistema, que será la base para la migración del resto de tramos de la L9 a través del mecanismo de los Planes Generales de Obsolescencia (PGO) de Ifercat.
- **Nuevo sistema Anti-intrusión en las cocheras de Metro:** aplicación de analítica de imágenes conforme a la normativa de protección de datos, sin uso de datos biométricos o sensibles.





EN EL ÁMBITO TECNOLÓGICO DE MARKETING Y ATENCIÓN A LA CLIENTELA

- Se ha publicado una **nueva versión de la TMBApp**, enfocada al servicio MaaS (Mobility as a Service). Esta actualización ha implicado la reprogramación de la aplicación con los lenguajes más recientes para iOS y Android.
- Se ha habilitado un **acceso al pago de infracciones desde la web tmb.cat**. Esto mejora el servicio a los usuarios y aumenta la recaudación directa. El pago puede realizarse mediante la lectura de un código QR o introduciendo los datos desde la web.
- Se ha finalizado la creación de un **nuevo cuadro de mando** para la actividad de las campañas publicitarias de la flota de bus, integrando datos internos y externos para una mejor análisis y seguimiento.



EN L'ÀMBIT DE LA DIGITALITZACIÓ

- **Portal GenTMB:** Puesta en servicio del nuevo portal (antigua Intranet) basado en SharePoint, mejorando la seguridad, accesibilidad y centralización de la información corporativa.
- **Plan Director de Tecnología (PDT):** Desarrollo del nuevo PDT, recogiendo necesidades y analizando tecnologías disruptivas para definir el Modelo

Tecnológico Objetivo (MTO) y la hoja de ruta de los proyectos futuros.

- **Gestión de Contratos Menores:** Puesta en servicio de una nueva plataforma para cumplir con los requisitos legales de privacidad y concurrencia en este tipo de contrataciones.
- **Plataforma de Virtualización de Datos:** Finalización de la contratación de una plataforma que permitirá la explotación de datos en el entorno Microsoft PowerBI, independientemente del origen de los datos.



EN EL ÁMBITO TECNOLÓGICO DE CIBERSEGURIDAD

- **Certificación ENS:** en 2024 se han completado las tareas necesarias para la certificación en el Esquema Nacional de Seguridad (ENS) de los 18 servicios previstos (3 de bus, 11 de metro, 2 corporativos y 2 de tecnología).
- **Mitigación de Riesgos:** desactivación de los puertos USB en la mayoría de ordenadores portátiles y de sobremesa.
- **Ciber-ejercicios:** realizados en colaboración con el Instituto Nacional de Ciberseguridad (INCIBE) para medir la ciberresiliencia de TMB y ejercitar medidas de ciberdefensa.



DIGITALIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS

En este ámbito destacan:

- **Cuadro de mando de infraestructuras de Metro:** con el objetivo de monitorizar la situación de las infraestructuras de las estaciones de Metro desde el punto de vista de las operaciones del servicio. Este cuadro permite, de forma automatizada, analizar fácilmente y de manera interactiva la evolución de las incidencias y avisos a lo largo del tiempo. Los indicadores analizados incluyen la cantidad de avisos, el tiempo de parada y la disponibilidad.
- **Gestión de Trabajos Nocturnos:** adaptación para la gestión de trabajos con maquinaria pesada diésel (vehículos auxiliares ferroviarios – VAF) para evitar su coincidencia con el personal de mantenimiento.
- **Actualización Automática de Información:** sistema de acceso a las cabinas de conducción con tarjeta CAT.
- **Gestión de Incidencias:** aplicación en tiempo real y en movilidad para el tratamiento y gestión de las incidencias correctivas de las infraestructuras de las líneas convencionales, mejorando el seguimiento, la calidad de la información y permitiendo la visualización de los avisos asignados (herramienta GIS).



EN L'ÀMBIT DE L'OBSOLESCÈNCIA

- Evolución del reporting de GRCA (gestión de actividad y localización de recursos) del sistema SAP a Microsoft PowerBI, lo que permite a los usuarios generar nuevas salidas de información.
- **Puesta en marcha de la nueva aplicación GenTMBApp** para Android e iOS.
- Nueva versión del producto SAGE XRT para la gestión de ingresos en Tesorería a través de un servidor, mejorando la seguridad y la fiabilidad.
- Puesta en servicio del módulo de gestión de efectivo en las máquinas de venta automática (DAs), mejorando la robustez y la capacidad analítica de los procesos.



INNOVACIÓ CORPORATIVA I TRANSFORMACIÓ DIGITAL

En línea con el nuevo Plan Estratégico TMB 2025, **la innovación y la transformación hacia un mundo digital son palancas indispensables** para situar a TMB a la vanguardia de la movilidad urbana, inteligente, integradora y sostenible.

Durante el año 2024 se han identificado más de 140 iniciativas a través de 30 entrevistas con más de 50 personas de distintos niveles de la organización. Estas iniciativas buscan mejorar tanto el servicio como las actividades internas mediante la revisión de procesos y la digitalización, con el fin de ganar en eficiencia y calidad.

Se ha analizado el modelo de gobernanza de los datos con los diferentes actores implicados, culminando en una jornada específica denominada “Data Day”, celebrada en el mes de octubre con más de 80 participantes.

Está previsto cerrar, durante el año 2025, el sistema de priorización y seguimiento de las iniciativas para desarrollarlas por fases.

La **Compra Pública de Innovación** es una modalidad de los procedimientos de adquisición en la que se establece un diálogo abierto con el mercado para encontrar nuevas soluciones que no están disponibles para ser licitadas mediante metodologías clásicas. TMB es uno de los primeros operadores de transporte del



ámbito estatal en utilizar esta modalidad de compra.

Esta iniciativa pionera consta de dos retos iniciales del año 2023: **el Gap de andenes en las estaciones en curva de la red de Metro** (actualmente pendiente de conclusiones) y los **Nuevos soportes de información en las ventanas** (requiere una nueva consulta).

El nuevo reto publicado es **Nuevos soportes de información dinámica sobre puertas**, cuyo objetivo es proporcionar información clara y accesible a bordo del metro, en las series de trenes que no permiten la instalación de pantallas, con el fin de garantizar que la comunicación con las personas usuarias sea clara, efectiva y accesible para todos.

La información actualizada del proceso se puede consultar en el siguiente apartado de la web de TMB: [Compra Pública Innovación](#) - TMB.

OTRAS INICIATIVAS DE INNOVACIÓN DE TMB

• Reto de Intraemprendimiento

TMBinnova 2023: “¿Cómo podríamos mejorar el rendimiento del servicio y el bienestar de los trabajadores y trabajadoras para prevenir y reducir el absentismo?”. Durante 2024 se dio a conocer la solución ganadora, Fem que es reconegui, que se implementará en los primeros meses de 2025.

• Reto de Intraemprendimiento

TMBinnova 2024: “¿Cómo mejorar la comunicación interna?”, cuya solución ganadora, que será objeto de prueba piloto, se dará a conocer durante el año 2025.

- **24h Innovació BCN:** El equipo de TMB fue finalista en el reto sobre cómo optimizar las condiciones térmicas en los andenes del metro durante los meses de más calor para mejorar la experiencia de las personas usuarias.

- En el ámbito de los ecosistemas de innovación, destacan los **convenios de colaboración** con Barcelona Activa, Cambra de Barcelona y CARNET.

- **Proyectos de innovación subvencionados** por el EIT Urban Mobility:

- » **SHARMONY:** Mejora de la seguridad de los pasajeros de autobús mediante semáforos horizontales cuando existe un carril bici entre la marquesina y la parada del autobús. Proyecto en consorcio con Transport for London (TfL). El piloto se llevará a cabo durante 2025.
- » **HERO:** Conversión de un minibús de TMB en un vehículo de hidrógeno con pila de combustible, con un presupuesto de 1 millón de euros. Este vehículo se utilizará para probar y dimensionar un tren de potencia formado por un motor de tracción, un inversor, baterías y una pila de combustible. El sistema podrá comercializarse y configurarse para diferentes necesidades, desde vehículos de reparto y pequeños camiones hasta minibuses. El proyecto se desarrolla en colaboración con EVARM, EKPO y TMB, con el apoyo del IREC. El piloto comenzará en el primer trimestre de 2025.

T-MOBILITAT

Los objetivos principales del proyecto en el ámbito del sistema tarifario integrado del ATM de Barcelona son el **cambio de la tecnología magnética de los sistemas de validación y venta a tecnología sin contacto** y la mejora de la información del transporte.

En una siguiente etapa se abordará la concreción e implantación de un nuevo sistema tarifario y la extensión del sistema T-mobilitat a la totalidad del territorio catalán.

El 23 de diciembre de 2021 se inició la comercialización y uso de los soportes (PVC y cartera electrónica) y los primeros títulos con condiciones oficiales (T-usual y T-jove) en tecnología sin contacto en el ámbito de los 36 municipios de la zona de tarifa metropolitana.

Las acciones principales llevadas a cabo durante 2024 en el marco de la T-mobilitat han sido las siguientes:

- Finalización de la validación magnética de la T-16 el 16/01/2024.
- Cambio en la definición del título T-16, que pasa a ser válido hasta los 16 años y 6 meses de la persona titular.

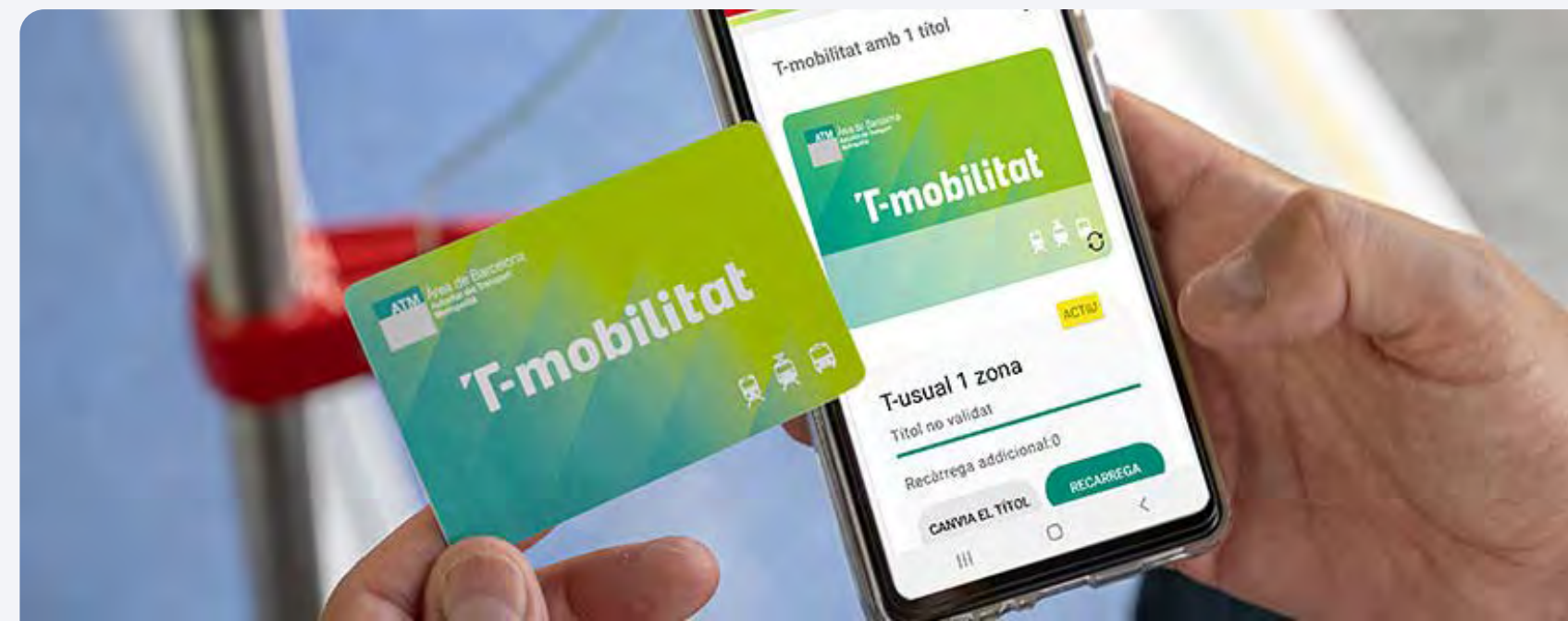
- Puesta en servicio de la T-metropolitana, tarjeta sin contacto del AMB para sus títulos sociales. La distribución del nuevo soporte y títulos para más de 400.000 personas usuarias finalizará en 2025.
- Puesta en servicio de los canales externos de venta (quioscos, etc.).
- Puesta en servicio de la validación en cartera electrónica iOS.
- Desarrollos y pruebas para próximas puestas en servicio:
 - » Incorporación de los títulos T-usual bonificada, T-casual personal aeropuerto, T-día, T-Aire y T-verda, completando así el catálogo de títulos ATM y AMB en formato T-mobilitat.
 - » Incorporación de los títulos propios de TMB, tanto comerciales (Hola Barcelona, billete sencillo y billete sencillo aeropuerto) como no comerciales.
 - » Capacidad de incluir 2 títulos en un solo soporte PVC y hasta 5 títulos en carteras electrónicas (Android e iOS).
 - » Implantación de mejoras en el servicio al usuario (resolución de incidencias, mejora de la experiencia de usuario, automatización de determinados procesos, etc.).

Las actuaciones más relevantes a realizar en 2025 deberán permitir completar la gama de títulos en tecnología sin contacto (títulos de ATM, propios de TMB y del resto de operadores), ampliar prestaciones y funcionalidades, permitir el fin de la comercialización de los títulos en formato magnético y comenzar con la desinstalación del equipamiento con tecnología magnética.

A finales de 2025 se prevé que las validaciones en formato magnético en la red de TMB sean residuales y que se eliminen de forma completa y definitiva a principios de 2026.

Durante 2025 también deberá llevarse a cabo el proyecto para el pago del billete sencillo con tarjeta de crédito acercándola directamente a las validadoras con tecnología T-mobilitat.ilitat.

La T-mobilitat avanza, con la previsión de una reducción considerable de las validaciones en formato magnético.





03

Asesoramiento externo y negocio exterior

TMB es un referente como empresa operadora de transporte público y, por este motivo, aprovecha la experiencia y los conocimientos adquiridos para desarrollar actividades de asesoramiento y consultoría para empresas de transporte público tanto a nivel nacional como internacional.



En el ámbito de Metro destacan los proyectos

- La prestación de servicios como asesor de operación y mantenimiento, conjuntamente con Systra, en el proyecto Grand Paris Express, que prevé la construcción de 200 km de 4 nuevas líneas automáticas en la región de París.
- El contrato de asistencia técnica para la gestión del tranvía de Zaragoza, vigente hasta febrero de 2025, con posibilidad de renovación por un año más.
- La preparación, en el marco de Transports Ciutat Comtal (TCC), del proyecto de asesoría y formación de personal para la implantación del nuevo sistema de pago en el transporte público en Irlanda, liderado por Indra.

Organización y coordinación de proyectos internacionales

El Departamento de Relaciones Internacionales coordina y produce, conjuntamente con el de Relaciones Públicas, los eventos corporativos internacionales de la compañía, tales como la organización de actos internacionales, visitas institucionales y/o corporativas de carácter internacional, y la participación en congresos y reuniones de benchmarking.

Como es habitual, este año se ha participado en el congreso anual del **Smart City Expo World Congress**, dentro del salón **Tomorrow Mobility**, en el que TMB estuvo presente con un stand.

En 2024 se han recibido **más de 30 visitas internacionales**, como delegaciones de transporte de Corea, India, Turquía y Washington, entre otras.

Durante el año también cabe destacar el mantenimiento de la actividad internacional con profesionales de diversos organismos de transporte público y de TMB, así como con delegaciones de empresas y entidades internacionales de Corea, India, Canadá, Taiwán, Alemania, Japón, Estados Unidos, Brasil y China, entre otros.

TMB participó en dos misiones de expertos ante entidades de financiación multilaterales en Washington, entre las que destaca la participación en el evento Transforming Transportation organizado por el Banco Mundial.

Cabe destacar también la participación activa del equipo profesional de TMB en las actividades de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), en la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Urbanos Colectivos (ATUC), y en la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS), en la que TMB ha asumido la Secretaría General.

Finalmente, los técnicos de TMB participan también en comunidades de benchmarking como el International *Bus Benchmarking Group* (IBBG) y la *Community of Metros Benchmarking Group* (COMET).





04

Acontecimientos del ejercicio

Récord de demanda en TMB

En 2024, la demanda en las redes de TMB ha seguido creciendo, cerrando el ejercicio con un **nuevo récord de viajeros**, tanto en la red de Metro como en la de Bus. Concretamente, se han transportado 687,2 millones de pasajeros, lo que supone un incremento de 40,1 millones respecto al año anterior (+6,2 %) (ver apartado 1.1).

Compra de 36+2 autobuses de hidrógeno

Con el objetivo de avanzar en sostenibilidad, se ha formalizado la compra de 36 autobuses de hidrógeno a Solaris Bus Ibérica. La operación ha sido financiada con fondos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Además, TMB incorporará **2 autobuses articulados del mismo fabricante, los primeros articulados de hidrógeno que circularán en España**. Esta adquisición se ha realizado mediante licitación pública y ha sido subvencionada por el proyecto europeo JIVE2, en el que TMB representa a España como operador de referencia.

Planta fotovoltaica de grandes dimensiones en la cochera de Horta

TMB ha puesto en marcha una planta fotovoltaica en la cochera de autobuses de Horta, como parte de su apuesta por la eficiencia y el ahorro energético. La instalación está formada por 820 paneles solares con una superficie total de captación de 2.120 m².

Se estima que esta planta cubrirá aproximadamente el **56 % del consumo energético diurno de la cochera y el 22 % del consumo total, con una producción anual prevista de 663,6 MWh**. También se ha diseñado para permitir el almacenamiento futuro del excedente energético en baterías, lo que permitirá reducir las emisiones de CO₂ en casi 181 toneladas al año.

Almacenar la energía sobrante en baterías contribuirá a reducir las emisiones de CO₂ en casi 181 toneladas anuales.



Participación en proyectos europeos y workshops

Además de los proyectos del Área Técnica de Bus, se ha participado en otros proyectos y workshops europeos, como:

- Estudio sobre las condiciones térmicas dentro del vehículo para alcanzar sensaciones de **Confort Thermal** con el mínimo consumo.
- Desarrollo conjunto con Actia de un algoritmo predictivo para evaluar el envejecimiento de las baterías.

Nuevos trenes

En octubre de 2019 se firmó el contrato de adquisición de **42 trenes de las nuevas series 7000 y 8000** para sustituir las antiguas series 3000 y 4000 (de las líneas 3 y 1), afectadas por la presencia de amianto. Vinculado a este proyecto, también está contemplada **la fabricación de 8 trenes adicionales**: 6 para sustituir los de la serie 2000 (L3), también afectados por amianto, y 2 para ampliar la oferta en líneas convencionales.

Durante este año se ha hecho el seguimiento de la fabricación y entrada de unidades en las instalaciones de FMB, y se han puesto en servicio 25 unidades de la serie 7000 en la L3 y 24 unidades de la serie 8000 en la L1. En octubre se completó

la sustitución de los trenes afectados por amianto en la red de Metro.

La adquisición de estos **nuevos trenes responde a criterios de sostenibilidad y accesibilidad**, en línea con el Plan Estratégico 2025 de TMB, que tiene entre sus objetivos la reducción de más de 17.000 toneladas de CO₂. Los trenes destacan por su estructura ligera, bajo consumo energético, fiabilidad técnica, facilidad de mantenimiento y mejor filtración del aire. Además, incorporan avances en digitalización con nuevos sistemas de información (más pantallas digitales), cámaras de videovigilancia en tiempo real, bajo nivel de ruido y puertos USB para carga de dispositivos. También cuentan con iluminación 100 % LED, mejor ergonomía y accesibilidad mejorada.

Se ha finalizado la redacción de los pliegos técnicos para **adquirir 39 trenes destinados al tramo central de la L9 y al plan de mejora de la oferta, actuación pendiente de autorización por parte del ATM.**

La adquisición de los nuevos trenes responde a criterios de sostenibilidad y accesibilidad, en línea con el Plan Estratégico 2025 de TMB.



Nuevo contrato de seguridad durante 4 años para la red de Metro

Ferrocarril Metropolità de Barcelona (FMB) ha adjudicado el nuevo contrato de seguridad del Metro para los próximos 4 años. Las empresas Securitas y Prosegur prestarán este servicio en las 165 estaciones de la red, así como en trenes, talleres, cocheras y otras dependencias y edificios del metro, con un incremento de 50 agentes y un 5 % más de horas respecto al contrato anterior.

Los servicios contratados actuarán, como siempre, de **forma coordinada y complementaria con las fuerzas y cuerpos de seguridad para la prevención y actuación ante delitos y actos incívicos**. Este contrato también refuerza los efectivos para grandes eventos culturales, deportivos o festivos, y para apoyar el control de títulos de transporte.

Con esta adjudicación, TMB mantiene su compromiso con la seguridad de las personas usuarias, del personal y de las instalaciones de la red de Metro de Barcelona.

Crecimiento de TMB App y publicación de la nueva TMB App

Desde 2019, la **TMB App** ha experimentado un crecimiento notable gracias a la incorporación de funcionalidades de venta y a la evolución de los hábitos digitales de los usuarios. En 2024 se ha lanzado la nueva versión definitiva de la app, centrada en el servicio **MaaS** (Mobility as a Service), con una nueva línea gráfica, información de oferta de transporte y tiempos reales de operadores del área metropolitana (FGC, Rodalies, Tram, Bus Metropolitanos y servicios públicos y privados de bicicletas compartidas). También se puede utilizar el servicio AMBici desde la TMB App.

La aplicación ha sido diseñada para ofrecer una experiencia rápida e intuitiva, incluyendo nuevos métodos de búsqueda mediante escaneo de códigos. Aunque aún están pendientes algunas mejoras relacionadas con T-mobilitat y accesibilidad, se ha consolidado como el canal de venta online principal y se prevé que lo sea también a futuro.

Según el ranking del Ayuntamiento de Barcelona, es **la aplicación más descargada de las apps municipales de Barcelona**. Actualmente supera las 70.000 descargas mensuales, y el número de usuarios ha oscilado entre 400.000 y 450.000 durante la mayoría de los meses del año.





05

Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad

5.1. Plan Estratégico TMB 2025

En 2021 se elaboró el [Plan Estratégico TMB 2025](#), en el que se redefinieron la Misión, la Visión y los Valores de la compañía, se establecieron unos ejes y líneas estratégicas, y se identificaron los objetivos y actuaciones que deben ser relevantes dentro de este Plan.

En 2025 se elaborará un nuevo Plan Estratégico TMB con un horizonte 2030.

Durante el año 2024 se han ido **desarrollando los proyectos y actuaciones contemplados en el Plan Estratégico 2025**, entre los que destacan los siguientes:



Red de Bus

- **Plan para la mejora de la eficacia de la red de Bus** (véase apartado 2.1)
- **Ambientalización de la flota** (véase apartado 1.2 y apartado 10.4.1 del EINF e IS*):
 - » Incorporación de 233 autobuses eléctricos cero emisiones.
 - » Incorporación de 46 autobuses de hidrógeno cero emisiones.
 - » Sustitución de 275 autobuses diésel por buses híbridos de GNC para el cumplimiento de ZBE.
 - » Experiencia piloto para la utilización de biogás en los autobuses.
- **Infraestructura de carga de vehículos eléctricos** (véase apartado 2.1)
- **Nueva cochera verde y nuevo centro logístico y tecnológico de Bus en la Zona Franca** (véase apartado 2.1)
- **Bus a demanda** (véase apartado 2.2 y apartado 6 del EINF e IS)
- **Digitalización de Bus** (véase apartado 2.1):
 - » Evolución hacia el mantenimiento 4.0 en las infraestructuras y material móvil de Bus.
 - » Videovigilancia y sistema de información al cliente a bordo del Bus.
 - » Digitalización de procesos operativos de Bus.

* Estado de Información No Financiera e Información sobre Sostenibilidad 2024



Red de Metro

- **Plan para la mejora de la oferta y frecuencias de Metro** (véase apartado 1.2)
- **Plan de trenes** (véase apartado 2.1):
 - » Plan de adquisición y transformación de trenes para el tramo central de L9 y nuevas estaciones de L10 Sud.
 - » Plan de adquisición y transformación de trenes para incremento de flota en líneas convencionales.
 - » Puesta en marcha de 48 nuevos trenes para la eliminación total del amianto en los trenes.
- **Optimización de la energía** (véase apartado 10.4.1 del EINF e IS):
 - » Reducción de la utilización de la energía de tracción Metro.
 - » Aprovechamiento de energías generadas en la propia actividad del metro.
 - » Estudio de conexión de distribución eléctrica de L9 y el resto de la red de Metro.
- **Plan de mejora integral de infraestructuras Metro. Desarrollo del plan y ejecución** (véase apartado 2.1)
- **Digitalización del metro** (véase apartado 2.2):
 - » Virtualización de la seguridad y el control del servicio de metro.
 - » Digitalización del mantenimiento y gestión de activos de Metro.
 - » Digitalización de servicios y operaciones en estaciones.





TMB

- **Plan de absentismo** (véase apartado 8.3 del EINF e IS)
- **Empresa saludable** (véase apartado 8.4 del EINF e IS)
- **Incremento de los ingresos no tarifarios** (véase apartado 6.2 del EINF e IS)
- **Servicio metropolitano de bicicleta pública compartida** (véase apartados 1.2 y 4)
- **Impulso del programa Hola Barcelona y MaaS para no residentes** (véase apartado 6.2 del EINF e IS)
- **RSC e Igualdad:**
 - » Aprobación y desarrollo de políticas de responsabilidad social (véase apartado 9.1 del EINF e IS)
 - » Desarrollo de políticas de igualdad y diversidad (véase apartado 8.3.4 del EINF e IS)
- **T-mobilitat** (véase apartado 2.2 y el apartado 6.2.3 del EINF e IS)

Para el seguimiento del conjunto del Plan Estratégico se ha definido un sistema de control y seguimiento de hitos e indicadores.



06

Información financiera

Operaciones de tesorería y planificación financiera

La demanda de transporte público en Barcelona ha batido récords históricos, y la comparación con el año 2019 ya es cosa del pasado. Esta mejora de la demanda se ha debido al crecimiento económico, a las bonificaciones aplicadas a algunos títulos de transporte (50%) y al incremento del turismo en Barcelona.

Estas bonificaciones son aportadas por las cuatro administraciones públicas (la estatal con un 30%, y el otro 20% entre las administraciones consorciadas catalanas: Generalitat, Ayuntamiento de Barcelona y Área Metropolitana). Estas bonificaciones de las que disfrutaban los usuarios tardan unos meses en ser recibidas por los operadores. Así pues, las empresas Transports de Barcelona, SA (TB, SA) y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB, SA) tuvieron que renovar las líneas de crédito de tesorería a corto plazo existentes en 2023, por 40 millones de euros y 51 millones de euros respectivamente. A estas pólizas hay que añadir la asistencia financiera de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, empresa participada por ambas anteriores al 50%.

A comienzos de 2024 había incertidumbre sobre la extensión de las bonificaciones de los títulos de transporte del ejercicio 2023 por parte de las Administraciones Públicas y, finalmente, la decisión de los gobiernos fue bonificar el 50% de las tarifas de los títulos regulares durante todo el año. Las aportaciones de las bonificaciones se reciben con un desfase que obliga necesariamente a las empresas a recurrir a la financiación a corto plazo.

En cuanto a las aportaciones mensuales que TMB recibe de la ATM, a 31/12/2024 quedaban pendientes mensualidades por un importe de 100,4 millones de euros, las cuales ya han sido abonadas a TMB.

La deuda a 31/12/2024 a corto plazo ha sido de 75,0 millones de euros de asistencia financiera de PSM, SA, y 14,4 millones de euros (TB, SA) y 20,2 millones de euros (FMB, SA) en pólizas de crédito.

Con respecto a las **disposiciones de créditos a largo plazo**, durante 2024 se han realizado:

- **Para TB, SA:** Se ha dispuesto de 3,1 millones de euros del préstamo firmado en 2019 con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para financiar el plan de flota de autobuses 2019-2021. Se han dispuesto 21,8 millones de euros del préstamo firmado en 2023 con el BEI para financiar la compra de 92 autobuses. Para la compra de los 36 autobuses de hidrógeno, se han dispuesto 14,4 millones de euros del préstamo firmado con Cajamar en 2024.
- **Para FMB, SA:** Se han realizado diversas disposiciones para financiar la compra de 50 trenes y parte de las inversiones en la Red de Metro:
 - » Del préstamo firmado en 2019 con el BEI se han dispuesto 61,5 millones de euros.
 - » Del préstamo con el ICF se han dispuesto 8,1 millones de euros.

Por otra parte, como continuación de las instrucciones del AMB de 2021 y 2022 para el suministro y financiación de 209 autobuses, por un importe de 84,9 millones de euros, se han ido recibiendo los últimos vehículos y disponiendo de arrendamientos financieros para pagar a los fabricantes. Una vez recibidos, se ceden al AMB y este paga a TB, SA a medida que se va amortizando el principal de las operaciones, tal y como está estipulado en los Acuerdos del Consejo Metropolitano del AMB.

6.1. Cuenta de pérdidas y ganancias

En el año 2024 se ha producido un impacto importante en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio debido al **notable incremento de la demanda en las redes de Bus y Metro, así como en el Teleférico de Montjuïc**, alcanzándose nuevos récords de pasaje. Esto ha impulsado el crecimiento de los ingresos por ventas, a pesar del mantenimiento de la bonificación en el precio de los principales títulos integrados de transporte público.

Este año se ha revisado el criterio de diferentes partidas. Ver nota 2.3 de las Cuentas Anuales del ejercicio 2024 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona.



Ingresos

El importe neto de la cifra de negocio del ejercicio 2024 (sin incluir las subvenciones al servicio) ha aumentado en 144,3 millones de euros, lo que representa un 26,9% más que en el año 2023, gracias a la buena evolución de las ventas.

Los ingresos procedentes de la venta de títulos de viaje han aumentado en 137,8 millones de euros (un 28,5%) debido al notable crecimiento del pasaje en todos los medios de transporte de TMB. También han crecido porque los ingresos por bonificaciones incorporan la compensación por la pérdida de ingresos comerciales derivada de la aplicación de la tarificación social en algunos títulos. Cabe recordar que en el año 2024 se ha mantenido la bonificación en el precio de los principales títulos integrados de transporte.

Los otros ingresos de explotación, que incluyen ingresos por pensiones y subvenciones a la explotación, han disminuido en 109,1 millones de euros respecto al año 2023, debido principalmente a una reducción de 108,6 millones de euros en las subvenciones a la explotación incorporadas en el resultado del ejercicio. Esto se explica, en parte, por lo indicado en la nota 2.3 – Comparabilidad de la información de las cuentas anuales.

Dentro de los ingresos accesorios y otros de gestión, respecto a 2023, han aumentado las partidas de ingresos por venta de chatarra, servicios de mantenimiento de la L9/10 de Metro para Ifercat, cánones de publicidad e ingresos por intervención.

Finalmente, la ATM ha comunicado a TMB la compensación a TB, SA por 34,0 millones de euros y a FMB, SA por 97,1 millones de euros por la reducción de tarifas en los títulos integrados.



Gastos de operación

Los **aprovisionamientos han crecido en 3,7 millones de euros** respecto al año 2023, principalmente por la compra de bobinas de títulos de viaje y repuestos de material móvil. Los gastos de personal (incluidas las pensiones) han aumentado en 19,5 millones de euros (3,6%) debido a un incremento del 1,4% en la Plantilla Media Homogénea, principalmente de personal operativo, y a la revisión salarial anual contemplada en los convenios colectivos.

Los servicios exteriores han aumentado en 3,6 millones de euros (0,9%) respecto al año 2023. Sin embargo, si se excluyen los renting de trenes y los cánones de la L9/10, estos gastos han disminuido en 2,9 millones de euros.



Resto de partidas

La amortización neta ha disminuido en 3,0 millones de euros debido al incremento de las subvenciones de capital en 20,1 millones de euros. Por otro lado, los gastos financieros han aumentado en 10,3 millones de euros respecto al año 2023.

El resultado positivo del ejercicio, después del impuesto de sociedades, ha sido de 14,1 millones de euros, es decir, ha aumentado en 1,2 millones de euros respecto al año anterior, motivado por los resultados de las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SL.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias del Grupo TMB consolidado (en miles de euros)

	Año 2024	Año 2023	Diferencia	Dif%
A) OPERACIONES CONTINUADAS				
1. Importe neto de la cifra de negocio	680.231,09	535.965,29	144.265,80	26,9
a) Ventas	621.936,00	484.178,13	137.757,87	28,5
b) Prestación de Servicios	58.295,09	51.787,16	6.507,93	12,6
4. Aprovisionamientos	-54.979,08	-51.255,02	-3.724,06	7,3
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles	-54.288,50	-51.021,37	-3.267,14	6,4
c) Trabajos realizados por otras empresas	-215,25	-174,41	-40,84	
d) Deterioro de mercaderías y otros aprovisionamientos	-475,32	-59,24	-416,08	
5. Otros ingresos de explotación	440.907,97	547.634,40	-106.726,44	-19,5
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	3.333,03	6.018,55	-2.685,53	-44,6
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	437.574,94	541.615,85	-104.040,91	-19,2
6. Gasto de personal	-564.154,17	-544.665,47	-19.488,70	3,6
a) Sueldos, salarios y asimilados	-409.957,08	-386.957,52	-22.999,55	5,9
b) Cargas sociales	-154.197,10	-157.707,95	3.510,86	-2,2
7. Otros gastos de explotación	-416.131,87	-409.111,60	-7.020,26	1,7
a) Servicios exteriores	-410.232,04	-406.619,91	-3.612,13	0,9
a.1) Energía	-20.637,45	-25.130,55	4.493,11	-17,9
a.2) Canon L9/10	-142.096,64	-134.542,90	-7.553,74	5,6
a.3) Renting de trenes	-45.608,04	-46.739,74	1.131,70	-2,4
a.4) Resto de Servicios Exteriores	-201.889,91	-200.206,72	-1.683,19	0,8
b) Tributos	-766,92	-813,94	47,03	-5,8
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones de operaciones comerciales	-3.809,61	-1.677,75	-2.131,86	
d) Otros gastos de gestión corriente	-1.323,30	0,00	-1.323,30	
8. Amortización del inmovilizado	-101.731,76	-84.677,91	-17.053,85	20,1
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero	68.516,82	48.460,02	20.056,80	41,4
10. Excesos de provisiones	45,73	94,40	-48,67	-51,6
11. Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	169,16	277,54	-108,38	-39,0
b) Resultados por enajenaciones y otros	169,16	277,54	-108,38	-39,0
A.1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	52.873,89	42.721,64	10.152,25	23,8

	Año 2024	Año 2023	Diferencia	Dif%
12. Ingresos financieros	6.283,11	4.930,92	1.352,19	27,4
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	510,95	518,55	-7,61	-1,5
a2) En terceros	510,95	518,55	-7,61	-1,5
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	5.364,38	4.193,20	1.171,18	9,9
b1) De empresas del grupo y asociadas	556,15	490,07	66,07	13,5
b2) De terceros	4.808,23	3.703,12	1.105,11	29,8
c) Imputación de subvenciones, donaciones y legados financieros	407,78	219,16	188,62	86,1
13. Gastos financieros	-44.125,77	-33.815,86	-10.309,91	30,5
a) Por deudas con empresas del grupo y asociadas				
b) Por deudas con terceros	-44.125,77	-33.815,86	-10.309,91	30,5
14. Diferencias de cambio	0,18	0,27	-0,09	-32,6
15. Deterioro y resultado por ventas de instrumentos financieros	-76,84	0,00		
A.2) RESULTADO FINANCIERO	-37.919,32	-28.884,68	-8.957,81	31,0
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	102,69	761,86		
A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	15.057,26	14.598,82	1.194,45	8,2
Impuestos sobre beneficios	-980,37	-1.024,56	44,19	-4,3
A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	14.076,89	13.574,26	1.238,63	9,1
A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO	14.076,89	13.574,26	1.238,63	9,1

6.2. Balance de situación consolidado a 31 de diciembre

ACTIVO (en miles de euros)			
	2024	2023	Difer.
ACTIVO NO CORRIENTE	2.229.809	2.097.024	132.785
Inmovilizado intangible	16.356	16.723	-368
Inmovilizado material	1.358.943	1.212.619	146.325
Inversiones inmobiliarias	0	0	0
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo	16.366	15.883	483
Inversiones financieras a largo plazo	838.144	851.799	-13.655
Activos por impuesto diferido	0	0	0
ACTIVO CORRIENTE	370.615	366.059	4.555
Existencias	26.954	20.490	6.464
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	317.615	324.258	-6.643
Inversiones financieras a corto plazo	1.555	4.615	-3.060
Periodificaciones a corto plazo	4.041	2.707	1.334
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	20.451	13.989	6.462
TOTAL ACTIVO	2.600.424	2.463.083	137.340

PATRIMONIO NETO Y PASIVO (en miles de euros)			
	2024	2023	Difer.
PATRIMONIO NETO	1.312.839	1.158.276	154.564
Fondos propios:	351.258	337.181	14.077
<i>Capital escriturado</i>	18.642	18.642	0
<i>Reservas</i>	318.730	305.309	13.421
<i>Resultados de ejercicios anteriores</i>	-190	-343	153
<i>Resultado del ejercicio</i>	14.077	13.574	503
Ajustes por cambio de valor	3.711	7.097	-3.386
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	957.870	813.997	143.872
PASIVO NO CORRIENTE	980.425	949.936	30.488
Provisiones a largo plazo		0	0
Deudas a largo plazo	968.017	939.042	28.975
Periodificaciones a largo plazo	12.407	10.894	1.513
PASIVO CORRIENTE	307.160	354.871	-47.711
Provisiones a corto plazo	7.705	8.659	-954
Deudas a corto plazo	153.097	176.801	-23.704
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	132.762	152.623	-19.861
Periodificaciones a corto plazo	13.595	16.788	-3.192
TOTAL PASIVO	2.600.424	2.463.083	137.340

Acciones propias

La sociedad no tiene acciones propias. Durante el año no se han producido transacciones con acciones propias.

Plazos de pago a proveedores

En cuanto al plazo medio de pago a proveedores en el año 2024, en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha sido de 31 días, en Transports de Barcelona ha sido de 12 días, en Projectes i Serveis de Mobilitat, de 12 días y en TMB, SL de 14 días.

En los últimos tiempos, la sociedad está adaptando los plazos de pago a proveedores con el objetivo de acercarlos al periodo medio de pago, por debajo del máximo establecido en la normativa de morosidad.

Riesgos asociados a instrumentos financieros

Ver Nota 7.9 de las Cuentas Anuales del ejercicio 2024 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona.



6.3. Inversiones

En el año 2024 se ha continuado realizando un esfuerzo inversor en las sociedades del Grupo Consolidado de TMB, ya que **las inversiones han ascendido a 255,5 millones de euros, lo que supone cerca de 25 millones de euros menos que el año anterior, donde destacan, sobre todo, las adquisiciones de trenes y autobuses.**

INVERSIONES EN TB, SA:

Del conjunto de inversiones realizadas cabe destacar las siguientes:

- **Aplicaciones informáticas:** hacen referencia a la actualización de software del banco de pruebas, diferentes módulos de SAP, el Sistema PPS (Planificación y Prestación del Servicio), el evolutivo del portal web TMB, Big Data y nueva versión de Intranet.
- **Edificios y otras construcciones:** destacan las destinadas a los topes de aparcamiento en Triangle y las actuaciones de fosos del centro de Zona Franca 1.
- **Maquinaria, instalaciones y utillaje:** destacan las inversiones destinadas al túnel de lavado de Zona Franca-I, al equipamiento embarcado, la estación

de recarga eléctrica en Triangle y a la climatización de Horta.

- **Elementos de transporte:** hacen referencia a 22 autobuses Irizar articulados con motor eléctrico, 23 vehículos BYD estándar eléctricos, 2 autobuses Solaris articulados de hidrógeno, 18 autobuses Irizar estándar de hidrógeno y 36 autobuses Solaris estándar de hidrógeno.

Dentro de los 27,80 millones de euros de variación de inmovilizado en curso destacan los anticipos por la compra de nuevos autobuses destinados al AMB, inversiones en la infraestructura de recarga eléctrica de los autobuses, inversiones relacionadas con el Tramvia Blau e inversiones en la nueva cochera de Zona Franca Port.

INVERSIONES EN FMB, SA:

Las inversiones más significativas del ejercicio han sido las siguientes:

- **Las aplicaciones informáticas** se refieren principalmente a *Big Data*, canales digitales, evolutivos y diferentes módulos de SAP y la aplicación PPS (Planificación y Prestación de Servicio).
- **Edificios y otras construcciones:** destacan las destinadas a la ampliación

del foso vía 3 de Sagrera, la iluminación de la zona de vías de Triangle y los tejados del taller de Santa Eulàlia.

- **Dentro de instalaciones fijas** destacan las inversiones destinadas a la renovación de escaleras mecánicas, pasillos rodantes de Carmel, mejoras de PRL en estaciones de líneas convencionales, las renovaciones de vías en la L4 y la base de operaciones de Trinitat Nova.
- **Maquinaria, instalaciones y utillaje:** destacan las plantas solares fotovoltaicas, las estaciones de recarga eléctrica, los túneles de lavado, el puente grúa de Vilapicina y el simulador de conducción de Líneas Convencionales.
- En el apartado de **Subcentrales** destacan los recuperadores de energía de tracción.
- **Equipos para procesos de información:** destacar el orquestador *Firewall* CPD.
- **Mobiliario y enseres:** destacan los mobiliarios industriales de los talleres, de la sala de simuladores y de las bases de operaciones.
- Dentro de los **elementos de transporte**, la remodelación de trenes de la serie 2100, los nuevos trenes de las series 7000 y 8000 y la flota auxiliar.

- Los **repuestos para inmovilizado** hacen referencia principalmente a los *bogies* de ruedas de trenes, a los repuestos de los transformadores de tracción y a material del parque de trenes (hodómetro, tarjetas de freno y puertas).

Asimismo, las variaciones de inmovilizado en curso ascienden a 31,4 millones de euros, que corresponden a la compra de trenes, inversiones en escaleras mecánicas, Paneles de Información al Pasaje (INP), inversiones en las estaciones base y renovación de vía Cornellà-Ernest Lluch y M^a Cristina-Plaça Espanya.

OTRAS INVERSIONES:

En Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, las inversiones han sido de **1,38 millones de euros**. Destacan dentro del capítulo Inmovilizado Inmaterial las aplicaciones TMBApp y evolutivo del AMBici. En cuanto a la Variación de inmovilizado en curso, están las inversiones del AMBici y el proyecto de dependencias del teleférico de Montjuïc.

En TMB, SL destaca la inversión destinada a la evolución de la plataforma del *e-commerce* y las destinadas a Audiovisuales de la Tienda Hola BCN.

Finalmente, en el cuadro siguiente se recogen las inversiones del Grupo por sociedades correspondientes al año 2024:
(en miles de euros)

Concepto	TB, SA	FMB, SA	PSM, SA	TMB, SL	Fundación	TOTAL
Inmovilizado Intangible:	2.571,2	1.611,2	78,6	165,9	0,0	4.426,9
Propiedad industrial	0,0					0,0
Aplicaciones informáticas	2.571,2	1.611,2	78,6	165,9		4.426,9
Inmovilizado Material:	68.340,4	122.158,0	0,0	0,0	0,0	190.498,4
Edificios y otras construcciones	61,8	377,0	0,0			438,8
Instalaciones fijas		5.336,3	0,0			5.336,3
Maquinaria, instalaciones y utillaje	4.656,3	5.558,0	0,0			10.214,3
Subcentrales		425,0	0,0			425,0
Mobiliario y enseres	40,6	251,9	0,0			292,5
Equipos para proceso de información	4,1	253,0	0,0			257,1
Elementos de transporte	63.577,6	102.876,6	0,0			166.454,2
Repuestos para inmovilizado	0,0	7.080,2	0,0			7.080,2
Subtotal	70.911,6	123.769,2	78,6	165,9	0,0	194.925,3
Variaciones de inmovilizado en curso	27.796,3	31.403,8	1.301,2			60.501,3
Total (miles de euros)	98.707,9	155.173,0	1.379,8	165,9	0,0	255.426,6



07

Hechos importantes posteriores al cierre del ejercicio

Después del cierre del ejercicio no se ha producido ningún hecho destacable que no estuviera contemplado dentro de los planes económicos y operacionales previstos para el año 2024.

No obstante, la **ATM de Barcelona acordó de nuevo** en el Consejo de Administración de la ATM **mantener finalmente las bonificaciones del 50% en los abonos (T-usual y T-jove)**. De esta manera continuarán las mismas bonificaciones para el ejercicio 2025 (incluidos los títulos para familias Monoparentales y Numerosas y para personas en situación de desempleo).

En cuanto al precio general de las tarifas, se actualizan un 3% aprobado el pasado 27 de diciembre por la ATM de Barcelona. La actualización de tarifas, además, se produce después de diversas mejoras en las prestaciones de los títulos sociales, mejora de la oferta, la renovación y la ampliación del material móvil y la renovación tecnológica del sistema de transporte público, con nuevos costes asociados.

Las nuevas tarifas 2025 han entrado en vigor el 15 de enero, hecho que ha representado una ampliación de la caducidad de los abonos comprados antes del 15 de enero hasta el 30 de abril.



Anexo al Informe de Gestión de 2024 del Grupo
Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona

Estado de Información No Financiera e Información sobre Sostenibilidad 2024



Transports
Metropolitans
de Barcelona

Marzo 2025



Índice

1. Introducción	54	8. Nuestra gente.....	106
2. Quiénes somos.....	56	8.1. Perfil del grupo.....	110
2.1. Nuestro modelo de negocio	59	8.2. Atracción e impulso del talento.....	128
3. Hechos y datos relevantes del año 2024.....	65	8.3. Bienestar, diversidad e inclusión.....	136
3.1. Principales datos de la red de TMB	66	8.4. Seguridad y salud en el trabajo	152
3.2. Hechos destacados de 2024.....	68	9. Compromiso social	165
4. Gestión de riesgos y materialidad.....	71	9.1. Plan de responsabilidad social - Agenda 2030.....	166
4.1. Gestión del riesgo: Sistema de Gestión de riesgos y oportunidades.....	73	9.2. Contribución a la sociedad.....	166
4.2. Consulta a los grupos de interés	75	9.3. Fundación TMB	167
4.3. Materialida: los aspectos relevantes	77	9.4. Derechos humanos	171
5. Divulgación general sobre sostenibilidad	79	10. Protección del medioambiente.....	175
6. Relaciones con nuestra clientela.....	85	10.1. Gestión ambiental	176
6.1. Perfil de la clientela	87	10.2. Reducción del impacto en el entorno.....	180
6.2. Atención y satisfacción del cliente.....	90	10.3. Minimización del uso de recursos	185
6.3. Accesibilidad de los servicios.....	99	10.4. Lucha contra el cambio climático	191
7. Salud y seguridad del pasajero	102	10.5. Proyectos y programas destacados	203
7.1. Viajes seguros.....	103	10.6. Taxonomía.....	208
7.2. Protección de datos	105	10.7. Estimación del impacto financiero de riesgos asociados al cambio climático	221
		11. Una gestión responsable.....	229
		11.1. Ética y buen gobierno	230
		12. Tabla de contenidos del EINF (ESRS 1)	240



01

Introducción

Introducción

En cumplimiento de la **Ley 11/2018, de 28 de diciembre**, se ha incorporado en el anexo del Informe de Gestión de 2024 el **Estado de Información No Financiera de la sociedad (EINF)**, de acuerdo con los contenidos y requisitos exigidos por esta ley, el cual se desarrolla a lo largo de los diferentes capítulos de este documento anexo al Informe de Gestión del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona.

Por otro lado, el contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera. En concreto, incluye Información sobre Sostenibilidad preparada por la entidad correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2024 (en adelante, la información sobre sostenibilidad), siguiendo lo establecido en la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés).

El Estado de Información No Financiera y la Información sobre Sostenibilidad se han elaborado describiendo las principales actuaciones realizadas durante el año 2024 en los ámbitos medioambientales, sociales

y relativos al personal de la sociedad, los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno, y sobre la relación de la empresa con la sociedad, siguiendo los principios de precisión, equilibrio, claridad, comparabilidad, exhaustividad, contexto de sostenibilidad, puntualidad y verificabilidad. Estas actuaciones vienen acompañadas de indicadores clave de resultados no financieros representativos de la actividad de la sociedad, basados (siempre que ha sido posible y porque son aplicables al ámbito del transporte público y también porque se ha dispuesto de la información correspondiente) en estándares internacionales de información sobre sostenibilidad de Global Reporting Initiative (GRI) y desde 2024 también en los estándares aprobados por la **Unión Europea**. En otros casos se han utilizado indicadores similares o aquellos más específicos comúnmente utilizados en el sector del transporte público para complementar la información.

Cabe destacar que, en la Unión Europea, ha entrado en vigor un nuevo marco normativo en relación con la publicación de información corporativa en materia de sostenibilidad: la Directiva 2013/34/UE,

en su versión modificada por la **Directiva (UE) 2022/2464, Corporate Sustainability Reporting Directive** (en adelante, “CSRD”) y **el Reglamento Delegado (UE) 2023/2772**, que desarrolla de manera específica las normas comunes de presentación de información sobre sostenibilidad: **European Sustainability Reporting Standards** (en adelante, **NEIS** o **ESRS** por sus siglas en inglés).

La directiva **CSRD** no ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español a 31 de diciembre de 2024.

Ante la falta de transposición al derecho español de la **CSRD**, la **Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV)** y el **Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC)** emitieron un comunicado conjunto en el que recomiendan que “las entidades españolas obligadas según la **CSRD** a publicar información de sostenibilidad publiquen el **EINF** considerando el nuevo marco de las **ESRS**”, incluyendo con carácter adicional determinados desgloses que la **Ley 11/2018** requiere y que no están expresamente contemplados por las **ESRS**.

Estos desgloses se centran sobre todo en los ámbitos de:

- Cambio climático.
- Contaminación.
- Fuerza de trabajo propia.
- Consumidores y usuarios finales.

También se han incorporado los requisitos de divulgación previstos en el Reglamento (UE) 2020/852, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles (reglamento de taxonomía).

La información de sostenibilidad reportada en este informe se ha modificado y adaptado para cumplir, por primera vez, con los requisitos de la CSRD y NEIS en 2024. En los casos en que se ha modificado el criterio de cálculo respecto al ejercicio anterior, estos cambios se han indicado en la sección correspondiente.

Finalmente, tal como indica la ley, el informe ha sido verificado por un prestador independiente de servicios de verificación.



02

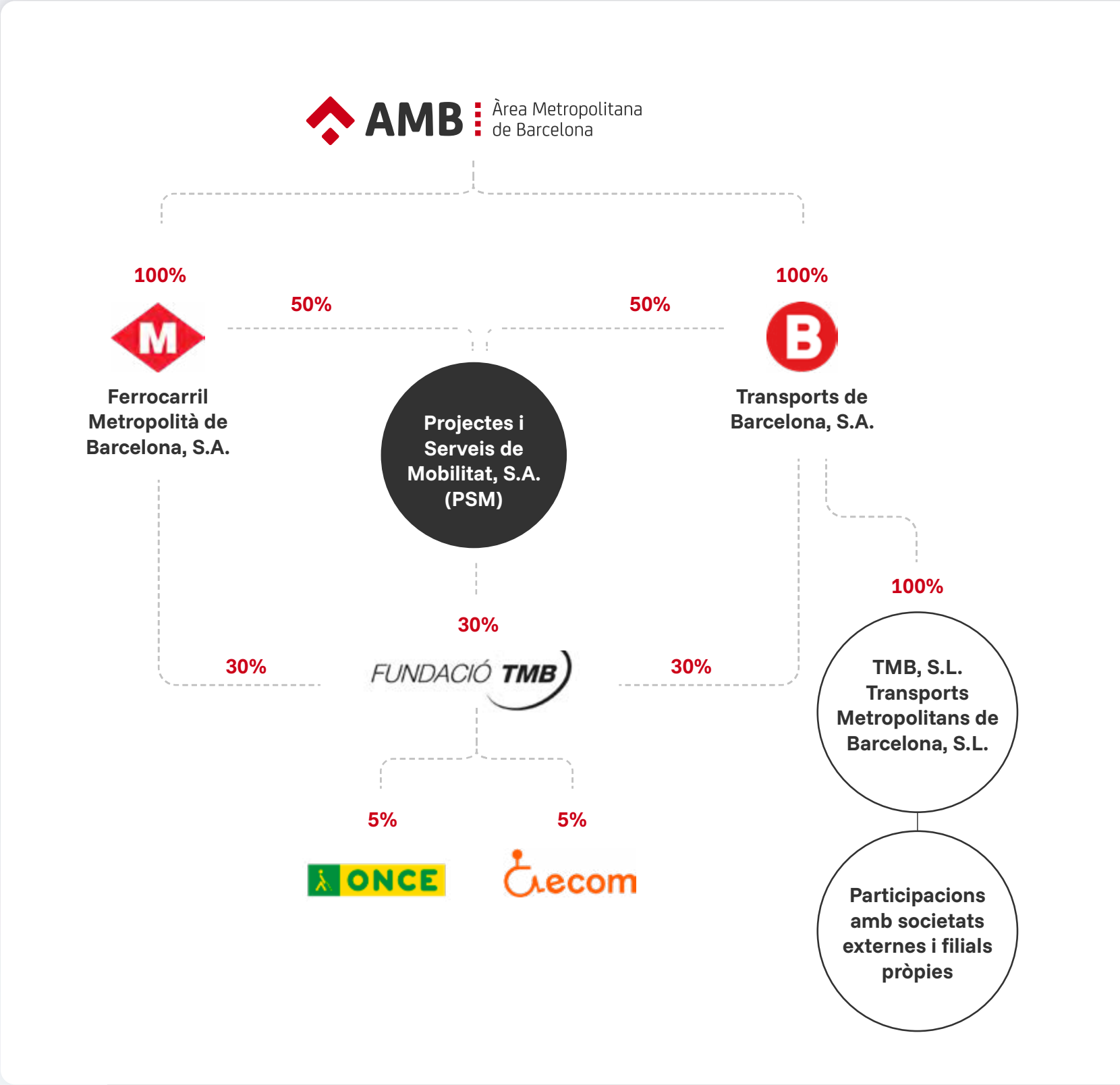
Quiénes somos

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) es la denominación común de las empresas **Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB)** y **Transports de Barcelona, SA (TB)** que gestionan las redes de Metro y Autobús por cuenta del Área Metropolitana de Barcelona, que es la propietaria de la totalidad de sus acciones. La sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es la sociedad dominante del Grupo que formula las cuentas anuales consolidadas.

El Grupo también incluye las sociedades **Projectes i Serveis de Mobilitat, SA (PSM)**, que gestiona el teleférico de Montjuïc y el

Servicio de bicicleta metropolitana AMBici; Transports Metropolitans de Barcelona, SL, que gestiona productos tarifarios y otros servicios de transporte; y las **sociedades asociadas consolidadas por puesta en equivalencia Transports Ciutat Comtal, SA y Societat Catalana per a la Mobilitat, SA.**

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



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

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

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

En el año 2021 se elaboró el Plan Estratégico TMB 2025 (Plan estratégico) en el cual se redefinieron la Misión, la Visión y los Valores de la compañía, se establecieron unos ejes y líneas estratégicas, y se identificaron los objetivos y actuaciones que deben ser relevantes dentro de este Plan.



La **misión de TMB** es ofrecer servicios integrales de movilidad, incluyendo metro y autobuses que:

Contribuyan a la mejora de la **movilidad ciudadana** y al desarrollo sostenible.

Garanticen la prestación de un **servicio excelente** a la ciudadanía.

Potencien las **políticas de igualdad de oportunidades y responsabilidad social**.

Utilicen de forma **eficiente los recursos públicos**.



La **sede central de Transports Metropolitans de Barcelona se encuentra en:**

Calle 60, núm. 21-23.

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



Página web
www.tmb.



La **visión de TMB** es ser una empresa de movilidad ciudadana referente en el mundo:

Por su gestión integrada de servicios a la ciudadanía, de metro y autobuses y otros modos y servicios de movilidad.

Por su **compromiso con la sostenibilidad urbana y el medio ambiente**.

Por la **calidad técnica que ofrece y por la calidad percibida** por la ciudadanía y sus grupos de interés.

Por la **eficiencia de sus procesos** y la **optimización en el uso de los recursos**.

Por la **innovación y la aplicación eficiente de la tecnología** como palanca de mejora del servicio.

Por los **valores que proyectan las empleadas y empleados con su comportamiento y la excelencia de su trabajo**.

Por su **compromiso con la sociedad, con la ciudadanía, con los grupos de interés y con su propia plantilla**.



Los **valores** que guían la actividad de TMB son esenciales para cumplir su compromiso con la sociedad: trabajadoras y trabajadores, ciudadanía y grupos de interés:

Vocación de servicio público y servicio excelente.

Gestión eficiente.

Comportamiento socialmente responsable.

Valores de igualdad de oportunidades, diversidad, integridad, honestidad y respeto.

Transparencia.

Compromiso.

Liderazgo y trabajo en equipo.

Reconocimiento, equidad y crecimiento personal y profesional.

Ambición innovadora y de vanguardia tecnológica y mejora constante.

2.1. Nuestro modelo de negocio

2.1.1. Servicios y productos de TMB

En el marco del Plan Estratégico 2025 se han definido los siguientes servicios, productos y modelos de negocio:

 Bus	 Metro	 Servicios de movilidad	 Asesoramiento externo y negocio externo	 Fundación TMB
• Servicios de Bus por gestión directa del AMB. • Ingresos accesorios vinculados a la actividad y activos de Bus. • Sujetos al Contrato Programa con ATM.	• Servicios de Metro por gestión directa del AMB. • Ingresos accesorios vinculados a la actividad y activos de Metro. • Sujetos al Contrato Programa con ATM.	• Servicios de movilidad pública de gestión directa del AMB (servicios de bicicleta compartida, patinetes, etc.). • Y otros servicios de movilidad (teleférico, Bus Turístico, etc.).	• Servicios de ingeniería y consultoría en las actividades de TMB. • Operación de servicios de Bus y de otros sistemas de movilidad a través de licitación competitiva. • Otros negocios que puedan aportar beneficios a TMB.	• Fomento del transporte público y de la movilidad sostenible. • Impulsar políticas de responsabilidad social de todas las empresas del Grupo TMB. • Desarrollar proyectos sociales, culturales, educativos y cívicos. • Conservación y divulgación del patrimonio histórico del transporte público.
En el ámbito del área metropolitana de Barcelona			Fuera del ámbito metropolitano	



Servicio de Bus

La red regular de Bus está formada por 103 líneas, con una longitud total de 813,4 km (suma de los recorridos de ida y vuelta dividida por dos). Además, Transports de Barcelona (TB) opera los servicios del Barcelona Bus Turístic y el Tramvia Blau (este último con el servicio suspendido). Desde 2007, toda la red de autobuses de TMB está adaptada para personas con movilidad reducida, y actualmente se trabaja para que todos los vehículos de la flota sean accesibles para personas con discapacidades funcionales.

TMB cuenta con una flota de 1.140 vehículos a fecha 31/12/2024. Los autobuses más obsoletos se renuevan por otros más innovadores y eficientes con el fin de reducir la emisión de gases contaminantes y contribuir a una movilidad más sostenible.



Barcelona Bus Turístic:
El Barcelona Bus Turístic (BBT), gestionado por TMB y Turisme de Barcelona desde 1987, ofrece un servicio diario con audioguía en 16 idiomas, 44 paradas y descuentos en atracciones turísticas de la ciudad.



Barcelona Night Tour:
Se trata de una ruta nocturna guiada en catalán, castellano o inglés para disfrutar de las noches de verano en Barcelona.



Barcelona Christmas Tour:
Este año, el Barcelona Christmas Tour, iniciado el 29 de noviembre de 2024, funcionó hasta el 4 de enero con salidas diarias, y se adaptó el recorrido a la iluminación navideña. Acciones publicitarias, acuerdos comerciales y campañas de promoción.




103
líneas


1.140
vehículos


813,4
km

Acciones operativas

En 2024 se han implementado diversas mejoras en el Barcelona Bus Turístic. Se ha iniciado la instalación de validadoras a bordo, ya operativas en toda la flota. También se han instalado cámaras de videovigilancia para mejorar la seguridad del pasaje. Además, se ha realizado una prueba piloto para conocer la ocupación del piso superior en tiempo real mediante un sistema de detección de peso en los asientos, con resultados satisfactorios que facilitan la gestión del acceso al bus por parte del informador. Se está estudiando la viabilidad y el coste de la extensión a toda la flota.

Otros

Compra de vehículos eléctricos: se ha publicado la licitación para la compra de 18 vehículos eléctricos, que se prevé puedan comenzar a circular en el año 2025.

Servicio de Metro

La red de Metro está formada por 8 líneas más el funicular de Montjuïc y cuenta con 125,4 km de red y 165 estaciones, de las cuales 5 son líneas convencionales y 3 son automáticas (las líneas 9/10 Norte, 9/10 Sur y la Línea 11). **Actualmente, el 94 % de la red de Metro de TMB está adaptada para personas con movilidad reducida.** También se trabaja para adaptarla a toda la ciudadanía, teniendo en cuenta la diversidad de los clientes del servicio (personas invidentes, con deficiencias visuales y auditivas, personas con discapacidad intelectual, niños y personas mayores) y para mejorar la información acústica, las pantallas con información visual, la señalización y los espacios reservados, entre otros aspectos, así como también la accesibilidad cognitiva.

TMB tiene un firme compromiso con la **seguridad integral** en la prestación del servicio, que se basa en la **seguridad de las personas y de las instalaciones, la seguridad de la circulación, una cultura de seguridad ferroviaria, y la seguridad de los empleados**, centrada en una política de prevención de riesgos laborales que contribuya a mejorar la salud, la seguridad y el bienestar laboral.



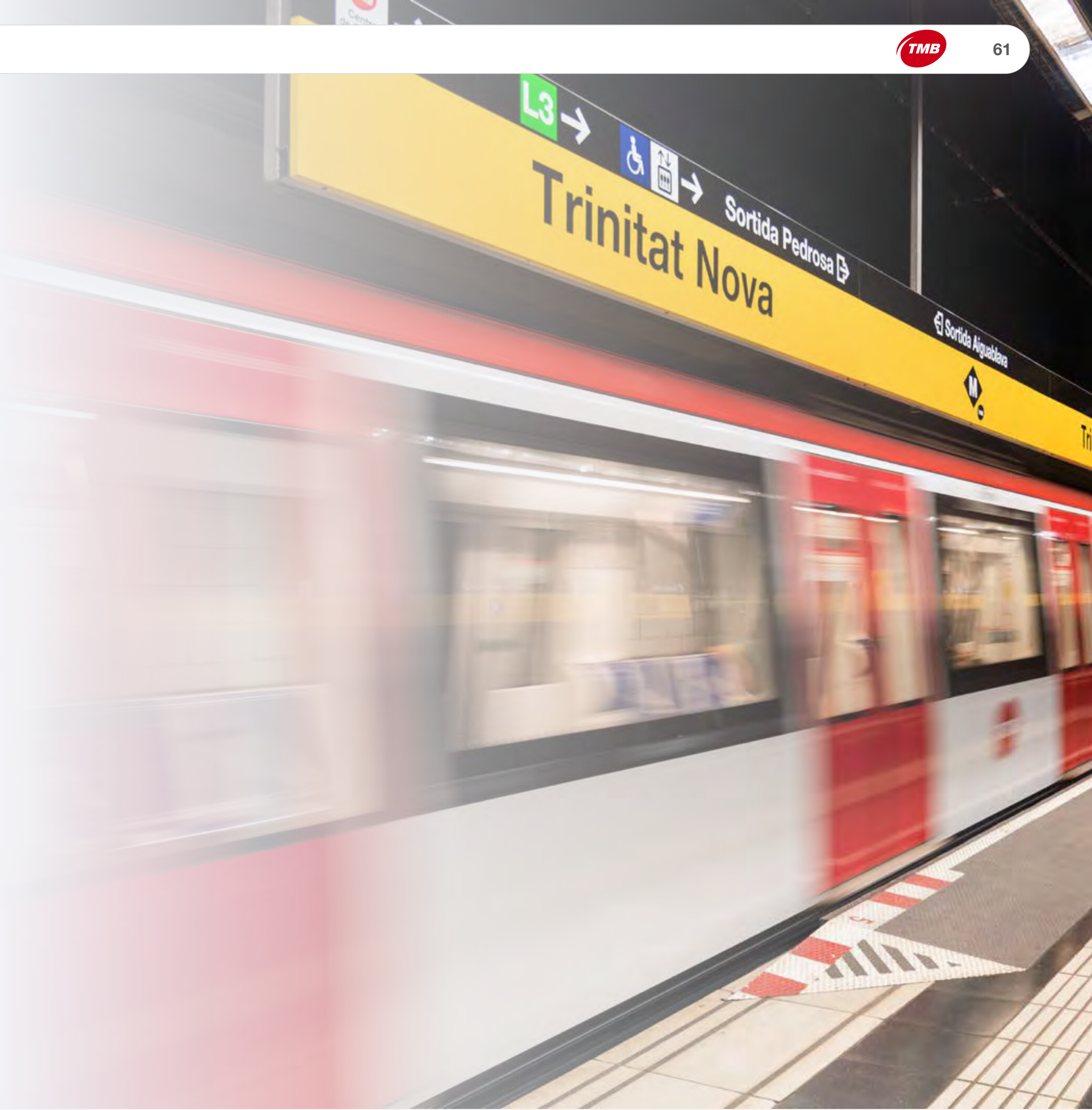
8
líneas +
Funicular Montjuïc



165
estaciones



125,4
km





Teleférico de Montjuïc (Projectes i Serveis de Mobilitat S.A.)

El año 2024 ha sido el decimoséptimo año de funcionamiento del Teleférico de Montjuïc desde su renovación total en 2007. Dispone de **55 cabinas** totalmente acristaladas con capacidad para 8 personas y **adaptadas para personas con movilidad reducida (PMR)**. Con 3 estaciones (Parc de Montjuïc, Mirador y Castell), la **capacidad de transporte es de 2.000 personas/hora/sentido, modulable en función de la demanda**.

Este 2024, el Teleférico de Montjuïc ha superado la demanda del año anterior, alcanzando la cifra más alta de su historia.

Servicios de Movilidad Compartida

En 2022 se creó en TMB la unidad de **Servicios de Movilidad Compartida** con la misión de identificar e implementar nuevos negocios y servicios de movilidad compartida que refuercen la vocación de TMB como operador global de movilidad. Durante el año 2023, la unidad centró sus esfuerzos en la puesta en marcha del **servicio AMBici**, que es el servicio de **bicicleta pública compartida** (en inglés conocido como *bicycle sharing system*) de titularidad del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y gestionado por Projectes i Serveis de Mobilitat, SA (PSM, SA).



Este año se completó el despliegue del servicio AMBici y la ciudadanía ya puede hacer uso de este servicio en 15 municipios: l’Hospitalet de Llobregat, Badalona, Cornellà de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, el Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Molins de Rei, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà y Castelldefels.

Al cierre del año 2024, AMBici cuenta con más de 200 estaciones instaladas y cerca de 2.300 bicicletas activas.

Estrategia y Proyectos de Marketing

Durante 2024, TMB ha impulsado numerosos proyectos para mejorar sus servicios para residentes y visitantes. Destacan la definición de **nuevas pantallas de información y validadoras embarcadas (BBT)**, **la ampliación de la validez de la Hola Barcelona Travel Card (HBTC) al Nitbus y la integración con la T-mobilitat**. También se han trabajado descuentos dinámicos para los productos turísticos, un nuevo sistema de *ticketing* en Irlanda, el análisis de la externalización de los Servicios Especiales, la definición de paradas inteligentes para mejorar la seguridad entre autobuses y bicicletas, la instalación de nuevas pantallas publicitarias en el metro y la información en tiempo real sobre alteraciones en la red de Metro.

2.1.2. Entorno institucional

En el ámbito de actuación de la región metropolitana de Barcelona, TMB interactúa con operadores, empresas, instituciones y administraciones públicas. Estas últimas desempeñan un papel fundamental por su relevancia en la financiación de TMB, su función reguladora a través de normativas y legislación, y su participación accionarial.



Implicación de la parte ferroviaria a través del departamento VPD (Departamento de la Vicepresidencia y de Políticas Digitales y Territorio).



AMB tiene **competencias en la planificación y la gestión de la movilidad y el transporte público** en los 36 municipios del ámbito metropolitano de Barcelona.



Es un consorcio interadministrativo que tiene como finalidad articular la cooperación entre las administraciones titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público, y coordinar y planificar el transporte de la región metropolitana de Barcelona.

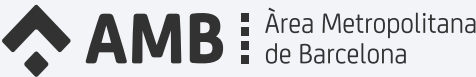


El Ayuntamiento de Barcelona es **la institución** que regula el espacio público de la ciudad, lo que incluye la **planificación urbanística y la movilidad**, entre otros aspectos.

Resta d'ajuntaments de l'àmbit TMB

TMB presta servicio en Barcelona y en 10 municipios más de su área metropolitana (15 si contamos los que cubre AMBici), donde viven más de 3 millones de personas.





El Área Metropolitana de Barcelona

(AMB) es la propietaria de la totalidad de las acciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y de Transports de Barcelona, SA.

Su ámbito abarca 636 km² y está formado por 36 municipios donde viven más de 3,4 millones de personas. En cuanto al transporte y la movilidad, el AMB planifica y gestiona las redes de autobuses y otros medios de transporte público, excepto los tranvías. Las competencias en transporte y movilidad, además de la planificación y la gestión, son:

- El transporte público urbano colectivo de viajeros en superficie, excepto el sistema tranviario.
- La prestación de los servicios de metro y transporte público subterráneo de viajeros.

- La ordenación del servicio de taxi.
- La aprobación del Plan Metropolitano de Movilidad Urbana, la definición de la red viaria básica metropolitana y la participación en la gestión del tráfico en esta red, conjuntamente con la Generalitat.
- La ordenación y gestión del transporte de viajeros con fines culturales y turísticos, por delegación de los ayuntamientos.
- La promoción del transporte sostenible.
- La gestión de las rondas de Barcelona.



La Autoritat del Transport Metropolità

(ATM) es un consorcio interadministrativo de carácter voluntario, creado en 1997, al cual pueden adherirse todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo, de forma individual o a través de entidades que las agrupen y representen, que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas del Alt Penedès, Anoia, Bages, Baix Llobregat, Barcelonès, Berguedà, Garraf, Maresme, Moianès, Osona, Vallès Occidental y Vallès Oriental.

El Consorcio está integrado por la Generalitat de Catalunya (51%) y por las administraciones locales (49%): Ayuntamiento de Barcelona, Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y la Asociación de Municipios para la Movilidad

y el Transporte Urbano (AMTU). Cabe destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno del ATM, en calidad de observadores. Entre sus funciones se encuentran:

- La planificación de infraestructuras y servicios.
- La integración tarifaria.
- Los contratos programa con los operadores del sistema.
- Los convenios de financiación con las Administraciones consorciadas y los convenios de infraestructuras.





03

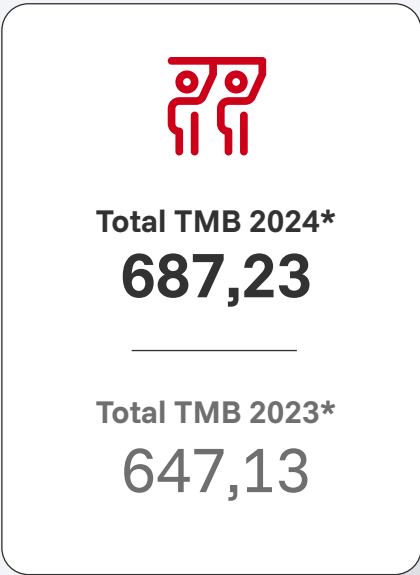
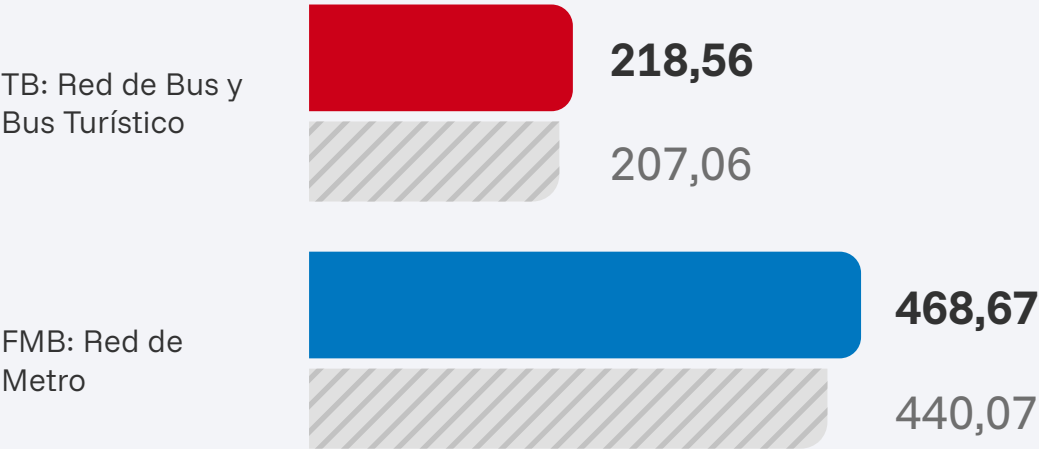
Hechos y datos relevantes del año 2024

3.1. Principales datos de la red de TMB

Los principales datos de Transports Metropolitans de Barcelona, correspondientes a los dos últimos años y que resumen la dimensión de la sociedad, son los que se detallan a continuación:

Viajeros transportados total Grupo TMB en millones

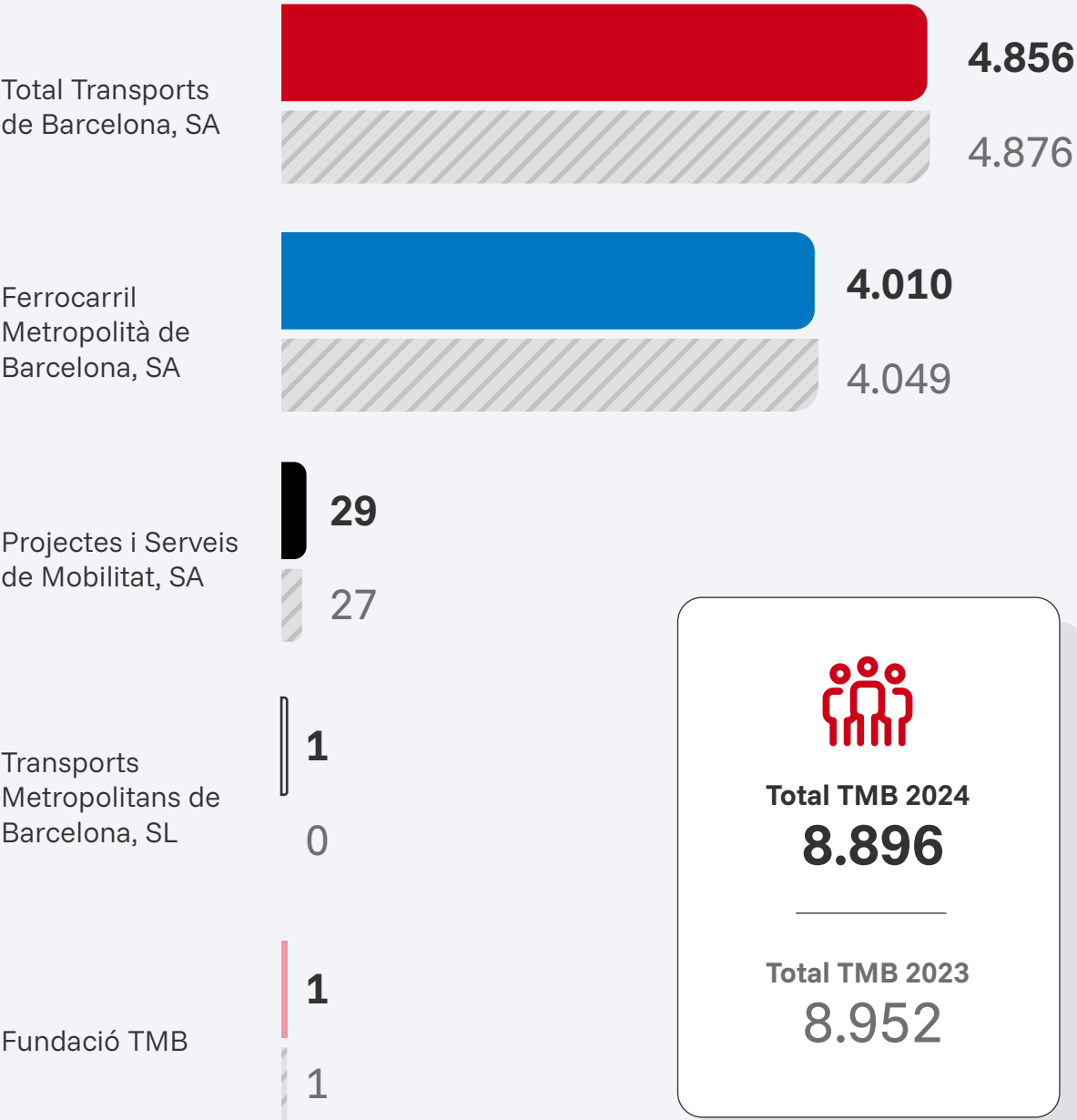
2024: ●● 2023: ●



*Total TMB sin Teleférico.

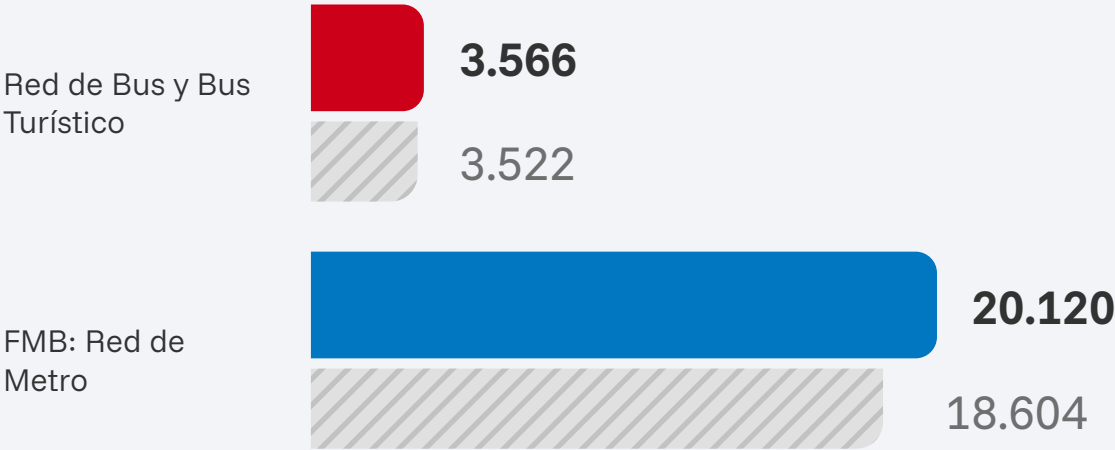
Plantilla absoluta a 31 de diciembre

2024: ●●●○● 2023: ●



Número de plazas-km ofrecidas
en millones

2024: ●● 2023: ●



Total TMB 2024

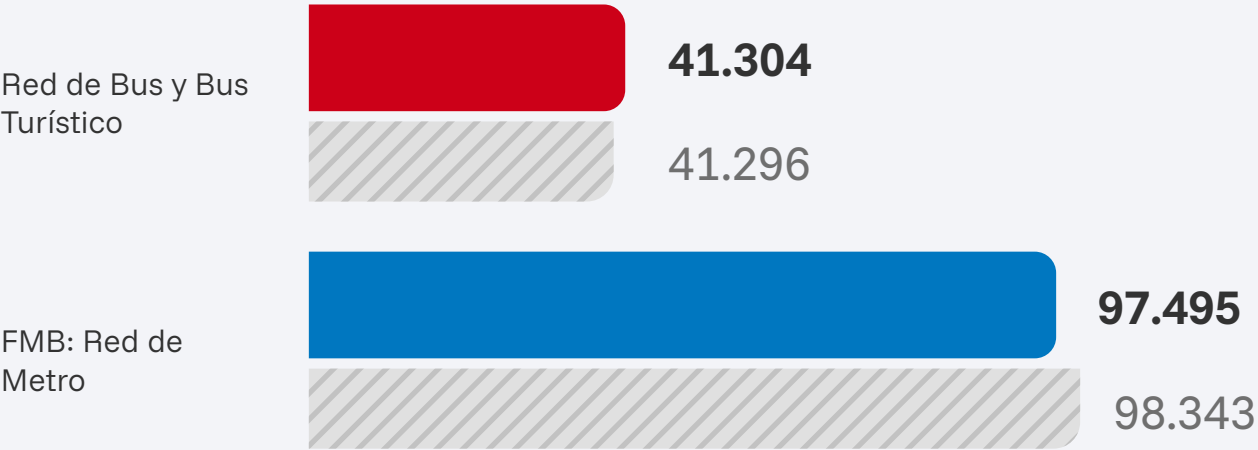
23.686

Total TMB 2023

22.126

Número de coches-km útiles recorridos
en miles

2024: ●● 2023: ●



2024

1.121,14€

2023

1.083,60€

Ingresos netos de TMB, SA*

en millones de euros

*Incluye las subvenciones al servicio y se ha revisado la cifra de 2023, por cambio de criterios según la Nota 2.3 de las Cuentas Anuales del ejercicio 2024 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona.

3.2. Hechos destacados de 2024

Servicios de calidad, innovadores y seguros



Incremento de pasajeros transportados en un 5,55% más respecto al año 2023 en TB y récord de pasaje en el metro con 468,67 millones de viajeros (440,07 millones en 2023), lo que representa un incremento del 6,50% en FMB.



En 2024 se registraron **10.631 QRS en TB**, lo que representa una disminución significativa del 14,75% respecto al año anterior, mientras que en **FMB las quejas disminuyeron** un 6,5% en comparación con 2023.



Renovación de la flota de Bus: plan de adquisición de nuevos autobuses de cero emisiones para los años 2023-2025.



Los clientes califican con notable el servicio de Bus y Metro: 8,02 puntos sobre 10 en el Estudio anual de Percepción del Cliente (8,09 en Bus y 7,94 en Metro en el año anterior).



El **94% de las estaciones de Metro** están adaptadas para **personas con movilidad reducida** (93% en el ejercicio anterior).

Apostamos por una gestión responsable



A nivel de TMB se han recibido **209 solicitudes de ejercicio de derechos de Protección de Datos** a través de los buzones habilitados (418 en el ejercicio anterior).



Adaptación del Sistema de Gestión de Riesgos y Oportunidades (RiOs) a la CSRD.



Elaboración del **análisis de doble materialidad** según la CSRD.

Nuestra gente



4.856 personas trabajadoras: 4.330 hombres y 526 mujeres en TB, y 4.010 personas trabajadoras: 2.568 hombres y 1.442 mujeres en FMB (4.876 y 4.049 respectivamente en el ejercicio anterior).



181 personas empleadas con **diversidad funcional** en TB y 87 en FMB (185 y 82 en el ejercicio anterior, respectivamente).



Se han registrado **223.993 horas de asistencia a formación en el año 2024** (95.682 horas en TB y 128.311 horas en FMB), frente a las 213.296 horas del año anterior, lo que supone un incremento del 5,02%.



Continuidad del programa de **acompañamiento a las personas trabajadoras** que alcanzan la edad para **optar a la jubilación parcial**.



Desarrollo del proyecto de mejora del absentismo y publicación de la **política de gestión del absentismo**.

Compromiso social



El **99,66% de las compras de TB** y el **99,34% de las de FMB se realizaron a empresas españolas**. Destaca el incremento de compras en la provincia de Barcelona: +3,99 puntos en TB y 8,86 puntos en FMB respecto a 2023.



Selección de **79 mujeres conductoras**, incrementando así la plantilla femenina dentro de este colectivo hasta el 9,98% (67 en el ejercicio anterior).



Realización de **189 visitas educativas** con la participación de **4.584 alumnos** durante el curso académico 2023-2024.



Protección del medio ambiente



El **84,48% de la flota de Bus** está compuesta por vehículos híbridos, eléctricos, propulsados con gas natural comprimido y pila de hidrógeno (78,78% en el ejercicio anterior).



Valorización de residuos: **84% en Bus y 78% en Metro** (83% y 80% en el ejercicio anterior, respectivamente).



Consumo de agua: **28.574 m³ en Bus**, con una reducción del 10,59% respecto al año anterior, y **69.616 m³ en Metro**, con un incremento del 5,80%.



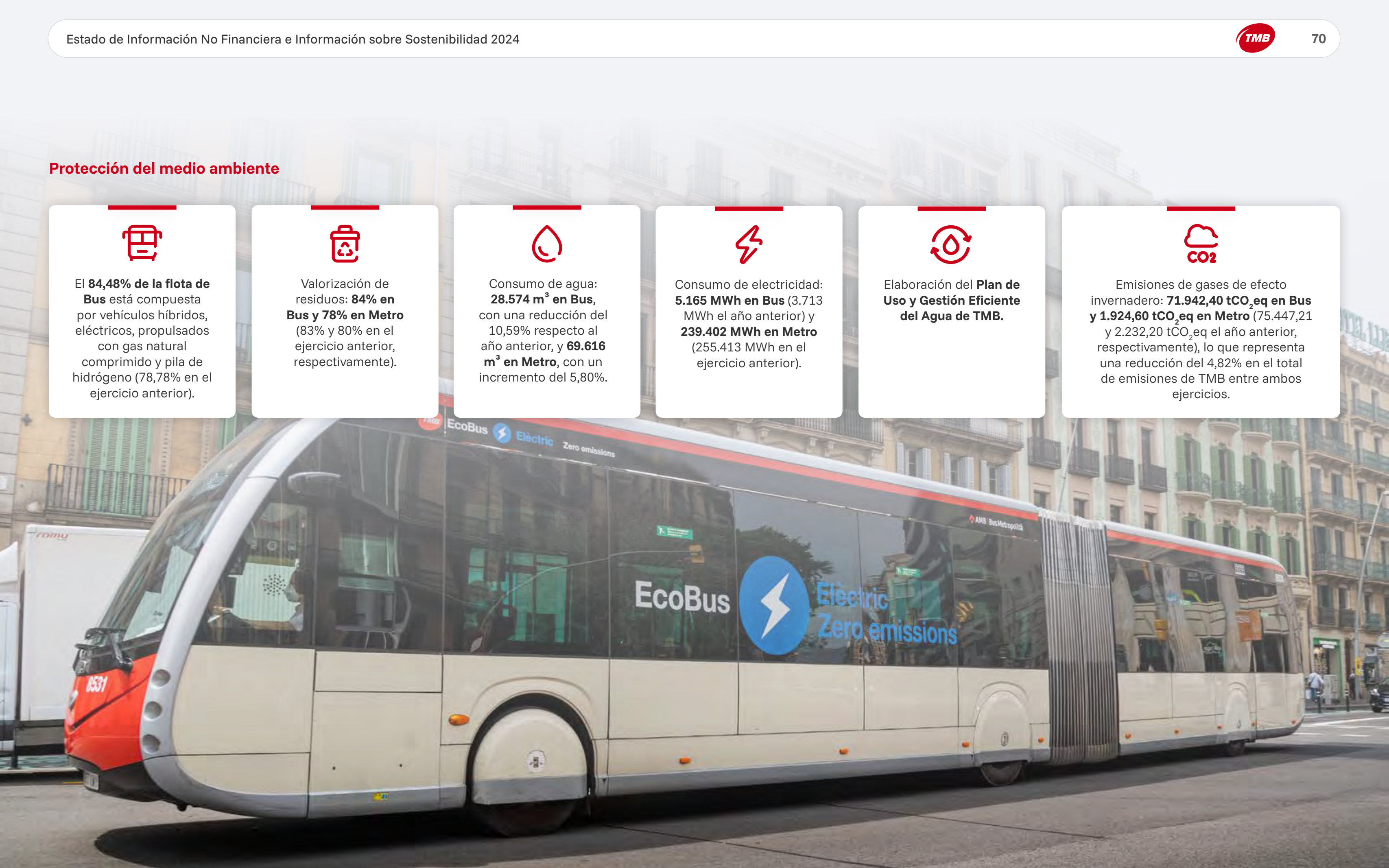
Consumo de electricidad: **5.165 MWh en Bus** (3.713 MWh el año anterior) y **239.402 MWh en Metro** (255.413 MWh en el ejercicio anterior).



Elaboración del **Plan de Uso y Gestión Eficiente del Agua de TMB**.



Emisiones de gases de efecto invernadero: **71.942,40 tCO₂eq en Bus y 1.924,60 tCO₂eq en Metro** (75.447,21 y 2.232,20 tCO₂eq el año anterior, respectivamente), lo que representa una reducción del 4,82% en el total de emisiones de TMB entre ambos ejercicios.





04

Gestión de riesgos y materialidad

ESRS 2 Evaluación general, estrategia, gobernanza y materialidad

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha continuado trabajando en la integración y mantenimiento de sus actividades dentro de un Sistema de Gestión integrado. Este sistema está basado en estándares reconocidos como ISO 9001, UNE 13816, ISO 14001, ISO 50001 e ISO 45001, y permite establecer objetivos alineados con una visión global que facilitan la toma de decisiones.

Esta estructura garantiza la rentabilidad y fiabilidad de las operaciones, asegurando el cumplimiento de los requisitos de la ciudadanía, de la normativa legal y de cualquier otro requerimiento aplicable, con el objetivo de proporcionar un servicio ejemplar de movilidad sostenible, eficiente y segura.

A nivel de sistema, se ha continuado trabajando en la implantación de los requerimientos relacionados con las normas de aplicación, profundizando y mejorando aspectos relevantes para la organización y para el sistema de gestión.



Acciones Destacadas 2024

- **Reevaluación del procedimiento de Riesgos y Oportunidades (RyOs):** durante la revisión del procedimiento de Riesgos y Oportunidades (RiOs), se ha realizado un cambio significativo en el enfoque. En lugar de centrarse únicamente en riesgos y oportunidades, se ha ampliado el modelo para incluir también la evaluación de impactos. Este cambio se ha llevado a cabo para cumplir con los nuevos requisitos de la CSRD y la guía de evaluación de aspectos materiales del European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG). De este modo, el procedimiento ahora aborda los riesgos, impactos y oportunidades de manera más alineada con las normativas europeas actuales en materia de sostenibilidad y transparencia.
- **Evaluación de la madurez del sistema:** se ha definido una metodología específica para evaluar la madurez del sistema de gestión y se han establecido criterios y niveles de madurez que TMB desea alcanzar para consolidar su gestión integrada.
- **Compromisos con terceros:** TMB ha reforzado sus compromisos públicos a través de políticas y cartas de servicios.
- **Capacitación del personal:** se han llevado a cabo programas de formación y orientación dirigidos tanto a las áreas operativas como al personal de nueva incorporación y promociones internas, con el objetivo de reforzar los conceptos clave de la calidad del servicio.
- **Mejora de herramientas de gestión:** mantenimiento y mejora en la gestión de las herramientas corporativas para la implantación del sistema de gestión. Se mantienen las herramientas de Gestión Documental y la Gestión para la Mejora.
- **Mantenimiento y mejora del sistema:** mejora y mantenimiento apoyando a las áreas en la aplicabilidad de los requisitos del sistema y mediante la realización de auditorías internas y externas, renovando las certificaciones actuales.



4.1. Gestión del riesgo: Sistema de Gestión de riesgos y oportunidades

En 2024, TMB ha **consolidado su sistema de gestión de riesgos y oportunidades mediante un proceso integrado de auditoría interna**, que se desarrolla de forma continuada durante cuatro años. Este enfoque garantiza una cobertura transversal de todas las normas de referencia y asegura un alineamiento global en la gestión de la empresa.

Además, el sistema ha sido nuevamente validado a través de una auditoría externa realizada por la entidad acreditada Applus en el mes de noviembre, lo que ha permitido renovar las certificaciones en calidad (ISO 9001), servicio (UNE 13816) y seguridad y salud en el trabajo (ISO 45001). Paralelamente, se ha ampliado el alcance de las certificaciones en gestión ambiental (ISO 14001) y gestión energética (ISO 50001) a las líneas L4 y L11 del metro, reafirmando el compromiso de TMB con la sostenibilidad y la eficiencia energética.

En cuanto al futuro del sistema de gestión, TMB continúa ampliando su alcance, integrando todas las políticas y requisitos esenciales identificados por la Dirección. En este sentido, se prevé extender las certificaciones ISO 14001 e ISO 50001 a todas las líneas de Metro, consolidando así el compromiso con la sostenibilidad

ambiental y la mejora continua en eficiencia energética.

En relación con el modelo de gestión de riesgos, TMB aplica la metodología basada en las normas ISO 31000 y COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) para la identificación y evaluación de los riesgos corporativos. Además, el sistema de gestión de riesgos se ha adaptado a las exigencias de la nueva directiva CSRD de la Unión Europea, reforzando así el enfoque de la empresa en la sostenibilidad y la gestión de riesgos.

Metodología estructurada para la gestión de riesgos, impactos y oportunidades

El año anterior, TMB ya contaba con un sistema de gestión de riesgos estructurado, con una metodología documentada que identificaba cómo los objetivos podían verse afectados, analizando el riesgo en términos de probabilidad de ocurrencia e impacto. En cuanto a las oportunidades, se valoraba el índice de prioridad según la viabilidad y el impacto.

Este año, se ha llevado a cabo una reestructuración de la herramienta de gestión, enfocada a los riesgos y oportunidades de sostenibilidad, ampliando su alcance para incluir también los impactos. Así, ahora se dispone de una herramienta consolidada para la gestión integral de riesgos, impactos y oportunidades, adaptada a los requisitos de la CSRD y capaz de dar soporte a la elaboración del análisis de doble materialidad.

La gestión de impactos, riesgos y oportunidades (IROs) se basa en el mapa de procesos de TMB, identificando y evaluando tanto los efectos positivos como los negativos de las actividades contenidas en dichos procesos.

Durante este año, se ha profundizado en los aspectos previamente analizados, destacando dos líneas principales de trabajo:

Análisis del contexto: se han revisado los factores internos y externos que pueden influir en las operaciones, realizando un estudio detallado de la cadena de valor de la empresa. La metodología ha incluido un análisis de todas las etapas del servicio, desde la gestión de la flota hasta el uso final, pasando por la gestión y asignación

de recursos y la operación del servicio. El objetivo ha sido obtener una visión completa y estructurada del ciclo de vida del servicio, identificando los puntos críticos donde pueden surgir impactos, riesgos y oportunidades significativos.

Requisitos de las partes interesadas: ya se tenían identificados los grupos de interés, pero este año se han priorizado según su influencia e interés. Con los grupos más relevantes para TMB, se ha mantenido un diálogo para conocer su opinión en materia de sostenibilidad.

En TMB coexisten todo tipo de riesgos, impactos y oportunidades asociados a las diferentes actividades, incluyendo aspectos estratégicos, operacionales, de procesos y proyectos. Estos pueden manifestarse en ámbitos políticos, económicos, financieros, sociales, tecnológicos, de innovación, de seguridad, legales y sanitarios.

En resumen, se ha evolucionado hacia una gestión más robusta y adaptada a los nuevos requerimientos normativos, asegurando que los procesos de gestión sean capaces de capturar una visión amplia y profunda de los riesgos, impactos y oportunidades.

Actualización, cambios y tendencias en la gestión de riesgos 2024

En el marco del proceso de gestión de riesgos, impactos y oportunidades (IROs), durante el año 2024 se han intensificado los esfuerzos en una reevaluación integral de los IROs de sostenibilidad con la colaboración activa de todas las direcciones de TMB. Este año se ha producido un cambio significativo en el sistema de gestión, pasando de la metodología de Riesgos y Oportunidades (RiOs) a una herramienta más completa que incluye también la evaluación de impactos, adoptando así el término IROs para aquellos relacionados con la sostenibilidad. Esta evolución responde a los requisitos de la CSRD y permite elaborar el análisis de doble materialidad.

Principales acciones desarrolladas:

- **Sostenibilidad y eficacia:** eliminación de redundancias y simplificación de los IROs para garantizar que todos aporten valor a la organización.
- **Gestión preventiva y resiliencia:** identificación y gestión anticipada de riesgos, impactos y oportunidades que podrían influir en el futuro de la organización, siguiendo el mapa de procesos de TMB para evaluar los efectos de las actividades contenidas.
- **Trazabilidad y alineación:** conexión clara entre los IROs, los objetivos estratégicos y los planes de acción, asegurando un enfoque global, coherente y adaptado a las necesidades de las partes interesadas.

- **Mejora continua:** integración de metodologías actualizadas que refuercen el proceso de toma de decisiones e impulsen la capacidad de la organización para adaptarse a un entorno cambiante, profundizando en el análisis de la cadena de valor y priorizando a los grupos de interés según su influencia e interés.

La evaluación de riesgos y oportunidades ha identificado un total de 603 RlOs, de los cuales 307 están relacionados con temas de sostenibilidad, distribuidos de la siguiente manera:

- Impactos: 186
- Riesgos: 111
- Oportunidades: 10

Transparencia

En lo que respecta al ámbito de Transparencia, y en particular al cumplimiento de las obligaciones de la normativa, durante el año 2024 se han realizado las siguientes actuaciones:

Se ha experimentado una disminución sustancial en las solicitudes de acceso a la información pública (SAIP) por parte de la ciudadanía. Mientras que en el año 2023 se recibieron un total de 113 SAIPs, en el año 2024 se han recibido un total de 66 SAIPs.

Por otro lado, el tiempo de gestión y entrega de la información a la ciudadanía se ha incrementado respecto al año anterior, pasando de 36,49 días a 71 de media.

Esta circunstancia se debe al tiempo que cada ámbito responsable de la información ha necesitado para recabarla y facilitarla, dada la complejidad de la información solicitada.

A continuación, se recoge el detalle de resoluciones emitidas o en curso:

Tipo de Resolución	Número de SAIPS
Comunicación estimatoria sustitutiva de la Resolución	25
Resolución estimatoria	13
Resolución estimatoria parcial	7
Resolución por desistimiento del interesado	2
Resolución de desestimación	10
Resolución de inadmisión	6
Derivación total a otra entidad	3
Total	66

En 2024 se han recibido un total de 8 requerimientos derivados de reclamaciones por el acceso a la información pública solicitada por la ciudadanía. Actualmente, ninguno de ellos está en curso ya que en su momento quedaron concluidos.

Durante los años 2022 y 2023 se ha utilizado el ‘Canal SAIP’ como herramienta que permite la gestión automatizada de las SAIP presentadas. En 2024 no han sido necesarias evoluciones de la herramienta.

En septiembre de 2024, la Coordinadora del AMB remitió a TMB el informe de Monitorización de la Información, la Publicidad Activa y la Transparencia (MIPAT) de Transports Metropolitans de Barcelona 2024, que se lleva a cabo desde el Área Metropolitana de Barcelona con carácter bianual.

4.2. Consulta a los grupos de interés

Durante este año, se ha **profundizado en el contacto con los grupos de interés (GGII) para conocer sus opiniones e integrarlas en el análisis de doble materialidad**. El proceso comenzó con la identificación y el mapeo de los grupos de interés, basándose en los 16 grupos que se identificaron en el Informe de Gestión de 2023. Para esta tarea, se partió del procedimiento P348 Contexto y Grupos de Interés como base para garantizar un análisis riguroso.

Con esta base, se reflexionó sobre varios puntos fundamentales:

- Se revisaron los grupos de interés identificados el año anterior para comprobar si seguían siendo relevantes en el contexto actual.
- Se valoró la necesidad de incorporar nuevos grupos de interés o de combinar algunos de los ya existentes para mejorar la representatividad y la eficacia del proceso.
- Se identificaron las personas responsables dentro de TMB para liderar el contacto con cada grupo de interés.
- Se definieron los canales de comunicación más adecuados para obtener las respuestas necesarias.

Con esta revisión se obtuvieron un total de 17 grupos de interés



Personal



Propiedad y accionariado



Personal directivo y mandos de TMB



Fundación TMB



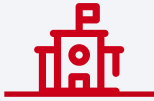
Empresas del grupo



Clientela



Vecinos, ciudadanía, asociaciones, colectivos y asociaciones vecinales



Administraciones tutelares y reguladoras (AMB, ATM, Generalitat y Ayuntamiento)



Fundaciones y ONG



Otros servicios de transporte



Medios de comunicación



Entidades bancarias y financieras



Empresas externas



Asociaciones en el ámbito del transporte y otras



Entidades de certificación y acreditación



Ámbito académico



Servicios de emergencia



Siguiendo la metodología de análisis de doble materialidad propuesta por el EFRAG, **se priorizaron los grupos de interés teniendo en cuenta dos variables: la influencia y el interés, y se generó una matriz en consecuencia.** Esto determinó qué grupos de interés eran los más relevantes para TMB y con los cuales debía contactarse para conocer su opinión sobre las cuestiones materiales más importantes que deberían abordarse con carácter prioritario.

Los grupos con alta influencia y alto interés que se identificaron incluyen:

- El personal de TMB.
- La propiedad y el accionariado.
- El personal directivo y los mandos intermedios.
- Las empresas del grupo.
- La clientela.
- Vecinos, ciudadanía, asociaciones, colectivos y asociaciones vecinales.
- Las administraciones tutelares y reguladoras (el AMB, el ATM, la Generalitat y el Ayuntamiento).

Para activar el contacto con estos grupos, se asignó una persona responsable dentro de TMB. Se contactó con los grupos de interés a través de un cuestionario, adaptando las preguntas a las necesidades específicas de cada grupo y a su disponibilidad. Los canales de comunicación se definieron teniendo en cuenta las características de cada grupo, con el fin de asegurar una respuesta óptima y significativa.

Este proceso de consulta ha sido fundamental para reforzar la estrategia de sostenibilidad del Grupo, ya que ha permitido escuchar las opiniones de los grupos de interés más relevantes y ajustar las acciones para asegurarse de que se están abordando sus preocupaciones y las cuestiones materiales más importantes.

4.3. Materialida: los aspectos relevantes

Este año, por primera vez, se ha realizado el **análisis de doble materialidad en TMB**. Este análisis se ha llevado a cabo siguiendo una perspectiva en la que se han analizado tanto los impactos que la organización puede tener sobre su entorno (materialidad de impacto), como la manera en que estos mismos aspectos pueden influir en TMB (materialidad financiera).

Para desarrollar este estudio, se han seguido las recomendaciones proporcionadas por el EFRAG, publicadas en los ESRS, como apoyo para la implementación de la CSRD de la Unión Europea.

El proceso comenzó con la **adaptación del sistema de gestión de riesgos y oportunidades de TMB**, lo que ha permitido integrar de manera más efectiva tanto los impactos positivos como los negativos en la herramienta interna. Además, **se ha profundizado en el contacto con los grupos de interés (GGII)** con el fin de conocer sus opiniones e incorporarlas al proceso, como se ha comentado en el punto anterior.

Esta consulta ha sido clave para identificar qué impactos, riesgos y oportunidades se consideran materiales, asegurando que sus perspectivas queden reflejadas en la toma de decisiones estratégicas de TMB.

Para determinar si estos impactos, riesgos y oportunidades son materiales, se han considerado los siguientes parámetros:

- **Horizonte temporal:** corto, medio y largo plazo.
- **Índice de priorización:** viabilidad/ probabilidad y severidad.

A partir de estos parámetros, se ha elaborado una tabla que agrupa los subtemas de los ESRS y los representa visualmente mediante una escala de colores. Esta clasificación indica la importancia de cada aspecto según su materialidad de impacto y financiera.

Para definir los subtemas relevantes para TMB, se realizó un análisis sectorial, incluyendo únicamente aquellos con una relevancia destacada para la organización. Esto ha permitido obtener una visión clara y estructurada de los subtemas prioritarios, facilitando así la identificación de los aspectos materiales que deben guiar la estrategia de sostenibilidad de TMB.

Escala: ■ Muy significativo ● Significativo ◇ Relevante ▲ No material

ESRS		Materialidad de impacto	Materialidad financiera	Doble materialidad
Tema	Subtema			
Cambio climático	Adaptación al cambio climático	▲	●	◇
	Mitigación del cambio climático	●	●	●
	Energía	◇	▲	▲
Economía circular	Contaminación del aire	●	●	●
	Contaminación del agua	■	▲	◇
	Sustancias preocupantes	▲	◇	▲
Conducta empresarial	Consumo de agua	◇	▲	▲
Economía circular	Influjos de recursos, incluido el uso de recursos	▲	◇	●
	Residuos	◇	▲	●
Personal propio	Condiciones de trabajo	■	■	■
	Trato y oportunidades igualitarias para todas las personas	●	◇	◇
Usuarios finales	Impactos relacionados con la información para usuarios finales	■	●	●
	Seguridad personal de los usuarios finales	◇	●	◇
	Inclusión social de los usuarios finales	◇	▲	▲
Conducta empresarial	Cultura corporativa	■	■	■
	Gestión de las relaciones con proveedores	▲	■	◇
	Corrupción y soborno	▲	●	◇

Los aspectos materiales identificados son los siguientes:

- Mitigación del cambio climático.
- Contaminación del aire.
- Condiciones de trabajo – Personal propio.
- Impactos relacionados con la información para consumidores y/o usuarios finales.
- Cultura corporativa.

Además de estos temas identificados como materiales, también se considera material la **inclusión social de consumidores y/o usuarios finales**, ya que este aspecto representa un eje estratégico para TMB. Es un factor clave para reforzar el impacto positivo de la organización en la ciudadanía y el vecindario, contribuyendo a una mayor cohesión social y accesibilidad de los servicios de movilidad.

Con relación a los aspectos medioambientales, se han alcanzado las siguientes conclusiones:

El subtema **adaptación al cambio climático y energía**, aunque no ha destacado como material en el análisis inicial, se incorporará entre los temas materiales a reportar. Esta decisión responde al cumplimiento normativo de la CSRD y los ESRS, así como al hecho de que, internamente, TMB considera este tema como material, ya que la organización es una gran consumidora de energía (tanto electricidad como combustibles). Además, el consumo de energía está íntimamente vinculado al cambio climático y a las emisiones atmosféricas, aspectos centrales en su estrategia de sostenibilidad.



*Temas identificados como materiales por TMB, por parte de la empresa, más allá de las conclusiones de la matriz de doble materialidad.

En base a los aspectos materiales identificados, TMB ha trabajado para alinear sus objetivos y acciones con los **datapoints** establecidos por la **CSRD**. Este enfoque permite garantizar que la organización no solo cumpla con los requisitos normativos europeos, sino que también refuerce su estrategia de sostenibilidad, contribuyendo activamente a la reducción de sus impactos negativos y a la maximización de sus contribuciones positivas al entorno y a la sociedad.



05

Divulgación general sobre sostenibilidad

A continuación, se exponen **los principales riesgos, impactos y oportunidades identificados en el marco de las operaciones y actividades de TMB para aquellos aspectos materiales que han sido definidos en base al análisis de doble materialidad**. A lo largo de todo el informe, se detallarán en cada apartado las políticas, acciones y objetivos que TMB desarrolla para mitigar los impactos negativos, prevenir los riesgos y promover los impactos positivos y oportunidades.

E-1. Mitigación del cambio climático

TMB ha identificado diversos riesgos, impactos y oportunidades en relación con la mitigación del cambio climático, centrando sus esfuerzos en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la mejora de la eficiencia energética.



RIESGOS E IMPACTOS NEGATIVOS

Sistemáticos:

- **Calentamiento global y cambio climático:** la asignación de flota sin tener en cuenta criterios de eficiencia energética puede contribuir al aumento de emisiones de CO₂ y al calentamiento global.
- **Impacto ambiental de las operaciones:** la ausencia de un seguimiento detallado del consumo energético por tipo de instalación puede provocar una gestión ineficaz de la energía y mayores emisiones de carbono.
- **Gestión ambiental en los contratos:** un control insuficiente de los criterios ambientales en la ejecución de contratos puede conllevar impactos negativos elevados en la adquisición de obras, suministros y servicios.

Puntuales:

- **Incremento del impacto ambiental:** la falta de formación ambiental adecuada del personal puede derivar en una aplicación deficiente de buenas prácticas en el lugar de trabajo.
- **Falta de seguimiento y medición de indicadores:** la ausencia de datos precisos y procesos de verificación puede dificultar la identificación de oportunidades de mejora en eficiencia y sostenibilidad.
- **Incumplimiento de objetivos climáticos:** una planificación inadecuada en la reducción del consumo energético y las emisiones puede poner en riesgo la transición de TMB hacia un modelo de movilidad sostenible.

Para **mitigar estos riesgos e impactos**, TMB ha puesto en marcha diversas iniciativas, como la implantación de medidas de eficiencia energética, la formación del personal en materia de sostenibilidad y la inclusión de criterios ambientales en la adquisición de servicios y materiales.

ESRS 2 SBM-3 – Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio



IMPACTOS POSITIVOS Y OPORTUNIDADES

Pese a los riesgos detectados, la mitigación del cambio climático genera diversas oportunidades e impactos positivos para TMB:

- ✓ **Mejora de la imagen y posicionamiento institucional:** El compromiso con la acción climática y los estándares ambientales refuerza la posición de TMB como operador referente en movilidad sostenible y segura.
- ✓ **Optimización de la gestión energética:** La integración de criterios de sostenibilidad desde las fases de diseño y construcción permite disminuir el consumo energético y las emisiones asociadas.
- ✓ **Reducción de la huella de carbono:** El cálculo de la huella de carbono de la cadena de suministro facilita la identificación de acciones efectivas para reducir emisiones en toda la cadena de valor.
- ✓ **Capacitación y sensibilización ambiental:** La extensión de la formación en sostenibilidad tanto al personal propio como al subcontratado fomenta la concienciación ambiental y la adopción de buenas prácticas.
- ✓ **Planificación estratégica de reducción de emisiones:** La implementación de un plan de medidas orientado a reducir el consumo energético y las emisiones de CO₂ permite alcanzar objetivos ambientales alineados con la normativa y las tendencias sectoriales.

E-2. Contaminación del aire

TMB ha identificado diversos riesgos, impactos y oportunidades en relación con la contaminación del aire, con un enfoque en la reducción de las emisiones contaminantes y la mejora de la calidad del aire en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB).



RIESGOS E IMPACTOS NEGATIVOS

Sistemáticos

- **Incremento de las emisiones contaminantes:** un mantenimiento inadecuado de la flota puede derivar en un aumento de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas en suspensión (PM), con efectos perjudiciales sobre la calidad del aire.
- **Restricciones a la circulación:** la entrada en vigor de normativas ambientales más exigentes para vehículos diésel podría limitar la operativa del servicio de autobuses y de otros vehículos auxiliares.
- **Deterioro de la imagen corporativa:** la generación de ruido y emisiones contaminantes puede provocar quejas por parte de la ciudadanía, especialmente si no se aplican prácticas recomendables como apagar el motor al final de cada trayecto.
- **Contaminación por accidentes:** siniestros en vía pública que impliquen vehículos de la flota pueden ocasionar vertidos de combustibles u otros residuos peligrosos, afectando negativamente al entorno.

Puntuales

- **Demandas repentinas e imprevistas:** episodios de alta contaminación ambiental pueden incrementar bruscamente la demanda de transporte público, lo que puede tensionar la capacidad operativa y comprometer la calidad del servicio.
- **Exposición a normativas más estrictas:** la evolución de la legislación ambiental puede exigir inversiones significativas para adaptar tanto la flota como las infraestructuras a nuevos estándares.

Para mitigar estos riesgos e impactos, TMB ha puesto en marcha diversas iniciativas, como la implantación de medidas de eficiencia energética, la formación del personal en materia de sostenibilidad y la inclusión de criterios ambientales en la adquisición de servicios y materiales.



IMPACTOS POSITIVOS Y OPORTUNIDADES

A pesar de los riesgos identificados, la gestión ambiental también genera impactos positivos y oportunidades para TMB:

- ✓ **Reducción del impacto ambiental:** la adquisición de flota con nuevas tecnologías (eléctrica, hidrógeno, etc.) contribuye a la reducción de las emisiones.
- ✓ **Posicionamiento como referente en movilidad sostenible:** la implementación de medidas para reducir el impacto ambiental mejora la imagen de TMB y refuerza su compromiso con la sostenibilidad.
- ✓ **Mayor demanda de transporte público:** las restricciones a la circulación de vehículos privados, como las zonas de bajas emisiones o el peaje urbano, pueden incrementar la demanda de transporte público, favoreciendo el crecimiento de TMB.
- ✓ **Mejora de la calidad del aire y reducción del ruido:** la selección de vehículos menos contaminantes para operar en zonas de alta polución contribuye a un entorno urbano más saludable, con una menor contaminación acústica.
- ✓ **Optimización de la congestión:** el incremento de viajeros en metro, bus y otros sistemas de transporte contribuye a reducir el uso del vehículo privado motorizado y, por tanto, a disminuir la congestión en el AMB.

S-1. Personal propio

Todas las personas de la propia fuerza laboral que podrían verse materialmente impactadas están incluidas en el alcance de la identificación de IROs. Esto incluye tanto al personal propio con contrato laboral como a las personas vinculadas mediante convenios educativos (personal en prácticas) y personas externas contratadas mediante contratos mercantiles (por ejemplo, personal de limpieza, conductores homologados, etc.).



RIESGOS E IMPACTOS NEGATIVOS

Sistemáticos

- **Afectación negativa al servicio o a la actividad:** falta de personal clave, como conductores y agentes de seguridad, lo que puede dificultar la recuperación del servicio en caso de incidentes. La ausencia del conductor de relevo y el incumplimiento de los plazos en la gestión de RRHH (contrataciones, relevos) pueden afectar la eficiencia operativa y la asignación de recursos.
- **Seguridad y salud:** exposición a humos diésel con posible afectación a la salud y seguridad de los trabajadores. Además, la falta de identificación de riesgos, una formación inadecuada y la aplicación incorrecta de normas pueden derivar en accidentes laborales y enfermedades profesionales relacionadas con riesgos higiénicos, ambientales y psicosociales. El síndrome de burnout también representa un riesgo si no se evalúan adecuadamente los factores psicosociales.
- **Absentismo laboral:** las contingencias comunes de incapacidad temporal (IT) pueden afectar la continuidad del servicio.

Puntuales

- **Impacto en la imagen de la compañía:** la reputación de TMB puede verse afectada por huelgas u otros conflictos laborales.
- **Insatisfacción del personal:** factores como el mal funcionamiento de la flota e infraestructuras, la falta de planificación en la formación, el pago de nóminas y las negociaciones del convenio, así como el incumplimiento de acuerdos de servicio, pueden generar desmotivación y deterioro del clima laboral.

Para mitigar los riesgos e impactos identificados, TMB ha implementado diversas estrategias que buscan mejorar tanto el bienestar de los empleados como la seguridad en el trabajo. Estas incluyen políticas de salud y seguridad, como el Plan de Absentismo, que busca reducir el absentismo laboral y mejorar la productividad, así como revisiones médicas voluntarias para garantizar una atención preventiva y la detección temprana de posibles problemas de salud. Además, se promueve un entorno saludable mediante la Política de Empresa Saludable, que fomenta el bienestar físico y mental del personal.



IMPACTOS POSITIVOS Y OPORTUNIDADES

TMB también genera impactos positivos y oportunidades de mejora en la gestión de las personas trabajadoras:

- ✓ **Mejora en la gestión de personas:** se están implementando planes de desarrollo del personal, uso de software de gestión y metodologías de seguimiento con indicadores de productividad para optimizar la planificación y la eficiencia.
- ✓ **Atracción y retención del talento:** se ha fortalecido la regularización de convenios con universidades y otros actores, así como la identificación y trazabilidad de funciones para cada puesto, facilitando el desarrollo profesional dentro de TMB.
- ✓ **Compromiso con la igualdad y la inclusión:** los planes de igualdad han generado impactos positivos, promoviendo la incorporación de mujeres, la visibilización del talento femenino y el desarrollo de acciones con un beneficio social generalizado. También se han implementado iniciativas como los puntos lila, campañas contra la violencia y el acoso, y acciones de apoyo a colectivos LGTBI.
- ✓ **Imagen y posicionamiento como empresa saludable:** se han desarrollado medidas para mejorar el bienestar del personal, incluyendo la identificación y gestión de riesgos psicosociales, la optimización de espacios de descanso y comedores, y el refuerzo del programa de promoción de la salud en el trabajo.
- ✓ **Transición ecológica y especialización:** la reconversión de la flota hacia tecnologías más sostenibles ha generado nuevos puestos de trabajo y una mayor especialización de la plantilla. TMB se adapta a los requisitos normativos, lo que propicia el desarrollo de conocimientos específicos en las nuevas incorporaciones, especialmente en perfiles técnicos e ingenieriles. Además, las mejoras en eficiencia energética han impulsado la capacitación y el desarrollo de nuevas habilidades en sectores emergentes.

S-4. Impactos relacionados con la información para consumidores y/o usuarios finales

TMB ha identificado diversos riesgos, impactos y oportunidades relacionados con la calidad del servicio, la satisfacción de los usuarios y la gestión de la información, elementos clave para garantizar una experiencia de movilidad segura, eficiente y accesible para la ciudadanía.



RIESGOS E IMPACTOS NEGATIVOS

Sistemáticos

- **Indisponibilidad de los sistemas de información:** la falta de accesibilidad a canales de información (radio, servidores, telemandos) puede afectar la comunicación con los usuarios y la coordinación del servicio.
- **Información y atención al cliente ineficaz:** problemas de sincronización tecnológica con los usuarios o una mala definición de los contenidos pueden generar confusión e insatisfacción.
- **Deficiencias en la gestión de quejas y reclamaciones:** retrasos en la respuesta a incidencias o la falta de una atención personalizada pueden afectar la percepción del servicio.
- **Deterioro de la flota e infraestructuras:** el estado de conservación y limpieza de la flota incide directamente en la satisfacción de los usuarios.
- **Impacto en la imagen corporativa:** opiniones y valoraciones negativas de los usuarios en medios y redes sociales pueden afectar la reputación de TMB.

Puntuales

- **Falta de puntualidad del servicio:** los retrasos en el transporte pueden generar insatisfacción y reducir la fidelización de los usuarios.
- **Problemas de comunicación interna y externa:** canales inadecuados o una mala identificación del público objetivo pueden dificultar la transmisión de información relevante.
- **Mala coordinación con agentes externos:** deficiencias en la relación con servicios de emergencia u otros actores pueden afectar la respuesta ante incidencias.
- **Exceso de comunicación:** la falta de optimización de la frecuencia y el contenido de las comunicaciones puede afectar su eficacia.
- **Desinformación y mala información:** la falta de validación de datos o la transmisión de mensajes erróneos puede generar confusión entre los usuarios.

Para mitigar estos riesgos e impactos, TMB ha implementado sistemas para mejorar la información y la atención al cliente, optimizar la gestión de quejas y garantizar un servicio más fiable y eficiente.



IMPACTOS POSITIVOS Y OPORTUNIDADES

TMB también genera impactos positivos y oportunidades para mejorar la relación con los consumidores y usuarios finales::

- ✓ **Mejora de la calidad del servicio:** la optimización de la gestión de objetos perdidos, la monitorización de indicadores en tiempo real y la sistematización de procesos contribuyen a un servicio más eficiente y satisfactorio.
- ✓ **Posicionamiento como referente en movilidad sostenible:** el mantenimiento y la mejora de la cartera de productos para residentes y visitantes refuerza la imagen de TMB.
- ✓ **Promoción del transporte público y la intermodalidad:** la comunicación estratégica que destaca los beneficios del transporte público frente al vehículo privado puede aumentar su utilización.
- ✓ **Adaptación a la cultura digital:** el uso de tecnologías y soportes digitales para mejorar la interacción con los usuarios permite ofrecer experiencias personalizadas y más accesibles.
- ✓ **Convertir los datos en oportunidades de mejora:** el análisis de datos permite identificar necesidades, optimizar la comunicación y mejorar la toma de decisiones estratégicas.

G-1. Cultura corporativa

La cultura corporativa y la gobernanza son aspectos fundamentales para garantizar la eficiencia, la transparencia y la integridad de TMB. La empresa trabaja para fortalecer el cumplimiento normativo, mejorar su imagen institucional y consolidar un modelo de gestión alineado con los valores de sostenibilidad y responsabilidad social.



RIESGOS E IMPACTOS NEGATIVOS

Sistemáticos

- **Sanciones económicas:** el incumplimiento de requisitos legales en seguridad industrial, normativa laboral o seguridad y salud en el trabajo puede derivar en sanciones por parte de las administraciones públicas.
- **Ciberataques y vulnerabilidades en la seguridad de la información:** los sistemas informáticos pueden ser objetivo de ataques maliciosos, incluidos ransomware, phishing y amenazas internas, lo que pone en riesgo la continuidad operativa y la privacidad de los datos.
- **Incumplimiento de objetivos estratégicos:** la falta de recursos, una planificación deficiente o la falta de alineación con las expectativas de los grupos de interés pueden provocar desviaciones en la ejecución de los planes de mejora.
- **Pérdida de certificaciones ISO:** el incumplimiento reiterado de los requisitos del sistema de gestión puede derivar en la pérdida de acreditaciones fundamentales para la competitividad y reputación de la organización.
- **Impacto en la reputación e imagen corporativa:** la falta de una respuesta institucional adecuada a las demandas de entidades y organismos puede deteriorar la percepción de TMB como referente en movilidad sostenible.

Puntuales

- **Desalineación con el Código Ético:** el uso inadecuado de nuevas tecnologías, como la inteligencia artificial, puede generar riesgos asociados a la privacidad y la transparencia.
- **Retrasos en la implementación de planes de mejora:** la falta de asignación de recursos o de procesos de seguimiento puede afectar la implementación efectiva de las acciones planificadas.
- **Pérdida de concesión para la prestación del servicio:** la aplicación de regulaciones europeas de transporte público podría comprometer la gestión directa de determinados servicios de TMB en el futuro.
- **Interrupción del servicio por ciberataques:** sistemas informáticos desactualizados o vulnerables pueden facilitar brechas de seguridad, robos de información y pérdida de datos críticos.

Para mitigar estos riesgos e impactos, TMB ha implantado medidas de refuerzo en ciberseguridad, el seguimiento del cumplimiento normativo y la estandarización de procesos clave para garantizar la transparencia y la integridad corporativa.



IMPACTOS POSITIVOS Y OPORTUNIDADES

TMB también genera impactos positivos y oportunidades a partir de una buena gestión de la cultura corporativa:

- ✓ **Mejora en la gestión de riesgos:** la definición de un sistema de gobernanza de riesgos permite anticipar y gestionar los impactos potenciales sobre la estrategia y la operativa de la empresa.
- ✓ **Optimización de recursos mediante la digitalización:** la implantación de procesos digitales facilita una comunicación más eficiente y eficaz, reduciendo costes y mejorando la toma de decisiones.
- ✓ **Certificaciones como ventaja competitiva:** la implantación y mejora de un sistema de gestión integrado (ISO 9001, ISO 14001, ISO 50001, ISO 45001) refuerza la posición de TMB como empresa responsable y comprometida con la calidad y la sostenibilidad.
- ✓ **Facilitación de acceso a financiación verde:** la integración de criterios ESG en la estrategia corporativa puede mejorar las opciones de acceso a financiación sostenible e inversiones responsables.
- ✓ **Mejora en la identificación y gestión de partes interesadas:** la implantación de una metodología estándar de análisis de contexto y expectativas permite mejorar las relaciones institucionales y la respuesta a las demandas ciudadanas.
- ✓ **Impulso de la cultura de seguridad:** la formación y concienciación en ciberseguridad ayudan a reducir los riesgos de ataques y garantizar la protección de la información crítica de la organización.



06

Relaciones con nuestra clientela

Requisito de divulgación S4-5 – Objetivos relacionados con la gestión de impactos negativos materiales, la promoción de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

Conocimiento de Mercado

La actividad del área de Conocimiento de Mercado en TMB se estructura en dos líneas de trabajo:

Estudios periódicos

En 2024 se han ejecutado con normalidad los estudios periódicos del departamento de Conocimiento de Mercado, que permiten hacer el seguimiento de KPIs e indicadores de gestión corporativos. Estos estudios incluyen el Estudio de Percepción del Cliente (EPC), Medición de la Prestación del Servicio (MPS), Estudio de Fraude en Metro, Estudio de Fraude en Bus, Ómnibus, Quejas, Reclamaciones y Sugerencias (QRS) y el Estudio de Satisfacción del Cliente Interno (ESCI).

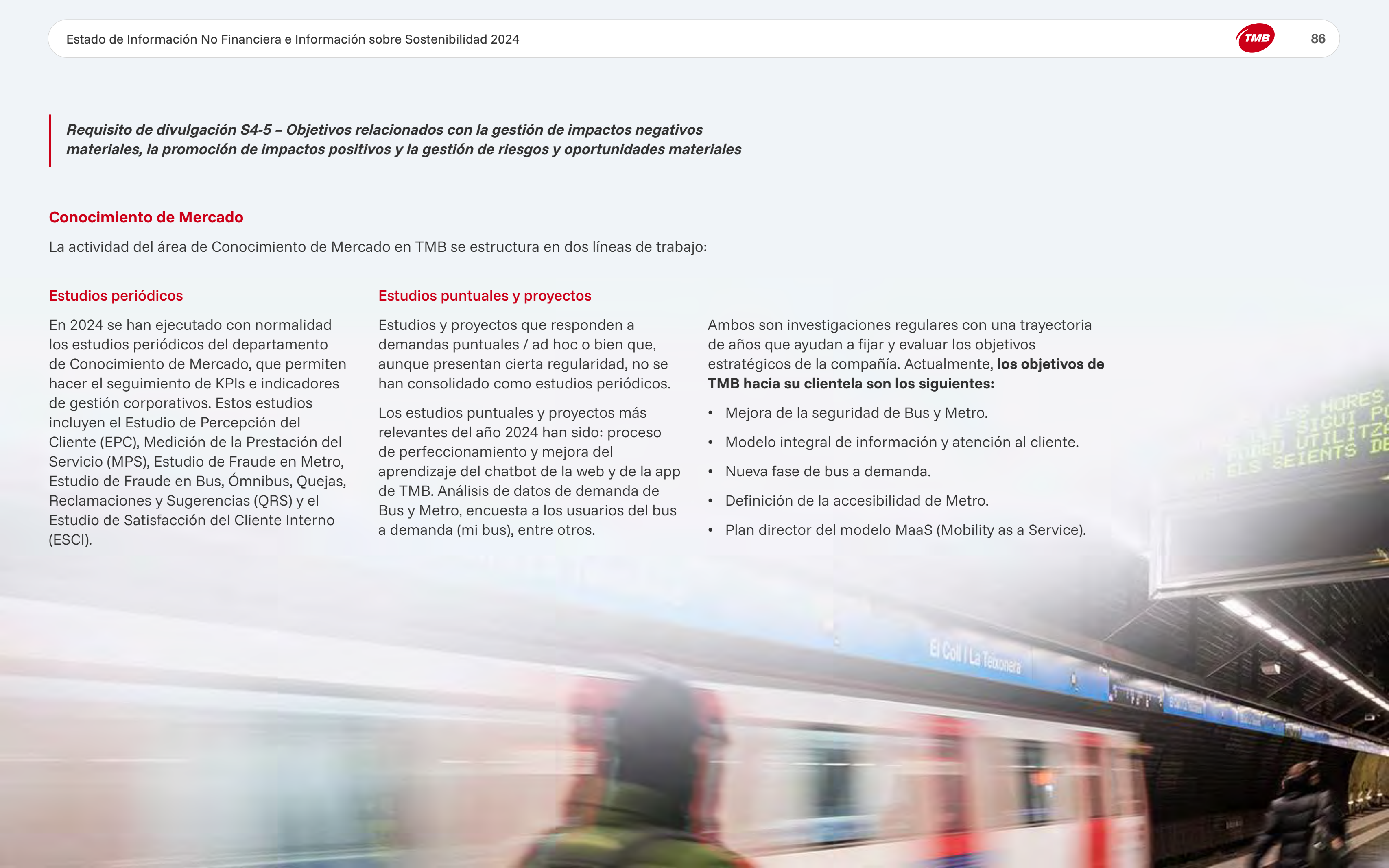
Estudios puntuales y proyectos

Estudios y proyectos que responden a demandas puntuales / ad hoc o bien que, aunque presentan cierta regularidad, no se han consolidado como estudios periódicos.

Los estudios puntuales y proyectos más relevantes del año 2024 han sido: proceso de perfeccionamiento y mejora del aprendizaje del chatbot de la web y de la app de TMB. Análisis de datos de demanda de Bus y Metro, encuesta a los usuarios del bus a demanda (mi bus), entre otros.

Ambos son investigaciones regulares con una trayectoria de años que ayudan a fijar y evaluar los objetivos estratégicos de la compañía. Actualmente, **los objetivos de TMB hacia su clientela son los siguientes:**

- Mejora de la seguridad de Bus y Metro.
- Modelo integral de información y atención al cliente.
- Nueva fase de bus a demanda.
- Definición de la accesibilidad de Metro.
- Plan director del modelo MaaS (Mobility as a Service).



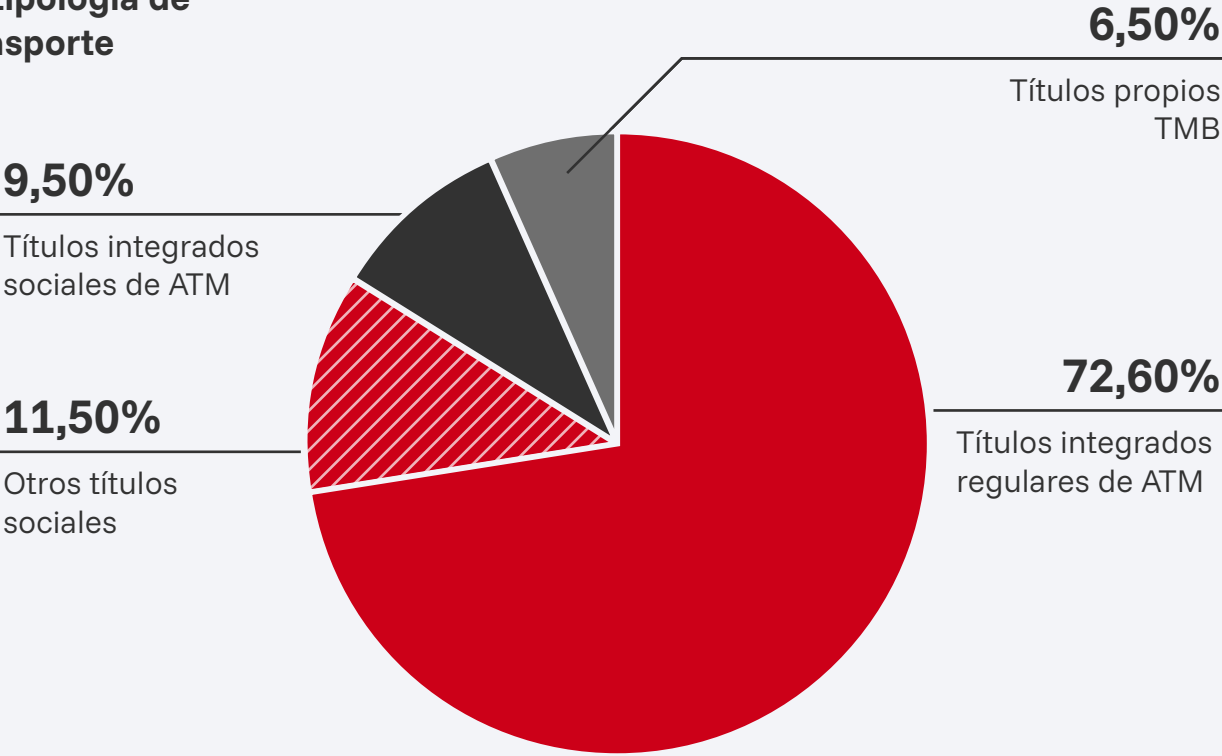
6.1. Perfil de la clientela

Requisito de divulgación S4-1 – Políticas relacionadas con los consumidores y los usuarios finales

En la información reportada relativa a la clientela, se incluyen todos los arquetipos de clientes que se ven beneficiados y afectados por la actividad de TMB. En particular, los arquetipos genéricos identificados de personas viajeras de metro son los siguientes: usuarios frecuentes, estudiantes, turistas, viajeros con hijos y personas con diversidad funcional (este último grupo incluye, en el caso del metro, a las personas jubiladas).

6.1.1. Distribución de los títulos de viaje de TMB

Distribución de los viajeros de TMB por tipología de título de transporte



Durante el año 2024 se observa un **claro incremento respecto al año anterior y, en esta ocasión, se superan los valores prepandemia. La cifra de viajeros transportados ha sido de 687,80 millones, lo que supone 40 millones más que en el ejercicio anterior.**

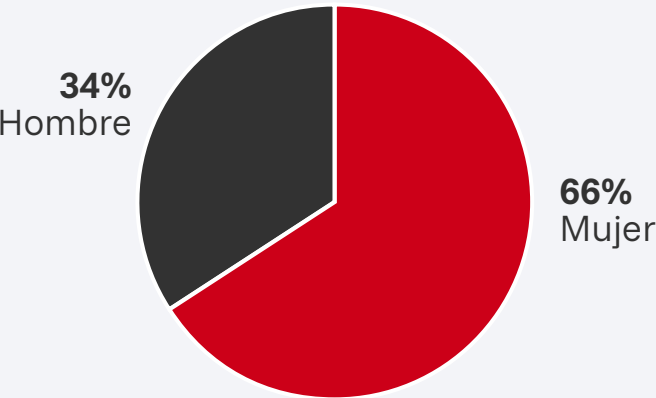
Más de 218 millones de pasajeros han utilizado la red regular de Bus, lo que representa un 5,90% más que en 2023.

En cuanto a Metro, se ha alcanzado la cifra de 468,67 millones de viajeros, es decir, 27,70 millones más que el año anterior (+6,50%).

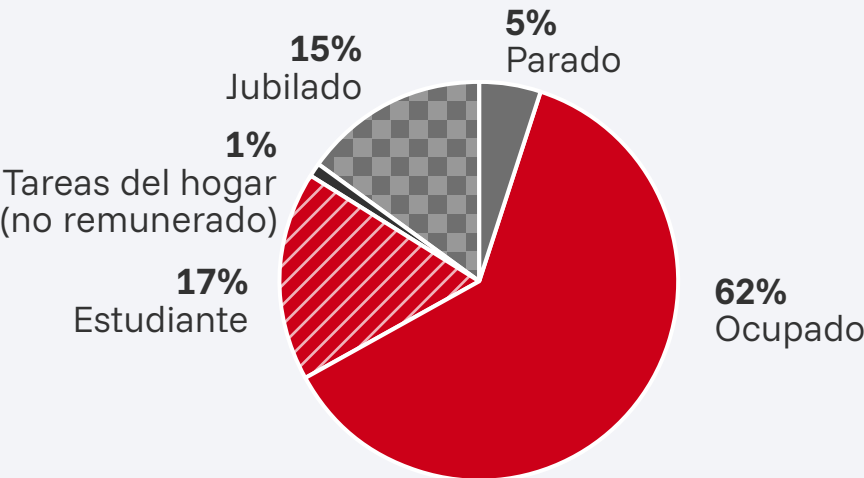
Tipo de título	2024	2023
Títulos integrados regulares del ATM	72,60%	72,20%
Títulos integrados sociales del ATM	9,50%	9,20%
Títulos propios de TMB	6,50%	6,30%
Otros títulos sociales	11,50%	12,20%
Total	100%	100%

Según el Estudio de Percepción del Cliente (EPC) del año 2024, el perfil del **cliente de Bus** es el que se muestra en los siguientes gráficos:

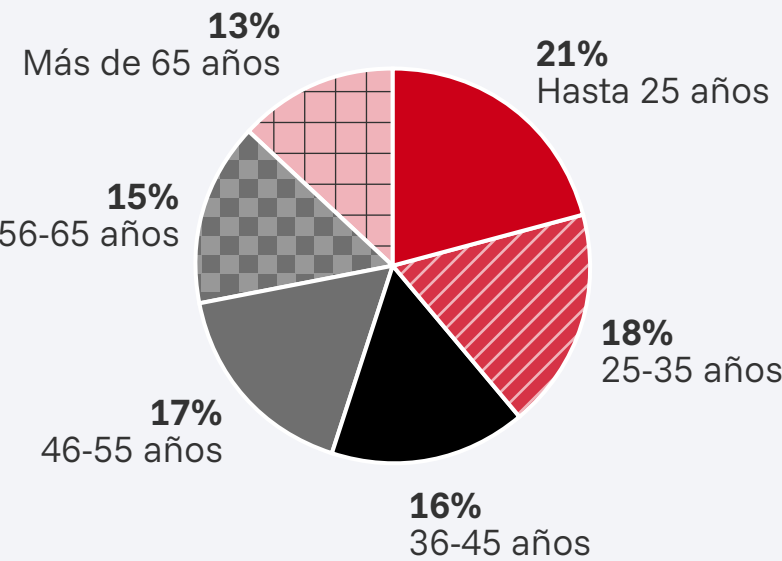
 **Por género**



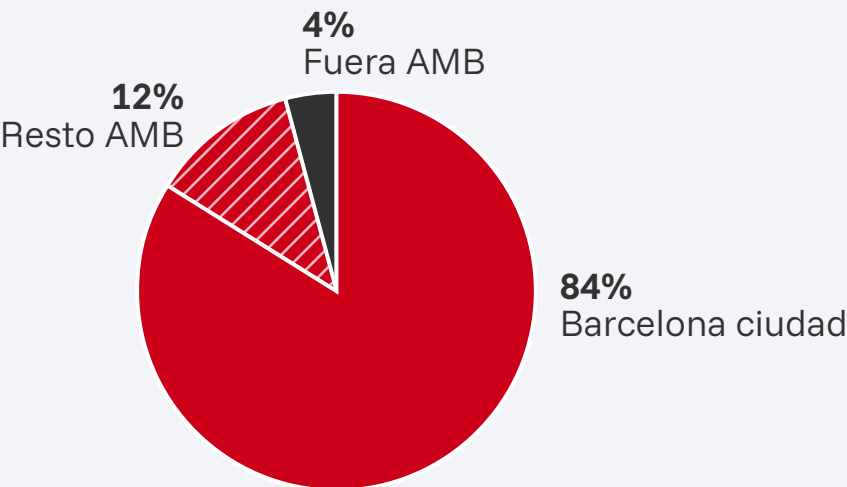
 **Por situación laboral**



 **Por edad**

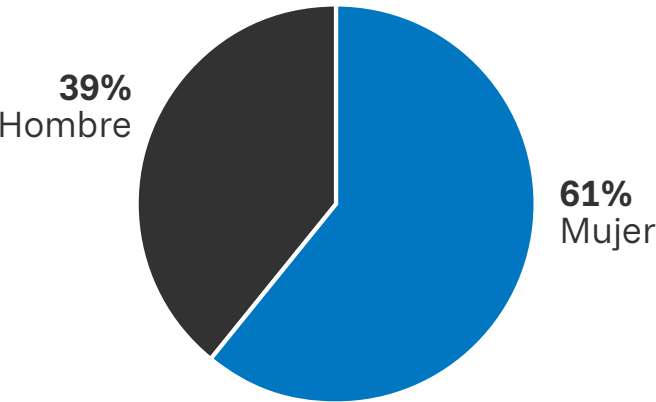


 **Por lugar de residencia**

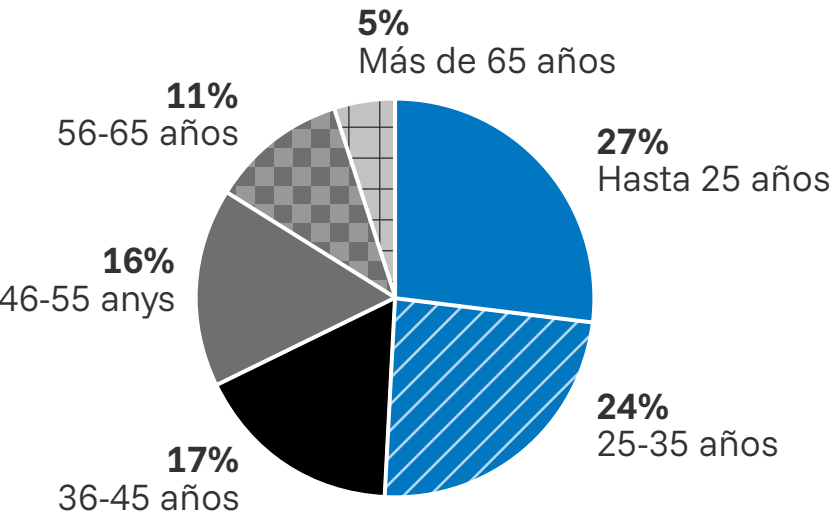


Según el Estudio de Percepción del Cliente (EPC) del año 2024, el perfil del cliente de Metro es el que se muestra en los siguientes gráficos:

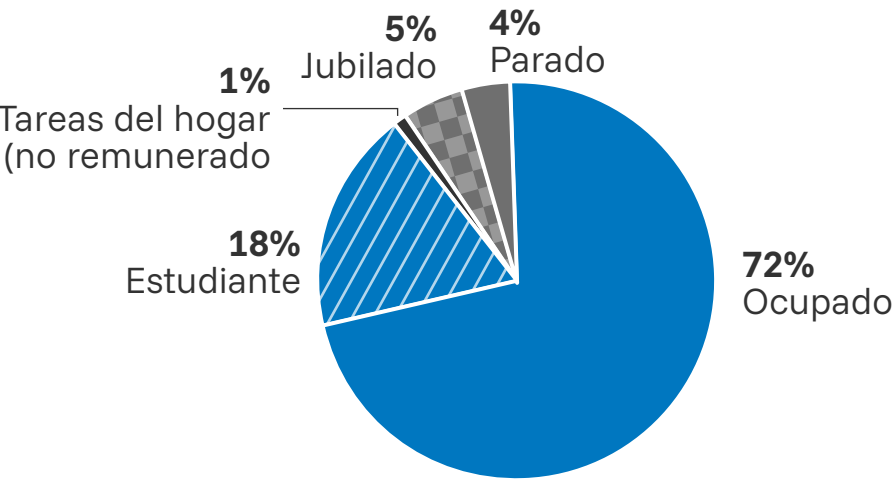
Por género



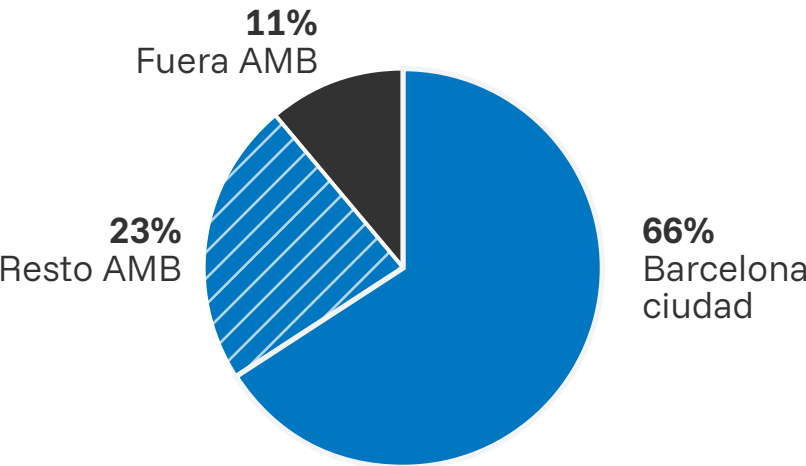
Por edad



Por situación laboral



Por lugar de residencia



No ha habido ninguna variación significativa respecto al ejercicio anterior en el perfil del cliente de Bus y Metro.



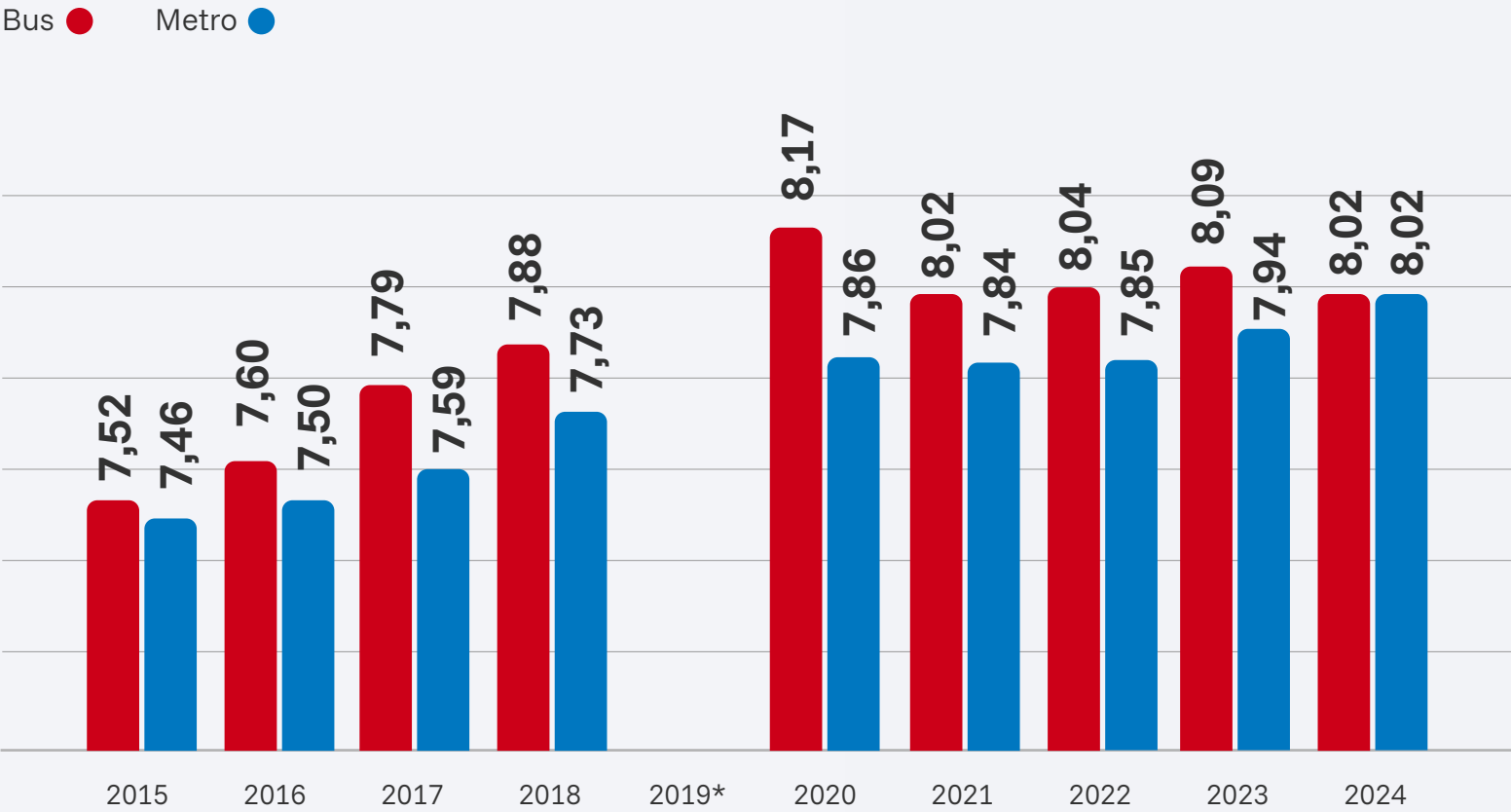
6.2. Atención y satisfacción del cliente

Requisito de divulgación S4-2 – Procesos para implicar a los consumidores y usuarios finales sobre los impactos

6.2.1. Valoración del servicio por parte de los clientes

A continuación, se presenta la evolución de la satisfacción global del servicio de Bus y Metro en los últimos años.

Evolución de la nota de satisfacción global del servicio de Bus y Metro



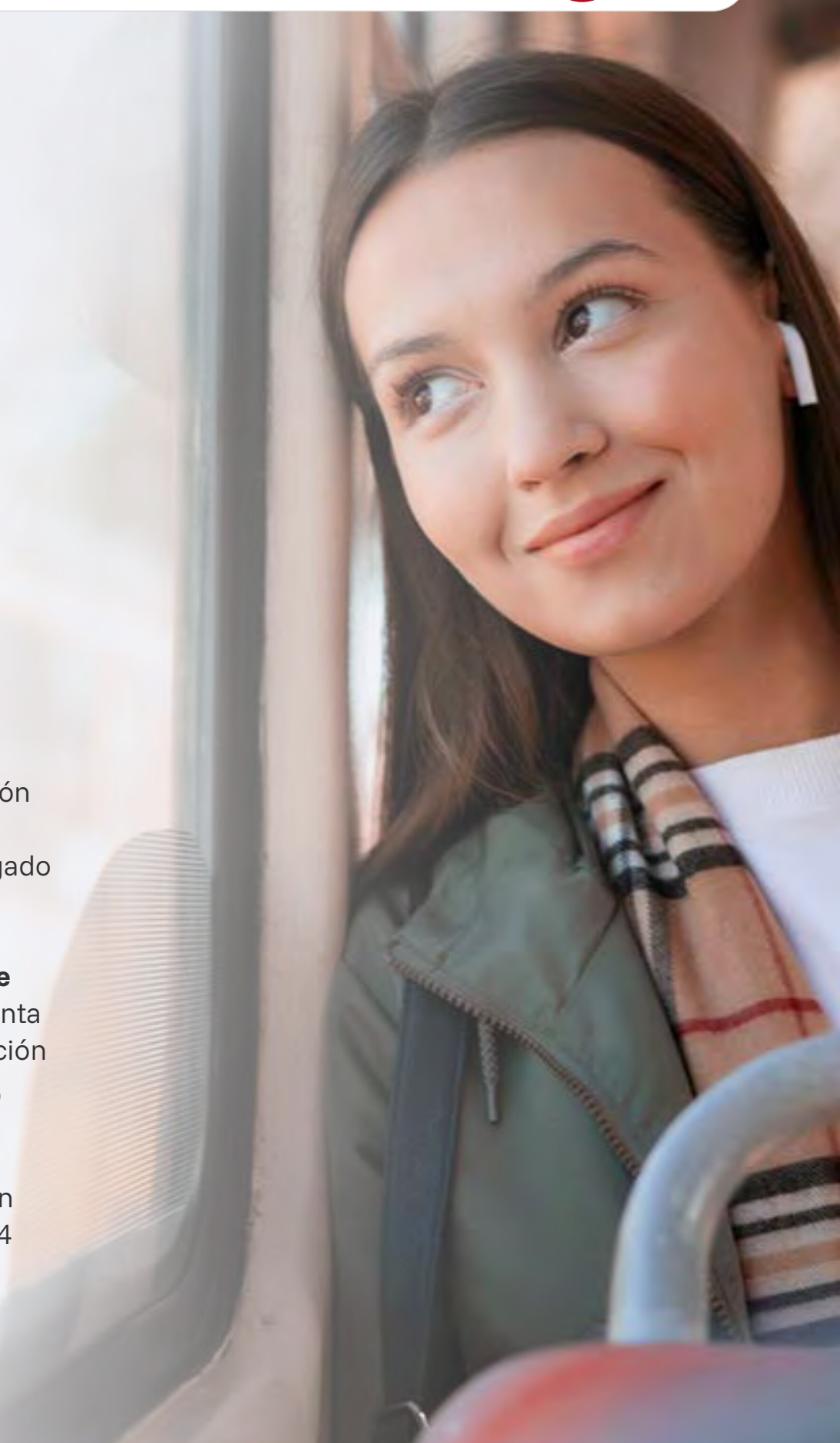
* El año 2019 no se pudo llevar a cabo el estudio por causas ajenas a TMB.

Nota media

8,02 / 10

Satisfacción global servicio Bus y Metro

En el Estudio anual de Percepción del Cliente (EPC) realizado en el año 2024, los clientes han otorgado una **nota media de 8,02 puntos (de 0 a 10 puntos) tanto para el servicio de Bus como para el de Metro**. Esta puntuación representa un ligero descenso en la valoración de Bus respecto al año anterior, cuando fue de 8,09, mientras que para el Metro supone un incremento en comparación con 2023, cuando la nota fue de 7,94 puntos.



6.2.2. Quejas, reclamaciones y sugerencias

Las quejas, reclamaciones y sugerencias (QRS) constituyen oportunidades de mejora continua, y son la vía más directa para que la clientela exprese su opinión respecto al servicio. Además, son la herramienta que utiliza TMB para evaluar la efectividad de su interacción con la clientela, así como para trazar las acciones necesarias para mitigar los impactos negativos percibidos por la clientela, e identificados también en el análisis de materialidad.

En el año 2024 se han registrado 35.087 QRS, lo que representa una disminución del 9,60% respecto al año anterior. Esta reducción se ha concentrado principalmente en las incidencias relacionadas con títulos, tarifas y soportes (-20,10%), servicios de transporte (-14,70%) y personal (-11,70%). En cambio, se ha observado un incremento en las QRS relacionadas con la validación y venta automática de títulos de transporte (+38,80%) y con los usuarios (+26,80%). A continuación, se detallan los datos por categorías.

Tema	2024	2023	Dif.
Instalaciones	2.787	2.894	-107
Servicios de transporte	4.647	5.450	-803
Información y atención al cliente	1.651	1.853	-202
Personal	4.556	5.157	-601
Validación y venta automática	6.340	4.569	1.771
Usuarios	625	493	132
Títulos, tarifas y soportes	12.379	15.486	-3.107
Varios	2.102	2.898	-796
Total	35.087	38.800	-3.713

En el año 2024, las quejas han representado el 41,60% del total de las QRS, registrando una disminución de 3,70 puntos porcentuales respecto al año anterior. En cambio, las reclamaciones han aumentado en 14,90 puntos, alcanzando el 49%. Las sugerencias y otras comunicaciones han disminuido en 11,20 puntos porcentuales, situándose en el 9,40% del total. A continuación, se presenta el detalle de la distribución de las QRS por tipo.

Detalle de las QRS	2024	2023	Dif.
Quejas	41,6%	45,3%	-3,7%
Reclamaciones	49,0%	34,2%	14,9%
Sugerencias	9,4%	20,6%	-11,2%
Total	100%	100%	-

Disminución de comunicaciones: reducción de más del 8% en el número de comunicaciones recibidas, mejorando el tiempo de respuesta de 36 a 19 días. En algunos momentos se ha superado el tiempo medio debido al exceso de expedientes recibidos. La disminución se debe a la consolidación de la T-mobilitat, que ahora representa el 25% de las comunicaciones, en comparación con el 35% en 2023 y principios de 2024. Aunque el equipo de soporte ha finalizado su tarea, la reducción de comunicaciones ha contribuido a disminuir el tiempo de respuesta global, ya que las reclamaciones de T-mobilitat requieren más análisis e investigación de información.

Tiempo de respuesta: a pesar de la mejora, es necesario trabajar para cumplir con la nueva ley de atención que establece 15 días para la resolución de reclamaciones y que será efectiva durante 2025.

6.2.3. Información y atención

Requisito de divulgación S4-3 – Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los consumidores y los usuarios finales expresen sus preocupaciones

Atención a la clientela (Presencial / ISAD / BO)

Con más del 90% de los clientes utilizando la tecnología de T-mobilitat, el 2024 puede considerarse un año representativo de cómo será la actividad de los canales de atención a la clientela en el futuro, ya que el sistema ya está en gran parte introducido y se va estabilizando gradualmente. El Área de Clientes y Clientas de TMB asegura el funcionamiento de las diversas vías de interacción recíproca y recurrente con su clientela, que se detallan a continuación.

Canal Presencial

Los quioscos exclusivos de T-mobilitat, esenciales para trámites presenciales como duplicados o activación de perfiles especiales, han pasado de 5 a 2 (Arc de Triomf y Sagrera) debido a la transición de la mayoría de los clientes al sistema T-mobilitat. Al mismo tiempo, los puntos TMB han experimentado una reducción del 17% en el volumen de atenciones, mejorando la calidad del servicio, aunque el tiempo medio de atención por cliente ha aumentado de 3 a 5 minutos debido a las gestiones relacionadas con T-mobilitat.

Este año se han identificado y confirmado varias líneas efectivas para mejorar la atención al cliente:

- **Chatbot:** eficaz en momentos de máxima demanda, con mejoras en inteligencia artificial en curso.
- **Análisis de quejas:** mejora continua basada en las quejas de los clientes, con un nuevo procedimiento de objetos perdidos en marcha.
- **Digitalización del cliente:** fomenta la autonomía del cliente, como con la TMBapp para comunicar incidencias durante el viaje.

Canal Digital

El volumen de atenciones digitales ha caído un 30%, con una disminución del 50% en consultas web y el uso de TMBinfo, probablemente debido al aumento del uso del chatbot y la politización de la red social X. A pesar de ello, la satisfacción se mantiene alta. Los tiempos de respuesta han empeorado en la mayoría de los canales, excepto en WhatsApp, que ha contado con un equipo exclusivo temporalmente.

Canal Telefónico

Las llamadas de residentes han bajado un 10%, mientras que las relacionadas con T-mobilitat, turistas y usuarios no habituales han aumentado un 3% y 6%. Desde septiembre de 2024, un proveedor externo gestiona las llamadas, lo que ha provocado más tiempo de espera debido a problemas técnicos. La inestabilidad del sistema T-mobilitat ha generado muchas llamadas por problemas de carga y recarga de títulos, pero la satisfacción telefónica ha sido del 95%.



Información al cliente

En 2024, las visitas a los avisos web han bajado un 15%, pero los correos del JoTMBé han aumentado, sobre todo por los cortes de metro durante el verano. Se han mejorado los criterios de comunicación con los clientes, se han renovado las pantallas a bordo y se ha definido el concurso de mobiliario urbano para las paradas de bus de Barcelona previsto para 2025. Además, se ha avanzado en la digitalización con la nueva TMBApp y los códigos QR en las paradas de bus.

Experiencia del Cliente

Este año 2024, el Área de Clientes/as ha trabajado de forma transversal con las diferentes áreas para convertir TMB en una organización centrada en la clientela. Se han llevado a cabo varios proyectos para mejorar la experiencia del cliente, como la valoración del Producto Mínimo Viable (PMV) de atención en estación de metro e iniciativas con Metro y Bus para reducir los tiempos de espera, mejorar la seguridad y la información en tiempo real. También se ha realizado el seguimiento y análisis de los indicadores de experiencia del cliente.

Producto Mínimo Viable (PMV) de atención al cliente en estación de metro: instalado en los vestíbulos de las líneas L3 y L5 de la estación Diagonal como prueba piloto. Se ha concluido redefinir sus características para que sea más atractivo y se perciba como un servicio útil y práctico.



Iniciativas de mejora de la experiencia del cliente con Bus

- Mejora de la frecuencia de paso.
- Confort a través de la temperatura.
- Información en tiempo real en las paradas.
- Facilidad para solicitar parada.
- Mejora de la experiencia en el trayecto de la línea H12.
- Gestión de la ocupación del bus.
- Facilitar la compra de billetes.
- Incidentes con las puertas del autobús.
- Mejora del acceso a la atención en el bus.

Indicadores de Experiencia del Cliente con Bus

- **Índice de satisfacción global (C-SAT):** se mantiene estable.
- **Índice de recomendación (NPS):** tendencia negativa durante todo 2024. Los detractores se quejan de la frecuencia, puntualidad y aglomeraciones, mientras que los promotores valoran la limpieza, frecuencia y puntualidad.
- **Índice de esfuerzo del cliente (CES):** comprar billetes y esperar el bus suponen un esfuerzo elevado, pero la experiencia durante el trayecto ha mejorado.

En el servicio de Bus, el cumplimiento de los intervalos y horarios de paso es la principal preocupación de los usuarios, ya que influye directamente en las aglomeraciones durante las horas punta. Este es uno de los aspectos sobre los que se reciben más quejas.

Iniciativas de mejora de la experiencia del cliente con Metro

- Reducción del tiempo de espera en la atención en la estación.
- Mejora de la atención en estaciones sin personal (interfonos info/sos).
- Señalización intuitiva de salidas.
- Información sobre accesibilidad (ascensores en tiempo real e itinerarios accesibles).
- Mejora de la percepción de seguridad.
- Incidentes con las puertas del tren.

Indicadores de Experiencia del Cliente con Metro

- **Índice de satisfacción global:** la satisfacción global se mantiene estable.
- **Índice de recomendación (NPS):** tendencia positiva, pero disminuye en otoño de 2024. Los detractores se quejan de aglomeraciones, seguridad, limpieza y mantenimiento, mientras que los promotores valoran la rapidez, frecuencia y puntualidad.
- **Índice de esfuerzo del Cliente (CES):** comprar billetes y esperar el bus suponen un esfuerzo elevado, pero realizar el trayecto ha mejorado.

El incremento de pasaje ha aumentado las aglomeraciones, penalizando la experiencia de viaje.

Índice de Esfuerzo del Cliente en las distintas etapas (Customer Effort Score, CES) Bus

Durante 2024, el Índice de Esfuerzo del Cliente (CES) en el servicio de Bus ha mostrado que comprar el billete, especialmente obtener un duplicado, ha sido un proceso que requiere un esfuerzo elevado. El esfuerzo para esperar el bus en la parada varía según factores como el tráfico, los horarios y el clima. El trayecto hasta el destino ha experimentado mejoras recientes, mientras que contactar con los canales de atención al cliente sigue siendo un proceso que implica un esfuerzo considerable, con la esperanza de que la T-mobilitat mejore el sistema de ticketing.

Retos a futuro

TMB continuará mejorando la información multicanal y en tiempo real, con nuevas pantallas en estaciones y paradas de autobús, y potenciará la TMBApp como herramienta clave de información. También se definirán planes para un modelo de información integral. La Inteligencia Artificial será un objetivo prioritario para mejorar la atención al cliente, automatizando procesos y evolucionando el chatbot. Se trabajará por una T-mobilitat más estable y procesos más digitales. En inclusión, se mejorarán la accesibilidad y el transporte universal con nuevas actuaciones. Además, se consolidará una organización Customer Centric para optimizar la experiencia de los clientes en Metro y Bus.

Índice de Esfuerzo del Cliente en las distintas etapas (Customer Effort Score, CES) Metro

En el servicio de Metro, el Índice de Esfuerzo del Cliente (CES) muestra que contactar con el interfono o con el personal supone un esfuerzo elevado. Comprar el billete, especialmente obtener un duplicado, es un proceso complicado y que consume demasiado tiempo. Además, realizar el trayecto en metro y contactar con los puntos de atención al cliente también implican un esfuerzo considerable para los usuarios.

6.2.4. Ámbito comercial

Comercial e ingresos no tarifarios

Durante el año se ha publicado la nueva licitación de publicidad en autobuses (cesión temporal del uso de espacios publicitarios en los autobuses de Transports de Barcelona, S.A. y del AMB) y está previsto que se adjudique durante el primer trimestre de 2025. Como novedad, incluye la gestión de la publicidad de la flota del AMB.

Relaciones Públicas

Los principales objetivos de la Unidad de Relaciones Públicas (RP) son el fortalecimiento de la imagen de TMB, la aportación de un valor añadido a los usuarios del transporte público y la creación de sinergias con entidades e instituciones tanto nacionales como internacionales.

Durante el ejercicio 2024, se han organizado y dirigido un conjunto de actos institucionales y corporativos, visitas institucionales y/o corporativas e internacionales, la participación en congresos y reuniones de *benchmarking*, actos internos y actos vinculados a la Fundación TMB, entre otros.

Reputación Corporativa

El departamento de Reputación Corporativa tiene como objetivo reforzar la reputación de TMB ante instituciones, administraciones públicas, asociaciones y la ciudadanía.

Durante este 2024 se pueden destacar las siguientes acciones:

- Se ha asistido a muchos más consejos de barrio organizados por los distintos Distritos de Barcelona y del Área Metropolitana de Barcelona para transmitir información de diversa índole.
- Se han establecido relaciones con hospitales de Barcelona como el Hospital Clínic y el Hospital de Sant Pau, que presentaban necesidades de mejora respecto al servicio de autobuses y la señalización en el metro.
- Se ha prestado un mayor apoyo a los distintos Ayuntamientos y Distritos ante diversas quejas recibidas por parte de la ciudadanía para poder atenderlas debidamente.



6.2.5. Ámbito digital

Estrategia Digital

Evolución de actuaciones 2024

El año 2024 ha estado marcado por **diversas actuaciones destinadas a mejorar y consolidar los canales digitales**. Una de las acciones más relevantes ha sido el rediseño (restyling) de la web de TMB, con el desarrollo de secciones más complejas como el planificador “Vull anar”, la información en tiempo real, las alteraciones de servicio y la oferta de transporte. Estas mejoras han permitido alinear el sitio web con la nueva TMB App, ofreciendo nuevos servicios de información y mejorando su usabilidad.

Por otro lado, el marketing digital ha seguido desempeñando un papel clave, optimizando las acciones segmentadas a través de la app, logrando una captación y retención más personalizada de los usuarios, especialmente en la compra de billetes.

Se inició un proceso de rediseño y desarrollo de la App Hola Barcelona, con el objetivo de incluir rutas a pie, información en tiempo real de Rodalies, FGC y Tram, así como mejorar la visualización de puntos turísticos combinados con las paradas de transporte público y el Bus Turístico.

Marketing Relacional – CRM

Cerramos 2024 con cerca de 100 comunicaciones a los usuarios residentes, con el fin de mantenerlos informados sobre novedades, información del servicio, promociones y productos para residentes, estos últimos con el objetivo de incrementar los ingresos.

Asimismo, se han realizado cerca de 20 comunicaciones destinadas a visitantes, con el objetivo de promocionar los productos de movilidad turística. La tasa media de apertura de estas comunicaciones ha sido del 45,40%, un 8% más que en 2023.

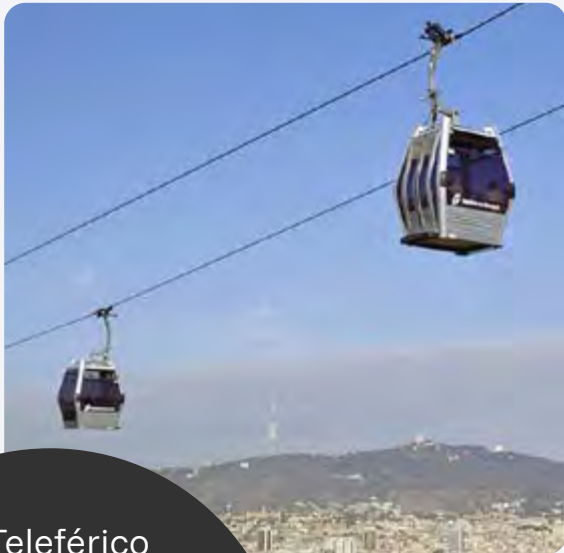
En cuanto a los incentivos del programa de fidelización JoTMBé, se han desarrollado 103 acciones en las que se han sorteado 5.973 entradas por un valor superior a los 94.000 €, con un total de 1.702.280 participaciones.

Contenidos y Redes Sociales

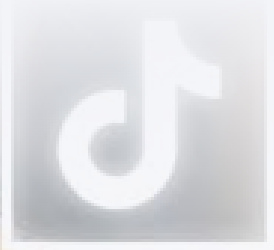
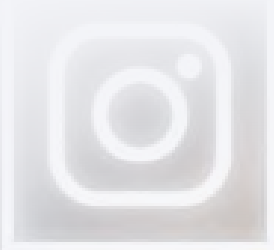
TMB ha cerrado el 2024 con una **comunidad en redes sociales de más de 600.000 seguidores**, un 8% más que el año anterior. Los contenidos publicados han generado cerca de 120 millones de impresiones, mientras que el perfil de TMB en WeChat ha alcanzado los 24.000 seguidores (9.000 más respecto al año anterior). El blog Hola Barcelona ha recibido más de 55.000 visitas, un 43% más que en 2023, alcanzando los objetivos de crecimiento marcados.

Entre las acciones destacadas de 2024, cabe mencionar la potenciación de la venta de servicios turísticos de TMB y los concursos para dinamizar la comunidad y promocionar productos.

Finalmente, el Teleférico de Montjuïc ha recibido el reconocimiento Traveler’s Choice 2024 de TripAdvisor.



El Teleférico de Montjuïc ha recibido el reconocimiento Traveler’s Choice 2024 de TripAdvisor



6.2.6. Relación con los medios de comunicación

Durante este 2024, el tema más destacado en las apariciones de TMB en los medios de comunicación ha sido el de seguridad ciudadana, con impactos positivos generados desde TMB como la campaña “Sempre hi som”, el nuevo contrato de cuatro años con más horas de seguridad privada en metro, el nuevo Punto Lila de Marina, la nueva señalización para prevenir hurtos o la prueba piloto de videovigilancia con drones en las cocheras de Horta, aunque también se han publicado noticias relacionadas con hurtos y agresiones.

El segundo tema más tratado ha sido el de Alteraciones del servicio programadas, especialmente con impactos relativos a los distintos trabajos de verano que han permitido renovar aparatos de vía para

mejorar el servicio, reducir las vibraciones y mejorar la accesibilidad.

El gabinete de prensa ha elaborado y difundido 202 notas informativas (31 más que en el mismo período de 2023) y ha organizado 60 actos o encuentros con medios de comunicación. Se han gestionado 505 solicitudes de información y 152 permisos de grabación.

En cuanto a TMB Noticias, se han publicado 346 piezas informativas y se han recibido 202.575 visitas. En redes sociales se han realizado 1.780 tuits en X y 166 publicaciones en LinkedIn.

En los tres casos, las cifras son muy similares a las de 2023.



6.2.7. Comunicación y campañas publicitarias importantes

Durante este año, Publicidad, Estrategia y marca, Marketing directo, Identidad y Diseño gráfico han llevado a cabo **acciones de promoción y fortalecimiento de los valores estratégicos de TMB.** Toda la actividad realizada ha estado orientada a fomentar el uso del transporte público, impulsar la sostenibilidad, apoyar la accesibilidad universal y la innovación, y dar a conocer y consolidar las marcas del grupo TMB. Asimismo, se ha creado una nueva marca espacial dedicada a la celebración de los 100 años de Metro.

Campañas de publicidad y acciones de marketing directo y marca

Se han llevado a cabo diversas acciones de promoción de servicios coincidiendo con fechas especiales como Todos los Santos, Sant Jordi y La Mercè, entre otras. Asimismo, se han implementado campañas para fomentar el uso del transporte público, incentivar las altas a T-mobilitat y promover nuevos servicios de movilidad.

Con la creación de la nueva línea X2, se ha desplegado una campaña de comunicación y promoción para dar a conocer sus beneficios y mejoras. Además, se creó e implementó un nuevo concepto de marca para identificar y difundir la celebración del Centenario del Metro, con participación activa en la difusión de todas las actividades del programa.

Hola Barcelona: Marca, servicios y productos

Durante la primavera y el verano de 2024, se ha llevado a cabo una campaña de promoción de los servicios turísticos de TMB, como el Barcelona Bus Turístic, la Hola Barcelona Travel Card, el Teleférico de Montjuïc y el Catalunya Bus Turístic.

Además, a lo largo del año se han realizado promociones concretas dirigidas tanto a residentes como a visitantes, con motivo de eventos especiales como Sant Jordi, Viu Montjuïc, Halloween / Castanyada, Black Friday y el Catalunya Bus Turístic en Girona.

Se han impulsado campañas específicas para promover servicios destacados, como la campaña Night Tour, para potenciar la venta de este servicio especial del Barcelona Bus Turístic, y la campaña del Barcelona Christmas Tour, para la promoción del servicio durante el mes de diciembre.

TMB y la Fundación TMB

TMB ha llevado a cabo una campaña corporativa para difundir la nueva TMB App, con publicaciones en soportes propios e inversión en medios como radio, prensa escrita y digital. Esta iniciativa ha destacado las **ventajas del transporte público frente al uso del vehículo privado**.

En el marco de la promoción cultural y de la movilidad sostenible, se han realizado campañas específicas para Sant Jordi y Navidad, reforzando el compromiso de TMB con la cultura y fomentando el uso del transporte público durante estas fechas especiales.

También se han desarrollado acciones para **difundir la normativa de transporte y promover el buen uso del servicio**. Se han lanzado materiales visuales para sensibilizar sobre aspectos clave como la seguridad en las vías, el respeto a los avisos de cierre

de puertas y la solicitud de parada con antelación.

Dentro de la estrategia de comunicación, se ha creado la **iniciativa “Buenas noticias”**, un formato visual para difundir novedades positivas sobre los servicios de TMB. Bajo este paraguas se han comunicado mejoras y eventos relevantes en las instalaciones y vehículos de Metro y Bus.

Finalmente, se ha impulsado la **campaña solidaria “Muévete por la ELA”**, dentro de la acción interna “Elige tu causa”, con el objetivo de recaudar fondos para la investigación de enfermedades. Este año, la causa elegida ha sido “Muévete por la lucha contra la leucemia”.

Campaña solidaria “Muévete por la ELA”



Comunicación y Relaciones Internacionales

De las diversas actuaciones realizadas este año, destacan las siguientes:



Conmemoración del Centenario de la red de Metro: este año, la preparación de esta conmemoración que tendrá lugar en 2025 ha implicado diversas acciones en las que el departamento ha prestado apoyo. Cabe destacar la **elaboración del libro “100 años del Metro de Barcelona”** y la confección de algunos contenidos, como los de la **revista monográfica que la publicación Via Libre dedica al centenario**.



Participación en el salón Tomorrow Mobility World Congress 2024: elaboración, diseño y confección de contenidos (paneles y vídeos) mostrados en el stand, el cual acogió también diversas actividades y presentaciones incluidas en una programación realizada expresamente.

Gestión Fotográfica/Audiovisual y del Archivo Fotográfico de TMB (VIDEOMA)

Comunicación Corporativa gestiona las necesidades gráficas y audiovisuales del departamento, cubriendo tanto las actividades internas como la creación de material visual para soportes comunicativos y contenidos informativos. En cuanto al material fotográfico, todo el contenido generado es catalogado e introducido en el archivo, donde se pone a disposición de toda la organización como recurso gráfico para diversos usos. **El archivo fotográfico dispone actualmente de más de 120.000 imágenes**, que abarcan desde el año 2007 hasta 2024. En este ejercicio, se han introducido 110 nuevas colecciones, con un total de 5.660 imágenes, la mayoría de las cuales corresponden a peticiones de cobertura de diversas actividades de TMB.

Durante 2024, se han editado 95 nuevos vídeos de producción propia que se han publicado en el Canal TMB de YouTube. Además, también se han elaborado otros vídeos para diferentes áreas y departamentos de TMB, a petición de estos, principalmente para cubrir necesidades formativas o para la creación de contenidos para redes sociales.



6.3. Accesibilidad de los servicios

Acciones sobre impactos materiales en los consumidores y los usuarios finales, enfoques para mitigar riesgos materiales y aprovechar oportunidades materiales relacionadas con los consumidores y los usuarios finales, y la efectividad de estas acciones

El año pasado, TMB impulsó la accesibilidad mediante la innovación en la supresión de barreras, el diálogo social y el asesoramiento en diseño inclusivo, con el objetivo de integrar la perspectiva de los colectivos vulnerables de la clientela en la estrategia de innovación de TMB.

Los **ejes principales** de este año 2024 han sido:



Innovación en la búsqueda de soluciones a barreras pendientes de eliminar.



Participación y diálogo social como herramienta de cocreación con las partes interesadas.



Asesoramiento a TMB para incorporar criterios de diseño inclusivo en sus proyectos.

Obras de renovación

Durante el año, se han llevado a cabo diversas reformas parciales en los ascensores para mejorar su funcionamiento y accesibilidad:

- **Modernización de puertas:** se han sustituido las puertas de planta y de cabina en los casos necesarios para evitar problemas recurrentes. Se ha instalado un nuevo operador de puertas más moderno, como en los ascensores de Sagrera L1 y Sants Estació L3.
- **Sustitución y traslado del grupo tractor:** en ascensores afectados por filtraciones, se ha reemplazado el motor y el sistema de frenado.
- **Renovación del cableado del cuadro de maniobra:** se ha cambiado todo el cableado para cumplir con los estándares de fiabilidad y seguridad.
- **Sustitución de cabina y chasis:** se han reemplazado completamente los conjuntos más afectados por corrosión, vandalismo o antigüedad, como en los ascensores 4 de Sagrada Família L2, 2 de Besòs y 3 de Besòs Mar.
- **Nuevos ascensores:** se han construido 5 nuevos ascensores para mejorar la accesibilidad, gracias a Infraestructures.cat de la Generalitat de Catalunya.
- **Renovación de escaleras mecánicas:** se han renovado integralmente 3 escaleras mecánicas de la red.

Estado de la adaptación de la red de Metro

	L1	L2	L3	L4	L5	L9/10 Nord	L9/10 Sud	L11	TOTAL
Número total de estaciones en la línea	30	18	26	22	27	12	23	5	163
Número de estaciones con ascensores	27	18	25	19	24	12	23	5	153
Estaciones con ascensores no adaptadas (en curva)	2				2				4
Número de estaciones en obra	1		1	2					4
Número de estaciones en fase de redacción de proyecto	2			2	2				6

El **94 %** de las estaciones de la red ya disponen de ascensores, con un total de **153 estaciones adaptadas**, una más que en el año 2023, cuando eran **152 (93 %)**. De estas, 4 estaciones no están completamente adaptadas debido a su ubicación en curva. El 6 % restante de la red, equivalente a **10 estaciones**, aún no dispone de ascensores.

Actuaciones destacadas en la red

En 2023, TMB impulsó diversas mejoras en accesibilidad, como la implementación del sistema NaviLens en Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, la creación de un protocolo de evacuación para personas con movilidad reducida en el autobús y la mejora del sistema de información al usuario con nuevas pantallas. También se aprobó la modificación del Reglamento de viajeros del AMB para facilitar el acceso de andadores y scooters, se renovó la señalización a bordo con pictogramas y se optimizó la reparación de rampas. Además, se realizaron acciones formativas y comunicativas para sensibilizar al personal y mejorar la atención a personas con discapacidad. Durante este año, las acciones a destacar son las siguientes:

- **Plan de accesibilidad de TMB:** redacción del capítulo de infraestructuras de Metro con plazos, prioridades y compromisos para adaptar la red al nuevo código de accesibilidad de Cataluña.
- **Actualización del manual constructivo de encaminamiento en Metro:** incorporación de nuevos parámetros no contemplados en el documento de 2006 a completar por FGC según sus especificidades y posterior revisión conjunta entre TMB, FGC y ONCE para consensuar la versión definitiva.
- **Nuevo mapa de la red de Metro:** simplificación de relaciones entre líneas y enlaces, difusión en los canales digitales y sustitución en los soportes físicos en estaciones, trenes y demás ubicaciones.
- **Mapa en relieve de la red de Metro:** planos y guía explicativa en braille distribuidos a técnicos, usuarios de la ONCE e instalados en las estaciones de Rocafort (L1), Hospital Clínic (L5) y Dos de Maig-Sant Pau (L5).
- **Guía para personas con discapacidad intelectual:** finalizada la guía que permite orientar a la persona usuaria para obtener plena autonomía en el metro.
- **Difusión del nuevo Reglamento de viajeros del AMB:** publicación en la web de TMB del nuevo reglamento que incluye criterios para el uso del espacio, asientos reservados y acceso por rampa de andadores, scooters y cochecitos. Este reglamento, a cargo del AMB, es clave

para combatir los riesgos identificados en el análisis de materialidad, especialmente los relativos a la salud y seguridad de la clientela. Tiene como objetivo estandarizar el reglamento de uso del transporte público, y entró en vigor por primera vez en 2000. Desde entonces se han ido publicando las actualizaciones del reglamento en la web de TMB.

- **Formación sobre orientación al cliente diverso:** formación para el personal de conducción en la obtención del Certificado de Aptitud Profesional (CAP), enfocada en la atención a clientes diversos, incluyendo personas con discapacidad, personas mayores y otros colectivos, dando a conocer los distintos elementos implementados en la red.

- **Formación NaviLens y Beacons:** talleres formativos presenciales para colectivos de discapacidad visual afiliados a la ONCE, para dar a conocer estas herramientas digitales orientadas a prestar servicios a personas con discapacidad visual.
- **Campaña de sensibilización en el transporte público:** campaña en colaboración con el IMPD y diseñada por Marketing de TMB, presentada el 3 de diciembre de 2024, con participación voluntaria en el contenido de los mensajes y con su imagen.
- **Documento operativo de accesibilidad:** funcionamiento de sistemas de navegación por voz y señal acústica.
- **Modificación del Reglamento 107:** propuesta para mejorar la accesibilidad de los autobuses urbanos.
- **Modificación del Reglamento 107 de fabricación de autobuses:** el proyecto tiene como objetivo presentar una propuesta de enmienda del Reglamento 107 de la UNECE para mejorar la accesibilidad de los autobuses urbanos, especialmente para personas con discapacidad y movilidad reducida. Tras seis reuniones, se han acordado 23 modificaciones. La propuesta se presentará formalmente en abril de 2025 durante la 129ª sesión del GRSG para su validación y adopción final.
- **Servicio de vídeo interpretación y bucle magnético:** implementación de estos servicios en todos los Puntos TMB y eliminación de barreras físicas.
- **Proyecto de homologación en el diseño y aplicación de pictogramas:** trabajo dentro de la Comisión de Accesibilidad Universal de la ATUC para aplicar la metodología de la norma UNE ISO 9186 1-2 en el diseño y aplicación de pictogramas en el transporte público.
- **Nueva señalización con pictogramas de fácil comprensión:** diseño de la nueva señalización con pictogramas de fácil comprensión para toda la flota y paradas de bus, con símbolos gráficos de fácil lectura que mejoran la comprensión de las normas básicas del transporte público.
- **Condiciones ideales de accesibilidad en paradas de bus:** redacción del documento de referencia de condiciones ideales de accesibilidad en el entorno de las paradas de bus, elaborado por la Subcomisión “Parada de bus accesible” en el marco de la Comisión de Nuevas Tecnologías, Marketing y Calidad de la ATUC. Este grupo de trabajo está coordinado por TMB y participan representantes de la EMT de Madrid, DBUS (San Sebastián), EMT de Palma de Mallorca, EMT de Málaga, Alsa y Sagalés. Además, se ha abierto un grupo de trabajo con el Ayuntamiento de Barcelona.



Encuentros sobre accesibilidad con organismos y entidades

Este año, se han llevado a cabo diferentes encuentros, entre los cuales cabe destacar el Encuentro Técnico Municipal con ayuntamientos del ámbito del AMB, el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD) y el Síndic de Greuges, la sesión en la Universitat Internacional de Catalunya (dentro del posgrado de accesibilidad) y la reunión con Nikken Sekkei LTD y la fundación WheelLog (con arquitectos y representantes de la fundación de Japón para conocer la accesibilidad al transporte público de Barcelona).



07

Salud y seguridad del pasajero

Requisito de divulgación S4-4 – Acciones sobre impactos materiales en los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar riesgos materiales y aprovechar oportunidades materiales relacionadas con los consumidores y usuarios finales, y la efectividad de dichas acciones

7.1. Viajes seguros

Seguridad en Bus

El **Centro de Control de Bus (CCB)** ha **reforzado la seguridad en los autobuses** con el nuevo contrato de Seguridad de Bus de 2023, centrado en las zonas con alta incidencia de carteristas y ampliando el control mediante más cámaras de videovigilancia. También se ha **intensificado la colaboración con los cuerpos policiales y se ha mejorado la seguridad en los centros de trabajo**. Durante 2024, el CCB ha coordinado el servicio lanzadera del Metro L4 durante las obras, ha supervisado la implementación de la T-mobilitat y ha realizado un seguimiento en tiempo real de las rampas averiadas. En términos de digitalización, se ha avanzado en la Asistencia Móvil y se han instalado más de 4.500 cámaras en los autobuses para mejorar la seguridad y prevenir conductas incívicas.

Además, en el ámbito de la inspección, se han reducido los recursos destinados a validaciones respecto a 2023, pero se han reforzado las campañas de sensibilización dentro de los autobuses y se ha consolidado

el uso de los lectores del AMB, que ya suponen el 80% de las validaciones. También se han introducido mejoras en la gestión de datos a través de Power BI.

En cuanto a la Asistencia Integral en Ruta (AIR), se han renovado todas las furgonetas de asistencia técnica con una flota completamente eléctrica. Paralelamente, el **Plan de Limpieza y Desinfección de la flota de bus ha mantenido un programa intensivo de limpieza**, con desinfecciones quincenales de barras y cristales, semanales del puesto del conductor y del suelo, y aspirado diario. Los autobuses se limpian integralmente cuatro veces al año, asegurando estándares de limpieza acreditados por Applus para TMB, Metro y Bus.



Seguridad en Metro

En 2024, **Ferrocarril Metropolità de Barcelona (FMB) ha adjudicado un nuevo contrato de seguridad hasta 2028, con posibilidad de prórroga.** Securitas y Prosegur continuarán prestando el servicio, cubriendo diversas líneas e infraestructuras. Se mantendrán las medidas formativas de autoprotección para el personal de seguridad y se introducirá el gel de defensa como elemento disuasorio. Además, se han intensificado los dispositivos “DAGA”, con actuaciones de los Mossos d’Esquadra y policías locales para reforzar la seguridad en espacios públicos y estaciones, incluyendo controles con detectores de metales.

El vandalismo grafitero ha aumentado respecto a los dos años anteriores, con un pico de 42 acciones en junio y 321 en noviembre, aunque sigue por debajo de los niveles de 2019 y 2020. Los actos vandálicos han provocado paradas en el servicio, y se están reforzando las medidas de protección en las zonas más afectadas.

Dentro del Plan Antifraude, se han llevado a cabo 560.132 inspecciones en tres operaciones masivas, superando el 20% del objetivo anual. También se han realizado 11 inspecciones masivas por zona y 38 intensivas de enlace, además de operativos conjuntos con la Guardia Urbana y el CNP (Cuerpo Nacional de Policía). En el ámbito

tecnológico, se han implementado mejoras como el pago EMV con tarjeta bancaria y la modernización del EPI urovo para el cobro electrónico de multas.

En Protección Civil, se ha actualizado el PAU de Líneas convencionales y se han realizado simulacros de riesgo, como uno de amenaza terrorista en Fira y otro por nevada en la parte alta de la ciudad. También se ha mejorado la formación para la autoprotección y se han resuelto irregularidades de auditorías anteriores. Además, se ha implementado una nueva centralita para emergencias sanitarias y un número interno para incidencias asistenciales. **En prevención del suicidio, se ha licitado un servicio de apoyo psicológico para empleados testigos de atropellos y se han desplegado 64 dispositivos de Protección Civil durante el año.**



7.2. Protección de datos

Durante el año 2024 se han llevado a cabo las siguientes actuaciones en materia de protección de datos:

- **Nuevo Delegado de Protección de Datos (DPD):** Aitor Medina ha sido designado como nuevo DPD de acuerdo con el nuevo modelo de gobernanza de TMB.
- **Actualización del marco normativo:** Se han revisado y aprobado nuevos protocolos, incluyendo la gobernanza de datos, políticas de acceso y desconexión digital, ejercicio de derechos, privacidad desde el diseño y transferencias internacionales. Se está trabajando en una política de uso responsable de la IA.
- **Nueva auditoría de protección de datos:** Se considera necesaria para actualizar el análisis de riesgos, ya que la última auditoría es de 2020 y la organización ha experimentado cambios significativos.
- **Evaluación de riesgos:** Se han completado cuestionarios de análisis de riesgos y evaluaciones de impacto en tratamientos de datos.
- **Evaluaciones de Impacto:** Se han evaluado tratamientos como el análisis de ocupación ilegítima del carril bus, la marcha atrás y el CCTV perimetral exterior.
- **Desuso de la herramienta Global Suite:** Se busca una nueva aplicación para digitalizar procesos relacionados con la protección de datos.
- **Ejercicio de derechos de los interesados:** Se han recibido 209 solicitudes, lo que representa una reducción respecto a las 418 del año anterior.
- **Incidentes de seguridad:** Se han detectado 5 incidentes, ninguno de ellos considerado una brecha de seguridad que requiriera notificación a la APDCAT.
- **Formación:** Campaña de sensibilización mediante cápsulas informativas mensuales en la intranet corporativa.
- **Soporte a áreas internas:** Asesoramiento en protección de datos, contratos e inicio de nuevos tratamientos.
- **Solicitudes de dictámenes a la APDCAT:** No se han solicitado dictámenes este año.
- **Procedimiento sancionador:** Se ha recibido una sanción de la APDCAT por la publicación de datos personales, derivada de un expediente anterior.

Ciberseguridad

En el ámbito de la ciberseguridad, como parte de su estrategia, **FMB ha iniciado el proceso para certificar 11 de sus sistemas tecnológicos en el marco del Esquema Nacional de Seguridad (ENS), con el Centro Criptológico Nacional (CCN).**

En cuanto a la seguridad ferroviaria, este año se han llevado a cabo diversas acciones importantes. Se ha iniciado la primera fase del registro de peligros operacionales, donde se han identificado los peligros y establecido los requisitos de seguridad para controlar los riesgos, con la consolidación de las medidas prevista para 2025. También se ha aplicado el sistema de gestión

de seguridad ferroviaria en más de 15 proyectos, incluyendo la renovación de vía y el cambio de configuración de la estación de Cornellà, evaluados por un experto independiente. Además, se ha revisado el reglamento de circulación ferroviaria, con la participación de los representantes de los trabajadores y la preparación de las acciones para su aprobación por parte de la autoridad ferroviaria.





08

Nuestra gente

S1-1 – Políticas relacionadas con la plantilla propia

A continuación, se presentan las principales políticas implementadas para mitigar los riesgos relacionados con la plantilla. Estas **medidas tienen como objetivo garantizar un entorno de trabajo seguro, saludable y equitativo, al tiempo que fomentan el bienestar, la conciliación y el desarrollo profesional de las personas trabajadoras.**

La Política Empresa Saludable

Esta política establece los principios y compromisos para promover la salud y el bienestar en el lugar de trabajo, asegurando entornos laborales seguros y saludables. Se aplica a toda la plantilla de manera transversal, sin distinción de grupos específicos. La política está debidamente publicada en el gestor documental y el Portal de Personas, garantizando así la accesibilidad y transparencia de la información para toda la plantilla.

Los objetivos de esta política se centran en promover la salud y los hábitos saludables entre las personas trabajadoras, integrar la salud en las decisiones empresariales y establecer objetivos periódicos como Organización Saludable. También busca fomentar la implicación de toda la organización en la gestión de una empresa saludable, garantizar un equilibrio entre las demandas laborales y el bienestar personal. Además, quiere impulsar la participación activa y el trabajo en equipo para consolidar una cultura de salud y bienestar.

Los principales IROs asociados a esta política son:

- **Riesgos para las personas trabajadoras:** problemas de salud derivados de condiciones laborales inadecuadas, tanto físicas como mentales.
- **Incumplimiento normativo:** riesgo de sanciones por no cumplir con las regulaciones en materia de salud y seguridad laboral.
- **Desmotivación y absentismo:** falta de iniciativas de bienestar puede traducirse en bajo compromiso, aumento del absentismo y menor productividad.
- **Impacto en la reputación de la empresa:** una deficiente gestión de la salud laboral puede afectar la imagen corporativa y la atracción de talento.
- **Baja retención del talento:** la falta de políticas efectivas de bienestar y conciliación puede provocar una mayor rotación del personal.

Política de Salud y Seguridad de TMB

Esta política establece los principios y compromisos para proteger la salud y el bienestar de las personas trabajadoras, mediante un entorno laboral seguro y condiciones de trabajo saludables. Se fundamenta en la responsabilidad e implicación de toda la organización en la gestión de la prevención de riesgos laborales y en la integración de esta prevención en todas las actividades y decisiones empresariales. Esta política se aplica a toda la plantilla de manera transversal, sin distinción de grupos específicos. La política está debidamente publicada en el gestor documental y el Portal de Personas, garantizando así la accesibilidad y transparencia de la información para toda la plantilla.

Los objetivos de esta política se centran en identificar y eliminar los riesgos laborales cuando sea posible, garantizar la información y formación del personal sobre salud y seguridad, y asegurar la participación activa de toda la organización

en la gestión del sistema de salud y seguridad laboral (SST). También fomentar una cultura preventiva donde los accidentes se consideren oportunidades de mejora.

Los principales IROs asociados a esta política son:

- **Riesgos para la seguridad y salud de las personas trabajadoras:** accidentes laborales, exposición a factores de riesgo físicos, químicos o psicosociales, estrés laboral y otros problemas de salud derivados de las condiciones de trabajo.
- **Incumplimiento normativo:** riesgo de sanciones y responsabilidades legales por no cumplir con la legislación en materia de prevención de riesgos laborales.
- **Impacto en la continuidad del servicio:** una mala gestión de la seguridad puede provocar interrupciones en la actividad de la empresa y afectar el servicio a los usuarios.

- **Desmotivación y baja satisfacción del personal:** la falta de un entorno seguro puede generar preocupación y descontento en la plantilla, afectando su productividad y compromiso.
- **Costes económicos:** las bajas laborales por accidentes o enfermedades pueden incrementar los costes para la empresa, así como las posibles sanciones por incumplimiento normativo.
- **Impacto en la reputación corporativa:** una deficiente gestión de la salud y seguridad laboral puede afectar la imagen de TMB como empresa responsable y comprometida con el bienestar de sus trabajadores.
- **Falta de cultura preventiva:** dificultades en la integración efectiva de la seguridad y salud en todas las actividades de la empresa pueden limitar los resultados del sistema de gestión SST.

Las políticas de TMB están alineadas con los principios fundamentales de los derechos humanos, garantizando la protección de los derechos laborales de las personas trabajadoras.

La ejecución de los convenios colectivos garantiza que se cumplan y mejoren los estándares laborales establecidos por la normativa española.

Códigos éticos y relaciones laborales: El Código Ético y el sistema de Relaciones Laborales aseguran el estricto cumplimiento de los derechos humanos dentro de la organización, y las políticas de salud y seguridad reflejan este compromiso.

TMB asegura el compromiso y la implicación de las personas de su propia plantilla, con una participación activa de los representantes legales de los trabajadores. Todos los acuerdos son negociados con los representantes legales, quienes dan voz a la plantilla, asegurando que las decisiones y políticas se alineen con las necesidades y expectativas de los empleados.

TMB se compromete a respetar las Directrices de la OCDE, los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos y la Declaración de la OIT sobre los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, para garantizar los derechos humanos en toda la organización. El Código Ético de TMB, que guía todas sus actuaciones, está alineado con estos principios.

Como se ha mencionado anteriormente, la Política del Sistema de Salud y Seguridad en el Trabajo aborda específicamente la prevención de accidentes y la gestión de la salud laboral. Esta política asegura que se tomen medidas preventivas para proteger a los empleados de accidentes en el trabajo.



S1-2 – Procesos para la participación con la propia fuerza laboral y representantes de los trabajadores sobre los impactos

TMB **involucra activamente a su plantilla en la gestión de los impactos a través de la negociación colectiva y las relaciones laborales.** La comunicación en este ámbito se fundamenta en los Comités de Empresa legalmente constituidos, lo que garantiza que las perspectivas de la plantilla sean tenidas en cuenta en los procesos de toma de decisiones y en la gestión de los impactos.

La empresa interactúa principalmente con los representantes de los trabajadores a través de estos comités. Temas como los Planes de Igualdad y los Planes LGTBI se negocian regularmente con la Parte Social, estableciendo un diálogo continuo con los Representantes de las Personas Trabajadoras para integrar sus opiniones y perspectivas.

El Consejero Delegado, junto con las distintas direcciones de TMB, tienen la responsabilidad de velar por el cumplimiento de las políticas establecidas y de asegurar la participación de los grupos de interés en la toma de decisiones relacionadas con los impactos en la plantilla.

En este contexto, la normativa laboral española garantiza el cumplimiento de los derechos fundamentales de los empleados.

TMB evaluará la efectividad de su compromiso con la plantilla mediante indicadores de incumplimiento, como los conflictos colectivos o las huelgas.

Como parte de su compromiso con la diversidad y la inclusión, **TMB está implementando un plan de acompañamiento para personas trans que se llevará a cabo en 2025**, demostrando así un esfuerzo por atender a los grupos más vulnerables dentro de la plantilla. Además, la empresa dispone de **protocolos para reubicar a personas con discapacidad y realiza procesos de selección específicos para este colectivo**, reflejando un enfoque inclusivo y respetuoso con la diversidad.

S1-3 – Procesos para remediar impactos negativos y canales para que el personal plantee preocupaciones

TMB dispone de diversos canales para recibir y gestionar las quejas o preocupaciones de las personas trabajadoras, como el Canal Ético, canales específicos para acoso laboral, sexual y LGTBI, así como otros canales relacionados con la Igualdad. Además, la empresa pone a disposición correos electrónicos específicos para asuntos como nóminas, salud y gestión del tiempo, entre otros. Todos estos canales se integran en un sistema de gestión de quejas y reclamaciones, que se coordina a través del departamento de Relaciones Laborales, encargado de dar respuesta a estas inquietudes.

Los canales de denuncia están fácilmente accesibles para todo el personal mediante el portal GenTMB, y se promueven activamente a través de artículos y noticias, garantizando que todos los empleados estén informados sobre su disponibilidad. Además, el Canal de Denuncias de TMB está alineado con la normativa europea, lo que asegura la protección de los denunciantes, evitando posibles represalias. Este canal también está respaldado por protocolos específicos, como el relacionado con el acoso, que permiten hacer un seguimiento adecuado de los casos planteados.

TMB garantiza que todas las quejas y reclamaciones recibidas se gestionen de manera efectiva dentro del departamento de Relaciones Laborales. En cuanto a la protección de los denunciantes, la normativa del Canal de Denuncias se ajusta a los requisitos legales europeos, protegiendo los derechos de las personas que utilicen estos canales. Esto incluye la aplicación de protocolos que aseguran la confidencialidad y la protección frente a represalias, especialmente en denuncias de acoso y otras preocupaciones relacionadas con los derechos laborales.

8.1. Perfil del grupo

8.1.1. Ocupación

Requisito de divulgación S1-6 – Características de los empleados de la empresa

Requisito de divulgación S1-9 – Métricas de diversidad

Contratación laboral

En el año 2024 se ha continuado con la senda de regularización de las contrataciones temporales a medida que se cierran los concursos de méritos del personal empleado, convirtiéndolos en contratos indefinidos y, cuando ha sido posible su coordinación, vinculándolos con un anexo de relevo para facilitar las jubilaciones parciales solicitadas.

En cuanto a la tasa de reposición (contratación indefinida) ordinaria, se ha mantenido su control como en los últimos años.

También se ha seguido con el modelo de jubilación parcial en ambas compañías, manteniéndose los mismos términos contractuales para las personas jubiladas parcialmente (25%), pero utilizando como relevistas a personas contratadas

temporalmente, a quienes se les convierte en indefinidas y al 100%. Se han seguido aplicando los acuerdos de convenio, tanto en Bus como en Metro, consolidando las mejoras de esta modalidad de jubilación con el disfrute de la reducción de días de recuperación según las condiciones pactadas en el convenio.

Los procesos contractuales de verano han sido los habituales para cubrir la plantilla estructural durante los períodos vacacionales. Fuera de estos procesos habituales, también se han atendido todas las necesidades sobrevenidas de prolongar contrataciones para hacer frente tanto a incrementos de oferta sobrevenidos (lanzaderas) como a necesidades de formación de la plantilla.

En resumen, **las cifras globales, por género, en materia de contratación**, han sido las siguientes:

Modalidad Contractual	2024			2023
	Mujeres	Hombres	Total	Total
Contrato formativo	1	-	1	3
Indefinido con relevo	4	4	8	-
Interinidad por IT	254	877	1.131	743
Interinidad por vacante	23	111	134	99
Nuevos contratos indefinidos	17	42	59	95
Nuevos jubilados parciales	8	104	112	94
Temporales puros	359	854	1.213	656
Transformaciones a indefinidos	117	204	321	116
Transformaciones a indefinidos con relevo	31	78	109	100
Total	814	2.274	3.088	1.906

Además, se han llevado a cabo todas las novaciones asociadas a cambios de categoría y/o de función, que no están incluidas en el cuadro anterior, ya que no han supuesto modificar el tipo de contrato, pero que, no obstante, han representado un elevado volumen de trabajo.

Se han gestionado, por último, relacionadas con la contratación — aunque no exclusivamente—, las **siguientes bajas de empresa**, con todo el proceso de comunicaciones y liquidación, según cada una de las causas:

Modalidad Contractual	2024			2023
	Mujeres	Hombres	Total	Total
Despido	2	5	7	3
Baja voluntaria	7	7	14	15
Defunción	2	5	7	8
Excedencias	14	32	46	48
Finalización de contrato	350	876	1.226	377
Incapacidad permanente	7	19	26	43
IT Pago directo	58	136	194	167
Jubilación total	14	74	88	104
No superación del período de prueba	1	4	5	8
Total	455	1.158	1.613	773

En el año 2024 ha habido 7 despidos en TMB (2 mujeres y 5 hombres), frente a 3 en 2023 (3 hombres).

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

- **Seguro de vida:** no se realiza ningún tratamiento diferenciado entre el personal a tiempo completo y quienes tienen contrato a tiempo parcial o temporal.
- **Asistencia sanitaria:** el programa de asistencia sanitaria no excluye al personal contratado a tiempo parcial o completo.
- **Cobertura por incapacidad e invalidez:** en cuanto a los complementos salariales que la empresa abona de forma complementaria a las prestaciones de la Seguridad Social por incapacidad temporal, no existe diferencia entre empleados y empleadas a tiempo completo, a tiempo parcial o con contrato temporal. La cobertura por invalidez que se abona a quienes tienen reconocida por la Seguridad

Social una invalidez permanente (total o absoluta), en TMB estas prestaciones las abonan los Planes de pensiones para aquellos empleados/as que sean partícipes, y no se realiza ninguna diferenciación entre los partícipes a tiempo completo y quienes tienen contrato a tiempo parcial o temporal. Aquellos empleados/as que no están adheridos al Plan de pensiones disponen de coberturas por invalidez sin diferenciación según el tipo de contrato.

- **Permiso por nacimiento y cuidado del menor:** en cuanto a los días de permiso parental, no existe diferencia por tipo de contrato, pero la prestación por paternidad durante esos días será superior o inferior en función del tipo de contrato.



Selección y promoción

Durante el año 2024 se ha continuado con la ejecución del plan de conversión contractual de TMB, aplicando la normativa del EBEP (Ley del Estatuto Básico del Empleado Público), tanto en los procesos de selección como dentro de las políticas de contratación. También se han ido finalizando los últimos concursos de méritos vinculados al plan de estabilización, publicándose el último en diciembre de 2024.

Cabe destacar que se han llevado a cabo varios procesos externos de gran relevancia para TMB, entre los que se encuentran los procesos masivos de Agentes de Atención al Cliente de Metro y conductores/as de Bus.

Fomentar la diversidad y la inclusión es un valor que necesariamente debe estar presente en la gestión de una compañía socialmente responsable.

En esta línea de trabajo, la Unidad de Selección y Onboarding ha dado continuidad a las políticas de igualdad implementando acciones dentro de los procesos para fomentar la captación de talento femenino, como la priorización de la incorporación de mujeres en aquellos ámbitos de TMB donde la plantilla está infrarrepresentada.

Durante este año 2024, **se ha vuelto a gestionar una oferta laboral para cubrir**

personal de conducción con una cuota del 40% de plazas reservadas para mujeres (140 plazas de 350 publicadas). Como resultado, se ha seleccionado un total de **79 mujeres para incorporarse como conductoras, lo que supone un incremento del 17,90% respecto al año anterior** (se seleccionaron 67 mujeres conductoras). Asimismo, siguiendo en esta misma línea, TMB ha publicado una nueva oferta de empleo para personal de conducción en diciembre de 2024, con una cuota también reservada del 40% (104 plazas de 260). Este proceso de selección está previsto que finalice a lo largo del año 2025.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos, la **Unidad de Selección y Onboarding** ha gestionado un total de **86 procesos de Promoción, Selección, Concurso de méritos y vinculados al Plan de Estabilización** durante el 2024. En conjunto, **TMB ha cerrado 44 procesos de promoción interna, 27 de selección, 14 de concursos de méritos y 1 vinculado al Plan de Estabilización**, sumando un total de **86 procesos** en el ejercicio 2024.

TMB fomenta la diversidad y la inclusión en su gestión socialmente responsable.



	Promoción		Selección		Concursos de méritos		Plan Estabilización		Total Cerrados	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
TB	4	15	4	5	2	0	0	0	10	20
FMB	17	27	11	8	3	5	1	2	32	42
AAFF	22	29	12	9	9	6	0	0	43	44
PSM	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1
Total	44	71	27	23	14	11	1	2	86	107

Además, la **Unidad de Selección y Onboarding** ha gestionado un volumen significativo de candidaturas durante **2024**, con un total de **7.708 personas presentadas** a los diferentes procesos de **promoción interna, selección, concursos de méritos y estabilización**, en comparación con las **8.818 candidaturas** del año anterior.

De estas, **515 personas han sido seleccionadas para cubrir nuevos puestos de trabajo**, **95 han accedido a posiciones mediante promoción interna**, **19 han sido designadas por concurso de méritos** y **1 persona ha obtenido plaza a través del Plan de Estabilización**. En conjunto, esto representa un total de **630 incorporaciones en 2024**, frente a las **885 registradas en 2023**.



A continuación, se presenta la **distribución detallada de las personas candidatas y seleccionadas, desglosada por género y tipología de proceso**:

Incorporaciones	2024						2023
	Género	TB	FMB	AAFF	PSM	Total	Total
Personas presentadas	Mujer	320	1.816	575	2	2.713	3.089
	Hombre	1.648	2.749	595	3	4.995	5.729
	Total	1.968	4.565	1.170	5	7.708	8.818
Personas promocionadas	Mujer	0	14	29	1	44	30
	Hombre	7	20	23	1	51	91
	Total	7	34	52	2	95	121
Personas seleccionadas	Mujer	80	43	6	0	129	314
	Hombre	276	103	7	0	386	416
	Total	356	146	13	0	515	730
Concursos de méritos	Mujer	1	0	6	0	7	5
	Hombre	3	6	3	0	12	25
	Total	4	6	9	0	19	30
Plan de Estabilización	Mujer	0	0	0	0	0	1
	Hombre	0	1	0	0	1	3
	Total	0	1	0	0	1	4
Total personas promocionadas / seleccionadas / méritos / plan de estabilización		367	187	74	2	630	885

Ámbito de Bus (TB)

10 procesos

1.968 candidaturas

En TB, se han cerrado **10 procesos**, divididos en 4 de promoción, 4 de selección y 2 concursos de méritos. En total, se han gestionado 1.968 candidaturas, con 7 promociones internas y 367 personas seleccionadas.

Dentro del ámbito de **Operaciones de Bus**, destacan por su relevancia:

- El proceso externo para conductores/as de bus, debido a su elevado volumen de candidaturas y su complejidad.
- El proceso de Responsable de Unidad de Mantenimiento de Infraestructuras y Facilities, dentro del ámbito de Infraestructuras.

En **Servicios Centrales de Bus**, se ha cerrado 1 proceso, mientras que en **Tecnología de Bus** se han llevado a cabo 2 procesos, incluyendo:

- Técnicos/as especialistas en energía.
- Inspector/a Capacitador/a.

Estas incorporaciones han reforzado la estructura operativa y técnica de la red de Bus, asegurando su adaptación a los nuevos retos de la movilidad urbana.

Ámbito de Metro (FMB)

32 procesos

4.565 candidaturas

En FMB se han cerrado **32 procesos**, repartidos en 17 promociones, 11 selecciones, 3 concursos de méritos y 1 proceso vinculado a un plan de estabilización. Estas convocatorias han generado 4.565 candidaturas, con 34 personas promocionadas, 146 seleccionadas, 6 designadas por concurso de méritos y 1 persona mediante el plan de estabilización.

Dentro del ámbito de **Mantenimiento y Proyectos de la red de Metro** (Infraestructuras, Material Móvil y Sistemas de Metro), se han gestionado 26 procesos, con un total de 481 candidaturas, de las cuales se han seleccionado 40 personas (14 promociones, 20 selecciones y 6 méritos).

Se han llevado a cabo procesos de promoción y selección para puestos técnicos y operativos como:

- Mecánicos/as de Mantenimiento Talleres Generales.
- Operarios/as de Señales y Comunicaciones.
- Mecánicos/as de Taller de Maquinaria.

- Especialistas Superiores de Energía Polivalente (ESEP).
- También se han cerrado procesos de **promoción para mandos y responsables**, entre los que destacan:
- Responsable de Unidad de Proyectos de Señalización y Telecontrol Ferroviario.
 - Responsable Operativo de Material Móvil.
 - Responsable Técnico de Material Móvil.

En la **Operación de Líneas y el Centro Operativo de Metro**, se han cerrado 6 procesos, con la gestión de 4.084 candidaturas, resultando en 20 promociones, 126 selecciones y 1 plaza cubierta mediante el plan de estabilización.

Dentro de los procesos clave en este ámbito destacan:

- La ampliación de la bolsa de Agentes de Atención al Cliente (AAC) 2024 para líneas convencionales.
- Mandos Técnicos Operativos (CTO).

Áreas Corporativas de TMB

43 procesos

1.170 candidaturas

En las Áreas Corporativas de TMB, se han gestionado **43 procesos**, repartidos en 22 promociones, 12 selecciones externas y 9 concursos de méritos, con un total de 1.170 candidaturas presentadas. En este ámbito, se han promocionado 52 personas, se han seleccionado 13 y 9 han sido designadas por concursos de méritos.

Destacan los **procesos vinculados** a:

- T-mobilitat del área de Clientes.
- Administración de Personas.
- Aprovisionamientos.
- Área de Tesorería y Planificación Financiera.
- Área de Tecnología.

Este conjunto de incorporaciones ha permitido reforzar los equipos técnicos y estratégicos de TMB, dando soporte a los proyectos de expansión y digitalización de la organización.

Onboarding

Dentro de las acogidas del **personal de nueva incorporación** realizadas hay **2 grandes bloques: las acogidas masivas**, en las que destaca la de los nuevos Agentes de Atención al Cliente (AAC) del verano 2024, que supuso la realización de 4 grupos de acogida con un total de 90 personas asistentes, y las **acogidas de los nuevos conductores/as**, que se realizaron en 17 grupos con un total de 320 personas asistentes. Por otro lado, se han realizado, entre otras, acogidas para pequeños colectivos, como por ejemplo para los Auxiliares del Teleférico en un único grupo de 8 personas, y puestos unipersonales. Por último, también cabe destacar que se ha realizado la acogida a todo el **personal en prácticas**.

De forma resumida, este año 2024 se han realizado **44 procesos de onboarding**, respecto al año anterior que se hicieron 48 sesiones. De todas ellas, todas las acogidas iban dirigidas al personal de nueva incorporación en diferentes tipologías: 446 acogidas a personal de nuevo ingreso laboral en 40 sesiones y 43 personas de prácticas en 4 sesiones.



		Bus	Metro	AAFF	PSM	Total
Personas	Personas acogidas laboral nuevo ingreso	326	100	11	9	446
	Personas estudiantes PFI acogidas	5	5	5	0	15
	Personas estudiantes DUAL acogidas	16	0	0	0	16
	Personas estudiantes FCT acogidas	3	3	3	0	9
	Mujeres STEM acogidas	1	1	1	0	3
	Personas estudiantes acogidas	25	9	9	0	43
Sesiones	Sesiones de acogida nuevo ingreso	20	8	10	2	40
	Sesiones de acogida estudiantes	2	1	1	0	4
Total	Sesiones totales	22	9	11	2	44
	Personas totales	351	109	20	9	489

Tanto el personal de nueva incorporación como las prefecturas han valorado positivamente los procesos de onboarding. Una puntuación de **4,89 sobre 5 ha sido la valoración recogida** respecto a las **acogidas** por parte de los recién incorporados/as.

Plantilla por género

La **plantilla activa de TMB a 31 de diciembre de 2024** era de 8.896 personas, de las cuales 6.911 eran de sexo masculino (78%) y 1.985 eran de sexo femenino (22%).

	2024			2023		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
TB	4.330	526	4.856	4.354	522	4.876
FMB	2.568	1.442	4.010	2.583	1.466	4.049
PSM	14	15	29	13	14	27
TMB	0	1	1	0	0	0
Fundación	0	1	1	0	1	1
Total	6.911	1.985	8.896	6.949	2.003	8.952

La plantilla activa absoluta ha disminuido en 56 personas respecto a la que había a 31/12/2023, de las cuales 18 han sido mujeres.

En cuanto a la **plantilla media homogénea** (en términos de horas por empleado/a y año), se ha situado en 8.424,02 empleados/as, con un incremento del 1,38% respecto al año anterior.

	2024			2023		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
TB	4.127,13	511,57	4.638,70	4.069,15	466,30	4.535,45
FMB	2.443,03	1.314,15	3.757,18	2.437,91	1.310,62	3.748,53
PSM	12,89	13,26	26,15	11,76	12,21	23,97
TMB	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00
Fundación	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,00
Total	6.583,05	1.840,98	8.424,02	6.518,82	1.790,13	8.308,95

Plantilla por edades

En cuanto a la **plantilla absoluta por edad**, la edad media del personal de TMB a 31 de diciembre de 2024 se ha situado en 49,04 años, lo que supone un aumento respecto al año anterior, que fue de 48,45 años.

Edad	2024	%	2023	%
Menores de 31 años	380	4,27%	432	4,86%
De 31 a 40 años	1.401	15,75%	1.458	16,39%
De 41 a 50 años	3.016	33,90%	3.215	36,14%
Mayores de 50 años	4.100	46,09%	3.847	43,24%
Total	8.896	100%	8.952	100%

En cuanto a los datos correspondientes a la **plantilla media homogénea por franjas de edad**:

Edad	2024	%	2023	%
Menores de 31 años	383,30	4,55%	393,07	4,73%
De 31 a 40 años	1.359,99	16,14%	1.373,44	16,53%
De 41 a 50 años	2.996,57	35,57%	3.131,09	37,68%
Mayores de 50 años	3.684,17	43,73%	3.411,35	41,06%
Total	8.424,02	100%	8.308,95	100%

Edad	TB	FMB	PSM	TMB	Fundación	Total
Menores de 31 años	75	295	10	0	0	380
De 31 a 40 años	626	766	8	1	0	1.401
De 41 a 50 años	1.584	1.421	11	0	0	3.016
Mayores de 50 años	2.571	1.528	0	0	1	4.100
Total	4.856	4.010	29	1	1	8.896

Plantilla de los Consejos por género y edad

A 31 de diciembre de 2024, el Consejo de Administración de Transports de Barcelona, SA estaba compuesto por 15 miembros, de los cuales 13 eran hombres (87 %) y 2 eran mujeres (13 %). En cuanto a la distribución por franjas de edad, se detalla a continuación la composición del Consejo en función de la edad y el género.

Edad	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años	-	-	-
de 40 a 50 años	5	1	6
Més de 50 años	8	1	9
Total	13	2	15

La totalidad de estos directivos fueron contratados dentro de la comunidad local, a excepción de 2 de ellos (un hombre y una mujer) que procedían de otras comunidades autónomas.

Consejo de Administración de Transports de Barcelona, SA



En cuanto al Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, estaba compuesto por 15 miembros, de los cuales 12 eran hombres (80%) y 3 eran mujeres (20%). En lo que respecta a la distribución por franjas de edad, a continuación se detalla la composición del Consejo en función de la edad y el género.

Edad	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años	-	-	-
de 40 a 50 años	4	2	6
Més de 50 años	8	1	9
Total	12	3	15

Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA



A 31 de diciembre de 2024, el Comité de Dirección de TMB estaba formado por 9 miembros, con una distribución de 55,56% hombres y 44,44% mujeres.

Edad	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años	-	-	-
de 40 a 50 años	1	2	3
Més de 50 años	4	2	6
Total	5	4	9

Comité de Dirección de TMB



Plantilla por nacionalidades

A 31 de diciembre de 2024, el 99,33% de la plantilla tenía nacionalidad española (8.836 personas). De los 60 restantes que tenían otras nacionalidades, destacan los procedentes de Italia (25 personas empleadas).

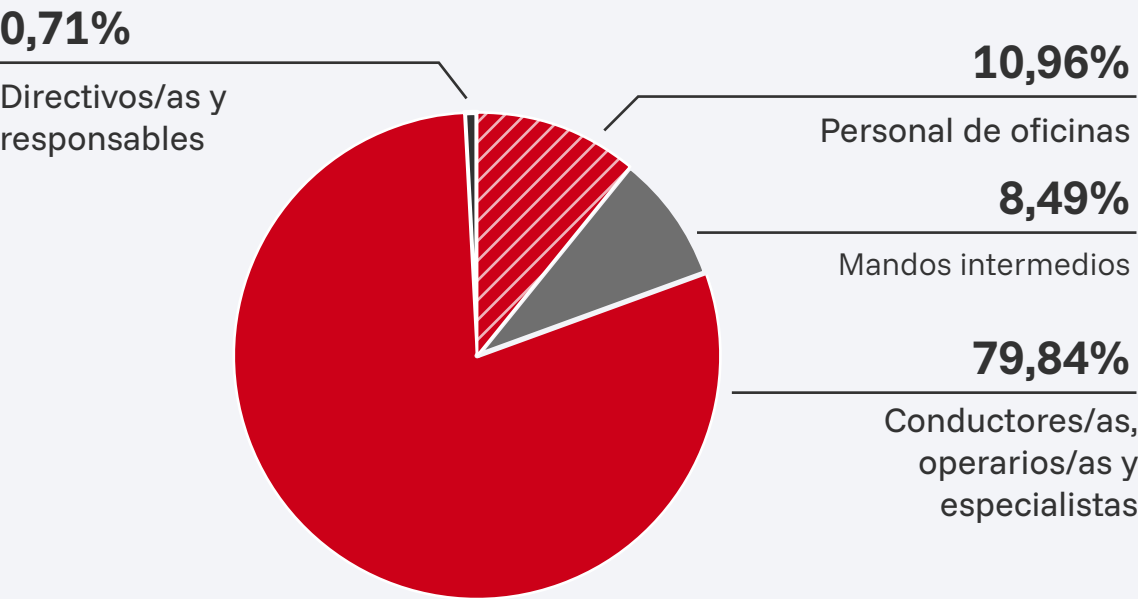
Países	2024	2023	Diferencia
España	8.836	8.888	-52
Andorra	1	2	-1
Francia	2	2	0
Reino Unido	1	1	0
Colombia	1	1	0
Italia	25	27	-2
Países Bajos	1	1	0
Japón	1	1	0
Marruecos	3	2	1
México	2	2	0
Pakistán	0	0	0
Portugal	3	3	0
Perú	1	2	-1
Rumanía	5	4	1
Rusia	2	2	0
Suecia	1	2	-1
Argentina	1	2	-1
Uruguay	3	3	0
Alemania	3	3	0
Brasil	2	1	1
Ecuador	1	1	0
Cuba	1	1	0
Ucrania	1	1	0
Total	8.896	8.952	-56



Plantilla por clasificación profesional

A continuación se muestra la **plantilla de TMB a 31 de diciembre de 2024 desglosada según la clasificación profesional**, donde casi el 80% de la plantilla total correspondía al colectivo de conductores/as, operarios/as y especialistas.

Clasificación profesional	2024	%	% 2023
Personal de oficinas	975	10,96%	10,72%
Mandos intermedios	755	8,49%	8,58%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	7.103	79,84%	79,99%
Directivos/as y responsables	63	0,71%	0,70%
Total	8.896	100%	100%



Clasificación profesional	2024			2023		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Personal de oficinas	635	340	975	617	343	960
Mandos intermedios	648	107	755	660	108	768
Conductores/as, operarios/as y especialistas	5.582	1.521	7.103	5.623	1.538	7.161
Directivos/as y responsables	46	17	63	49	14	63
Total	6.911	1.985	8.896	6.949	2.003	8.952

En cuanto a la plantilla media homogénea por clasificación profesional, la distribución es la siguiente:

Clasificación profesional	2024			2023		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Personal de oficinas	584,76	317,67	902,44	582,03	313,88	895,91
Mandos intermedios	629,20	103,21	732,42	640,52	106,13	746,64
Conductores/as, operarios/as y especialistas	5.323,37	1.404,84	6.728,21	5.247,14	1.356,29	6.603,43
Directivos/as y responsables	45,71	15,25	60,96	49,13	13,83	62,96
Total	6.583,05	1.840,98	8.424,02	6.518,82	1.790,13	8.308,95

Plantilla por tipo de contrato

En cuanto a la **plantilla absoluta por tipo de contrato**, el 89,90% de la plantilla activa a 31 de diciembre de 2024 tenía un contrato indefinido, y dentro de estos, el 79,20% eran indefinidos a tiempo completo.

Tipo de contrato	2024			2023			%
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total	
Indefinido a tiempo completo	5.618	1.431	7.049	5.639	1.417	7.056	79,20%
Indefinido a tiempo parcial	582	365	947	601	377	978	10,60%
Temporal a tiempo completo	380	128	508	414	137	551	5,70%
Temporal a tiempo parcial	331	61	392	295	72	367	4,40%
Total	6.911	1.985	8.896	6.949	2.003	8.952	100%

Tipo de contrato	2024	2023	Dif.	% Dif.
Indefinido a tiempo completo	7.049	7.056	-7	-0,10%
Indefinido a tiempo parcial	947	978	-31	-3,17%
Temporal a tiempo completo	508	551	-43	-7,80%
Temporal a tiempo parcial	392	367	25	6,81%
Total	8.896	8.952	-56	-0,63%



En lo que respecta a la **plantilla media homogénea por tipo de contrato**, la distribución ha sido la siguiente:

Tipo de contrato	2024			2023		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Indefinido a tiempo completo	5.583,36	1.379,86	6.963,22	5.619,51	1.367,42	6.986,93
Indefinido a tiempo parcial	418,40	273,15	691,56	430,93	268,99	699,92
Temporal a tiempo completo	471,89	149,57	621,46	357,90	113,72	471,62
Temporal a tiempo parcial	109,38	38,40	147,78	110,48	40,01	150,48
Total	6.583,05	1.840,98	8.424,02	6.518,82	1.790,13	8.308,95

La **plantilla activa a 31 de diciembre de 2024** desglosada por **tipo de contrato y grupos de edad** era la siguiente:

Edad	Ind. tiempo completo	Ind. tiempo parcial	Temp. tiempo completo	Temp. tiempo parcial	Total
Menores de 31 años	125	165	77	13	380
De 31 a 40 años	975	233	172	21	1.401
De 41 a 50 años	2.530	245	202	39	3.016
Mayores de 50 años	3.419	304	57	319	4.099
Total	7.049	947	508	392	8.896

Finalmente, la **plantilla activa a 31 de diciembre de 2024** desglosada por **tipo de contrato y clasificación profesional** era:

Clasificación profesional	Ind. tiempo completo	Ind. tiempo parcial	Temp. tiempo completo	Temp. tiempo parcial	Total
Personal de oficinas	840	76	15	44	975
Mandos intermedios	720	0	0	35	755
Conductores/as, operarios/as y especialistas	5.429	871	493	310	7.103
Directivos/as y responsables	60	0	0	3	63
Total	7.049	947	508	392	8.896



Tasa de rotación

La tasa de rotación de FMB ha sido del 4,10% en el año 2024, ligeramente inferior respecto al año anterior. En TB, la tasa de rotación se ha situado también en el 4,10%, reflejando una estabilización respecto a períodos anteriores.

En PSM, SA, la tasa de rotación ha sido del 14,30%, notablemente superior a la registrada el año anterior, mientras que en TMB, SL, se ha alcanzado un 100% de rotación, ya que la plantilla ha pasado de una persona en 2024 respecto a ningún empleado el año anterior.

En cuanto a la Fundación, la tasa de rotación se ha mantenido invariable en 0%, sin variaciones en su plantilla.

La siguiente tabla muestra el detalle del **número de personas contratadas y desvinculadas, así como la plantilla efectiva** de cada sociedad dentro del grupo TMB durante 2024.

	TB	FMB	PSM	TMB	Fundación
Número de personas contratadas	190	146	2	1	0
Número de personas desvinculadas	206	183	6	0	0
Media efectiva	4.866	4.029,50	28	0,50	1
Plantilla a 31/12/2024	4.856	4.010	29	1	1
Plantilla a 31/12/2023	4.876	4.049	27	0	1
Índice de rotación	4,10%	4,10%	14,30%	100%	0%



Personal con discapacidad

Requisito de divulgación S1-12 – Personas con discapacidad

Respecto al **personal con discapacidad**, teniendo en cuenta las discapacidades comunicadas, la distribución de empleados/as es la siguiente:

Género	Año	TB		FMB	
		Personal con capacidad	% sobre TB	Personal con discapacidad	% sobre FMB
Mujeres	2024	14	0,29%	39	0,97%
	2023	15	0,31%	36	0,89%
Hombres	2024	167	3,44%	48	1,20%
	2023	170	3,49%	46	1,14%
Total	2024	181	3,73%	87	2,17%
	2023	185	3,79%	82	2,03%

8.1.2. Política retributiva

Requisito de divulgación S1-10 – Salarios adecuados

TMB garantiza que todas las personas trabajadoras reciben un salario adecuado, conforme a las tablas salariales establecidas en los convenios colectivos aplicables.

Remuneraciones

La **ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a los hombres para cada empresa** del Grupo se presenta a continuación:

Remuneración media	2024		2023		% Dif.	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
TB	52.002€	52.288€	49.329€	49.576€	5,40%	5,50%
FMB	51.988€	47.995€	49.163€	45.207€	5,70%	6,20%
PSM	39.362€	37.838€	39.102€	38.548€	0,70%	-1,80%
TMB	0€	61.878€	0€	0€	0%	0%
Fundación	0€	64.005€	0€	62.247€	0%	0%

La remuneración media por sexo en 2024 presenta una variación respecto al año anterior, con incrementos generalizados tanto para hombres como para mujeres en las principales sociedades del grupo TMB.

En TB, la retribución media ha aumentado un 5,40% en hombres y un 5,50% en mujeres, situándose en 52.002 € y 52.288 €, respectivamente.

De forma similar, en FMB, la remuneración ha crecido un 5,70% para los hombres y un 6,20% para las mujeres, con una media de 51.988 € y 47.995 €.

En PSM, el incremento ha sido del 0,70% en hombres, mientras que en mujeres se ha registrado un leve descenso del -1,80%, situándose en 39.362 € y 37.838 €, respectivamente.

Estas diferencias se deben principalmente a la distribución por colectivos profesionales y a la antigüedad en la empresa. En TB, la mayoría de hombres se concentra en las categorías de conductores, operarios y especialistas, mientras que las mujeres tienen una mayor presencia en posiciones administrativas y técnicas. En FMB, a pesar del incremento en la retribución femenina, la proporción de hombres en cargos directivos sigue siendo superior, lo cual influye en la diferencia salarial.

La antigüedad en la empresa es otro factor clave: en TB, más del 30 % de los hombres tiene más de 20 años de antigüedad, frente al 2 % de las mujeres. En FMB, esta proporción es del 18 % en hombres y del 10 % en mujeres, lo que también contribuye a la disparidad salarial observada.

La **ratio del salario base y de la remuneración** por edad se presenta a continuación:

Edades	TB			FMB		
	2024	2023	% Dif.	2024	2023	% Dif.
menos 31 años	39.910€	36.377€	9,71%	31.687€	37.436€	-15,36%
de 31 a 40 años	45.388€	42.798€	6,05%	42.842€	43.113€	-0,63%
de 41 a 50 años	48.724€	46.589€	4,58%	46.676€	46.799€	-0,26%
más de 50 años	56.614€	53.796€	5,24%	62.526€	54.338€	15,07%

Edades	PSM			Fundación		
	2024	2023	% Dif.	2024	2023	% Dif.
menos 31 años	54.683€	37.545€	45,65%	-	-	-
de 31 a 40 años	0€	35.707€	-100%	-	-	-
de 41 a 50 años	47.722€	42.563€	12,12%	-	-	-
más de 50 años	-	-	-	64.005€	62.247€	2,82%

El colectivo de **mayores de 50 años** continúa siendo el que percibe la retribución más alta, con **62.526 € en FMB y 56.614 € en TB**, seguido del grupo de **41 a 50 años**. Este hecho se debe principalmente a la antigüedad y a los complementos salariales por permanencia.

En **FMB**, la retribución de los **menores de 31 años** ha disminuido un **-15,36 %**. En **TB**, ha aumentado un **9,71 %**. En **PSM**, este grupo ha registrado un incremento del **45,65 %**.

Estas variaciones reflejan el impacto de la antigüedad y la renovación de la plantilla a través de nuevos procesos de selección y promoción.

La ratio del salario base y de la **remuneración de mujeres frente a hombres por cada categoría** laboral se presenta a continuación:

Categoría laboral	TB			FMB		
	2024	2023	% Dif.	2024	2023	% Dif.
Personal de oficinas	57.607	53.428	7,82%	61.162	55.583	10,04%
Mandos intermedios	63.716	60.916	4,60%	59.654	57.506	3,74%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	50.098	47.403	5,68%	46.755	44.324	5,48%
Directivos/as y responsables	101.634	107.596	-5,54%	112.988	109.441	3,24%

Categoría laboral	PSM			Fundació		
	2024	2023	% Dif.	2024	2023	% Dif.
Personal de oficinas	-	-	-	64.005	62.247	2,82%
Mandos intermedios	-	-	-	-	-	-
Conductores/as, operarios/as y especialistas	38.589	38.804	-0,55%	-	-	-
Directivos/as y responsables	-	-	-	-	-	-

A continuación, se presenta la información relativa a la **remuneración fija y variable de los miembros del máximo órgano de gobierno y de los altos ejecutivos de TB durante el año 2024**. Esta remuneración incluye el salario fijo, los incentivos variables y otros beneficios sociales, en su caso.

Función	Salario fijo 2024	Variable 2024	Beneficios sociales	Salario total
Consejero/a Delegado/a	66.300€	10.000€	*	76.300€
Director/a de Organización y Personas	111.999€	10.000€	10.532€	132.531€
Dir. Área B.gobierno-a.j.-aprob.-cont. públ.	116.914€	10.000€	10.532€	137.446€
Director/a del Área de Marketing y Negocio Int.	112.543€	10.000€	-	122.543€
Director/a de Servicios Corporativos	112.543€	10.000€	10.532€	133.075€
Director/a de la Red de Bus	121.273€	15.000€	10.532€	146.805€

* El Consejero Delegado no tiene asignación de beneficios sociales y su retribución se complementa con la del mismo cargo de Consejero Delegado de Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.

A continuación, se presenta la información relativa a la **retribución fija y variable de los miembros del máximo órgano de gobierno y de los altos ejecutivos de FMB** durante el año 2024. Esta retribución incluye el salario fijo, los incentivos variables y otros beneficios sociales, en su caso.

Función	Salario fijo 2024	Variable 2024	Beneficios sociales	Salario total
Consejero/a Delegado/a	66.300€	10.000€	*	76.300€
Director/a de la Red de Metro	112.543€	15.000€	10.532€	138.075€
Director/a de Finanzas, Programación y Auditoría	99.468€	10.000€	10.532€	120.000€
Director/a de Comunicación y Relaciones Institucionales	95.000€	5.000€	10.532€	110.532€

* El Consejero Delegado no tiene asignación de beneficios sociales y su retribución se complementa con la del mismo cargo de Consejero Delegado de Transports de Barcelona, S.A.

Además, se proporciona un análisis de la **retribución media por género dentro del Comité de Dirección, incluyendo la distribución de la retribución fija y variable, así como la brecha salarial observada.**

Tipo de retribución	Masculino	Femenino	Brecha salarial
Retribución fija	97.305€	106.514€	
Retribución variable	11.429€	8.333€	
Indemnizaciones	-	-	
Pagos de sistemas de previsión de ahorro a largo plazo	-	-	
Otras percepciones	.	-	
Total retribución media	108.734€	114.847€	-5,60%



Ratio de compensación

Requisito de divulgación S1-16 – Métricas de remuneración (brecha salarial y remuneración total)

La **ratio de compensación anual** mide la relación entre la remuneración más alta dentro de la sociedad y la media salarial de la empresa. El año **2024**, este indicador se ha situado en **2,77 en FMB**, registrando una reducción del **-3,82%**, y en **2,63 en TB**, con una disminución del **-6,41%** respecto al año anterior.

Este descenso refleja una reducción en la brecha salarial dentro de la organización, alineada con las políticas de compensación y equidad retributiva de **TMB**. La siguiente tabla recoge la evolución de este indicador:

Tipo de retribución	2024	2023	% Dif.
Ratio de compensación anual TB	2,63	2,81	-6,41%
Ratio de compensación anual FMB	2,77	2,88	-3,82%

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

La ratio de remuneración inicial estándar mide la relación entre la retribución inicial de un puesto de trabajo representativo y el salario mínimo interprofesional (SMI).

En **TB**, se ha considerado la categoría de conductor/a de línea, con una ratio de 2,74 para los hombres y 2,36 para las mujeres. Esta diferencia se debe principalmente a la diferencia en los complementos salariales, que han sido superiores en el caso de los hombres.

En **FMB**, la categoría analizada ha sido la de Agente de Atención al Cliente, obteniendo una ratio de 2,02 para los hombres y 2,08 para las mujeres, manteniéndose un equilibrio con diferencias mínimas derivadas de los complementos salariales.

Esta evolución muestra un ligero incremento de la ratio respecto a años anteriores, reflejando mejoras en la retribución de las posiciones iniciales dentro de la organización.

Brecha salarial

Requisito de divulgación S1-16 – Métricas de remuneración (brecha salarial y remuneración total)

Transports de Barcelona

La brecha salarial global en TB, S.A. es mínima (-0,5%), pero existen diferencias según las categorías profesionales. En el personal de oficinas, las mujeres cobran un 3,2% más, mientras que en mandos intermedios la brecha es del -9,60%. En el colectivo de conductores/as y operarios/as, se mantiene una brecha a favor de los hombres (5,27%). En el caso de los/as directivos/as, la diferencia es mayor (5,3%) respecto al año anterior.

TB	Masculino	Femenino	2024	2023
Personal de oficinas	57.155€	59.006€	-3,20%	-2,60%
Mandos intermedios	63.042€	69.125€	-9,60%	-7,70%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	50.319€	48.001€	4,60%	5,10%
Directivos/as y Responsables*	102.876€	97.452€	5,30%	2,1%
Total sociedad	52.002€	52.288€	-0,50%	-0,50%

* Incluye a los miembros del Comité de Dirección.

Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona

La brecha salarial total en FMB, S.A. se reduce ligeramente en 2024, situándose en un 7,68%, frente al 8,05% del año anterior. Por categorías, el personal de oficinas mantiene una diferencia notable del 14,90%, prácticamente invariable respecto a 2023. Los mandos muestran una mejora significativa, con una brecha del -2,62%, muy inferior al 1,70% del año anterior. En el caso de conductores/as, operarios/as y especialistas, la brecha es del 4,51% (5,10% en 2023). Finalmente, el colectivo de directivos/as y responsables registra un incremento destacable en la brecha salarial, que pasa del 11,35% al 16,07%, reflejando una desigualdad más pronunciada en esta categoría.

FMB	Masculino	Femenino	2024	2023
Personal de oficinas	60.370€	51.376€	14,90%	14,10%
Mandos intermedios	60.701€	62.291€	-2,62%	1,70%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	47.846€	45.690€	4,51%	5,10%
Directivos/as y Responsables*	110.999€	93.163€	16,07%	11,35%
Total sociedad	51.988€	47.995€	7,68%	8,05%

* Incluye a los miembros del Comité de Dirección.



Projectes i Serveis de Mobilitat

En **PSM**, la brecha salarial es baja y se mantiene estable, situándose en un **1,70% en 2024 (1,42% en 2023)**, mostrando una ligera diferencia favorable a los hombres.

PSM	Masculino	Femenino	2024	2023
Personal de oficinas	-	-	-	-
Mandos intermedios	-	-	-	-
Conductores/as, operarios/as y especialistas	38.924	38.263	1,70%	1,42%
Directivos/as y Responsables*	-	-	-	-
Total sociedad	38.924	38.263	1,70%	1,42%

* Inclou els membres del Comitè de Direcció.

La brecha salarial dentro de **TMB, S.A.** muestra diferencias significativas por categoría y sociedad. En **FMB**, se mantienen diferencias mayores en cargos directivos y en personal de oficinas, mientras que en **TB** la brecha global es prácticamente inexistente. En **PSM**, la desigualdad es mínima, con una variación moderada.

Este indicador puede verse afectado por la antigüedad de los empleados/as en la sociedad, en los diferentes grupos de clasificación profesional y entre géneros. Por otro lado, cabe señalar que **las tablas salariales del Convenio Colectivo no hacen distinción de género**.



8.2. Atracción e impulso del talento

Requisito de divulgación S1-13 – Métricas de formación y desarrollo de competencias

8.2.1. Formación

Gestión del conocimiento

La actividad formativa de **TB y FMB durante el 2024** ha experimentado un incremento en el número total de horas realizadas, así como en el número de acciones formativas y asistencias. En **FMB**, se han registrado **128.311 horas de formación y 7.459 acciones formativas**, con una media de **5,49 horas por persona empleada**. En **TB**, se han realizado **95.682 horas de formación y 929 cursos**, con un total de **3.283 asistencias y 8.251 participaciones**.

Principales acciones formativas

En **TB**, la acción formativa más relevante ha sido el C.A.P. (Certificado de Aptitud Profesional), con más de **30.637 horas** y la participación de **más de 800 conductores y conductoras**. Esta formación, esencial para la renovación de la acreditación legal de conducción, implica una semana completa de aprendizaje (35 horas por persona). Además, se han realizado otras acciones formativas destacadas para el personal de conducción, como **Gestión eficaz de las emociones y conflictos (1.788 asistencias)**, **Conducción de vehículo eléctrico con pantógrafo (953 asistencias)** y **Participación de Línea (679 asistencias)**.

En **FMB**, la acción formativa con más asistencias ha sido la relacionada con el **Nuevo Reglamento de Circulación (RGC)**, con **2.398 participaciones** (1.710 de Agentes de Atención al Cliente y 688 de personal de mantenimiento), sumando un total de **23.377 horas de formación**. También ha destacado la formación en **T-mobilitat**, con **2.040 asistencias**, ya que sigue siendo un ámbito que requiere actualización constante.



Jornada PRL



Formació en prevenció de la violència masclista

Novedades en formación

Este año, en **TB y FMB**, se ha puesto en marcha una nueva línea de formación transversal centrada en los **protocolos de acoso (sexual y laboral) e igualdad**, con acciones formativas sobre **detección y prevención del acoso, perspectiva de género en PRL, selección-promoción y formación**. En cuanto a la **formación en PRL**, esta ha seguido ocupando un lugar relevante en **todos los colectivos**, especialmente en la actualización de conocimientos sobre mantenimiento de vehículos y seguridad en el lugar de trabajo.

Formatos de formación

Las acciones formativas en **e-learning** y a través de las plataformas **Goodhabit** y **Speex de idiomas** no han alcanzado el incremento esperado, a pesar de la introducción de nuevos cursos e idiomas. En cambio, las **modalidades presenciales** han vuelto a ganar protagonismo, consolidándose como la preferencia principal entre la plantilla.

Media de horas de formación al año por empleado/a

A continuación puede verse la cantidad de horas de formación y la media por participante según las categorías profesionales y la entidad:

TB	Mujeres			Hombres			Total	
Categoría profesional	Horas	Asistencias	Media horas	Horas	Asistencias	Media horas	Horas	Asistencias
Mandos intermedios	568	70	8,11	3.704	504	7,35	4.272	574
Conductores/as, operarios/as y especialistas	11.323	715	15,84	73.164	5.975	12,25	84.487	6.690
Directivos/as y responsables	91	18	5,03	480	30	16,00	571	48
Personal de oficinas	1.187	186	6,38	5.165	753	6,86	6.352	939
Total	13.169	989	13,32	82.513	7.262	11,36	95.682	8.251
Porcentaje	14%			86%			100%	

FMB	Mujeres			Hombres			Total	
Categoría profesional	Horas	Asistencias	Media horas	Horas	Asistencias	Media horas	Horas	Asistencias
Mandos intermedios	1.950	377	5,17	9.742	1.895	5,14	11.691	2.272
Conductores/as, operarios/as y especialistas	41.141	7.486	5,50	66.474	12.463	5,33	107.615	19.949
Directivos/as y responsables	1.106	15	73,70	339	21	16,16	1.445	36
Personal de oficinas	3.469	450	7,71	4.090	643	6,36	7.558	1.093
Total	47.666	8.328	5,72	80.645	15.022	5,37	128.311	23.350
Porcentaje	37%			63%			100%	

Formación de los empleados en salud y seguridad en el trabajo

El proceso de formación en **salud y seguridad en el trabajo (SST)** en TB, FMB y PSM se basa en la evaluación de competencias para mejorar los comportamientos laborales y fomentar un entorno seguro. El **servicio de prevención** se encarga de elaborar y actualizar el catálogo de acciones formativas, con varios módulos disponibles en **e-learning**.

Programas de formación

Las acciones formativas en SST se clasifican en cuatro grandes programas:

- **Medidas preventivas** según los riesgos presentes en cada puesto de trabajo.
- **Planes de autoprotección**, actuaciones ante emergencias y primeros auxilios.
- **Prevención de riesgos específicos**, como trabajos en altura, espacios confinados o manipulación mecánica de cargas.
- **Gestión de la salud y seguridad en el trabajo**, con buenas prácticas y protocolos preventivos.

Datos de formación en SST

- **TB:** 4.287 horas de formación en SST y 1.368 asistencias, en comparación con las 4.554 horas y 2.156 asistencias del año anterior.
- **FMB:** 16.238 horas de formación y 5.460 asistencias, en comparación con las 10.778 horas y 2.716 asistencias del año anterior.
- **PSM:** 1.216 horas de formación y 181 asistencias, en comparación con las 121 horas y 35 asistencias del año anterior.

En **Projectes i Serveis de Mobilitat**, las formaciones más destacadas han sido:

- **Presentación del puesto de trabajo (331,84 horas y 50 asistencias).**
- **Gestión de conflictos para auxiliares del teleférico (108 horas y 27 asistencias).**
- **Formaciones específicas en PRL** para personal de estaciones y conducción del teleférico.

Además de la formación en SST, se han realizado **sesiones de reciclaje periódicas** adaptadas a los diferentes colectivos para reforzar conocimientos y actualizar protocolos de seguridad.

Formación especializada por unidades de trabajo

- **Mantenimiento:** se han impartido capacitaciones sobre mantenimiento de vehículos e infraestructuras. En TB, se ha formado en **tecnología híbrida-eléctrica** y mantenimiento de autobuses. En FMB, se han realizado acciones en **termografía infrarroja, puertas de pasaje de diferentes series de trenes y mantenimiento de subcentrales**. En PSM, se han desarrollado **habilitaciones en conducción del teleférico y uso de instalaciones específicas**.
- **Operaciones:** en FMB, se ha formado a nuevos Agentes de **Atención al Cliente, CTOs y TOLAs**. En TB, se han realizado formaciones para **personal de conducción**, destacando la renovación del **Certificado de Aptitud Profesional (C.A.P.)**.
- **Oficinas y corporativo:** se han llevado a cabo formaciones en **Microsoft Office 365** (Excel, SharePoint, Power BI, Teams) y en normativa corporativa, como **Código Ético, Compliance y Protección de Datos**, con alta participación en aulas virtuales.

Evaluación de la eficacia de la formación

El seguimiento de la formación se realiza según el **Procedimiento P319 - Gestión de las acciones formativas en TMB**. Los registros se gestionan en la aplicación corporativa **SAP RRHH**, y se llevan a cabo evaluaciones periódicas:

- **Satisfacción del personal asistente y evaluación del progreso por parte de la persona docente.**
- **Evaluación de eficacia:** desde 2021, se envían cuestionarios a las jefaturas seis meses después de cada acción formativa para evaluar su aplicación práctica en el puesto de trabajo.
- **Control de la formación ambiental:** se realiza un análisis anual para identificar necesidades formativas en **gestión ambiental**, incluyendo sesiones sobre el **Sistema de Gestión Ambiental** para nuevos empleados y actualizaciones sobre normativas vigentes.

Este enfoque integral asegura que todo el personal de **TB, FMB y PSM** dispone de los conocimientos y herramientas necesarios para garantizar un entorno laboral seguro y conforme a la normativa vigente.

8.2.2. Desarrollo del talento

La segunda edición del Plan de Revisión Anual (PRA) se inició en 2022 y, en 2023, se estableció, con todas las personas participantes, un **Plan de Desarrollo Individual (PDI)** coherente con las conclusiones y recomendaciones del informe de evaluación del potencial. Con el apoyo de las jefaturas y el acompañamiento de Recursos Humanos, se ha avanzado en la mejora o refuerzo de habilidades, y se ha continuado trabajando en 2024.

El plan cuenta con una guía de autodesarrollo y aplica la metodología 70/20/10, con materiales asociados a cada una de las competencias.

Los temas tratados como puntos de mayor interés han sido principalmente la planificación, la organización, la comunicación (en su vertiente interpersonal y asertiva) y la gestión de equipos.

De entre las evaluaciones competenciales realizadas, se han identificado **78 personas** validadas por la **Dirección de TMB**, de las cuales **33** pertenecen a **Bus (17 hombres y 16 mujeres)** y **45 a Metro (28 hombres y 17 mujeres)**. De estas, un total de **32 personas** han llevado a cabo **acciones específicas** dentro del marco del plan, siguiendo las indicaciones del personal técnico de Organización y Personas.

La **identificación por área y sexo del Plan de Revisión Anual** es la siguiente:

Área	TB		FMB		Total
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
Buen gobierno y Asesoría Jurídica	-	1	-	-	1
Comunicación y Relaciones Institucionales	-	-	-	-	0
Marketing y Negocios Corporativos	3	1	2	-	6
Organización y Personas	-	-	1	-	1
Servicios Corporativos	2	1	2	4	9
Financiación, Programación y Auditoría	1	1	-	-	2
Red de Bus	-	3	1	-	4
Red de Metro	-	-	1	8	9
Total	6	7	7	12	32

La **identificación por categoría y sexo del Plan de Revisión Anual** es la siguiente:

Categoría laboral	TB		FMB		Total
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
Grupo 2	0	2	-	-	2
Grupo 3	2	1	-	-	3
Grupo A nivel 12	0	2	-	-	2
Técnico agregado G	1	1	0	1	3
Técnico agregado H	2	0	3	4	9
Técnico agregado I	1	0	1	0	2
Técnico agregado J	-	-	2	5	7
Técnico ayudante superior	0	1	-	-	1
Jefe/a de división	-	-	0	1	1
Jefe/a de negociado superior	-	-	1	1	2
Total	6	7	7	12	32

Sistemas de Gestión Competencial

En 2023, se puso en marcha un nuevo sistema de gestión denominado **Performance Evaluation (PE)**, para evaluar a una parte de la plantilla que no coincidía con el sistema vigente de la **Apreciación de la Actuación (AA)**.

La esencia del PE es contribuir al desarrollo profesional del colaborador/a, generar espacios de comunicación y retroalimentación entre la dirección y sus equipos, identificando problemas a nivel organizativo y de equipo, así como reforzar los conocimientos necesarios para que las direcciones conozcan al personal y proporcionen oportunidades de desarrollo y mejora de los potenciales, integrando al mayor número posible de personas de la organización.

En esta segunda edición se han mantenido los mismos criterios y ámbitos temáticos, aunque la herramienta se ha ajustado para facilitar la comprensión y cumplimentación del formulario.

Identificación por área y sexo de personas de TMB integradas en la PE:

	Mujeres	Hombres	Total
Buen gobierno y Asesoría Jurídica	3	5	8
Comunicación y Relaciones Institucionales	14	7	21
Marketing y Negocios Corporativos	34	21	55
Organización y Personas	32	26	58
Servicios Corporativos	24	99	123
Financiación, Programación y Auditoría	42	28	70
Red de Bus	6	86	92
Red de Metro	24	172	196
Total	179	444	623

El **proceso de evaluación se ha enviado a 544 personas de las 623 evaluaciones posibles**, con un total de 249 formularios entregados, lo que representa un 46% del total. Se ha producido un descenso de más del 20% en los informes presentados respecto al año anterior.

Durante el mes de diciembre, se ha enviado la información obtenida a cada colaborador/a con recomendaciones de cursos o lecturas que puedan orientar o ayudar en los compromisos adquiridos en la sesión. Los resultados obtenidos se han entregado a las diferentes áreas.

En la próxima edición será necesario realizar un esfuerzo para lograr una comunicación más influyente, concienciando sobre la importancia de mantener sesiones con los colaboradores/as con quienes compartir la visión de cómo ha transcurrido el año y ofrecer *feedback* constructivo y cercano.



Personas evaluadas con la Apreciación del Desempeño de los Mandos Intermedios y Técnicos

A continuación, se presenta la tabla con las **personas evaluadas de TB, FMB y Áreas Funcionales según categoría profesional y género.**

Categoría profesional	2024			2023
	Total	Mujeres	Hombres	Total
Agente de Atención al Cliente	2	2	0	0
Auxiliar Técnico	7	7	0	7
Coordinador/a de Equipo	4	4	0	4
Coordinador/a de Protección y Seguridad	26	23	3	26
Delineante	0	0	0	1
Especialista Superior en Energía Polivalente	15	15	0	16
Especialista en Mantenimiento	0	0	1	1
Especialista Superior de Puerta Cochera	158	158	0	157
Especialista Superior en Energía	5	5	0	5
Especialista Superior SCTC	85	84	1	84
Grupo 3**	1	1	0	1
Grupo A nivel 07	38	38	4	43
Grupo A nivel 08	97	95	3	94
Grupo A nivel 09	158	149	9	156
Grupo A nivel 10	25	24	1	27
Grupo A nivel 11**	4	4	0	1
Grupo A nivel 12**	2	2	0	3
Jefe/a de Líneas Automáticas	9	9	0	9

Categoría profesional	2024			2023
	Total	Mujeres	Hombres	Total
Jefe/a de Líneas Convencionales	6	3	3	6
Mando Técnico Operativo	149	119	30	150
Oficial Superior Administrativo*	0	0	0	1
Operador/a de Emergencias	9	6	3	9
Operador/a de Líneas Automáticas	36	36	0	37
Operario/a de Mantenimiento Material Móvil*	1	1	0	0
Responsable de Sección de Mantenimiento	30	29	1	22
Responsable de Turno de Mantenimiento	38	38	3	55
Responsable de Unidad de Mantenimiento	31	31	0	24
Técnico/a Agregado/a B	0	6	1	7
Técnico/a Agregado/a D	1	1	0	1
Técnico/a Agregado/a E	2	3	0	2
Técnico/a Agregado/a G	36	32	4	35
Técnico/a Agregado/a H	9	7	2	6
Técnico/a Ayudante Superior	10	7	3	10
Técnico/a de Operación de Líneas Automáticas	263	245	18	252
Total	1.274	1.184	90	1.252

*La persona titular de esta categoría la tenía a 31/12/2023 como consecuencia de una movilidad posterior a su evaluación, realizada en la red de Metro.

**La persona titular de esta categoría la tenía a 31/12/2023 como consecuencia de una movilidad posterior a su evaluación, realizada en la red de Bus.

Potenciar e impulsar el talento femenino

Este año no se ha realizado la edición de Mentoring Femenino, ya que se está licitando para poder continuar entrenando la sistemática del mentoring en futuras mentoras y *mentees* y ampliar la población de mentoras en otras áreas donde no estuvieron representadas en la primera edición.

Por otro lado, durante el año se han llevado a cabo **diferentes acciones para potenciar e impulsar el talento femenino de TMB**, entre las cuales destacamos:

Programa de prácticas “mujeres STEM”

Se ha continuado apostando e impulsando el talento femenino con el Programa de prácticas “Mujeres STEM”, que tiene como objetivo incorporar talento femenino en las disciplinas STEM (ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas), para desarrollar algunos de los proyectos estratégicos de las áreas de negocio de Bus y Metro.

Las estudiantes tienen asignadas tutoras que también son mujeres STEM y que ocupan un cargo de responsabilidad dentro de la empresa, dando así también visibilidad a nuestro talento femenino interno. Se han incorporado 7 alumnas, 3 más que el año anterior.

Publicación de historias de éxito de las trabajadoras de TMB sobre cómo han superado desafíos y contribuido al éxito de la empresa.

Se han formado grupos de apoyo y red de contacto internos para mujeres, facilitando la colaboración y el apoyo entre una representación de las mujeres de la Operación de Bus y Metro (Conductoras de Bus, AAC, TOLA y CTO) para identificar líneas de actuación de forma participativa entre el colectivo de mujeres, que se hará extensible al resto de la plantilla durante 2025.

Atracción del talento: Gestión de personas estudiantes con discapacidad intelectual

En 2024, desde el Servicio de Recursos Humanos y de la mano del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD) se ha **acogido a 15 personas estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual** (12 personas en 2023). Se ha velado en todo momento tanto por la acogida de la persona estudiante como por el acompañamiento de la persona tutora durante su estancia en prácticas.

Atracción del talento: Gestión de estudiantes (No Dual)

Durante 2024, el Servicio de Recursos Humanos ha asistido a cuatro ferias y foros de empresas de diversos centros de estudios. En estos eventos se ha promocionado la marca TMB como referente de empresa y se han atendido consultas y dudas de los estudiantes. La participación en ferias y foros es una estrategia clave para la promoción de la marca y la creación de nuevas oportunidades de negocio.

Programa de prácticas “Mujeres STEM”, cuyo objetivo es incorporar talento femenino en las disciplinas STEM.



Atracción del talento: Gestión de estudiantes universitarios / Ciclos formativos

En 2024 se ha continuado, por cuarto año consecutivo, con el nuevo programa de acogida de personas estudiantes en prácticas, reforzando el papel del tutor/a, quien, asesorado por RRHH, se convierte en una persona facilitadora, guía o “entrenador/a” para que el alumnado integre los contenidos del puesto de trabajo durante el período de prácticas.

	Convenios de colaboración		Hombres participantes		Mujeres participantes		Participantes de TMB	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Activos	26	20	11	12	9	8	8	8
Pendientes de inicio	11	4	0	2	0	0	0	0
Finalizados	37	61	18	30	14	31	17	28
Total	74	85	29	44	23	39	25	36

Dentro de las acciones de integración, con el programa “empieza el día con...” y “conoce TMB”, dos veces al mes todos los estudiantes se reúnen para compartir conocimientos, inquietudes, experiencias y, en un ámbito de la organización (Metro, TB y AAFF), la persona tutora y el estudiante explican en qué proyectos están trabajando. Durante el año se han celebrado 9 encuentros.

Atracción del talento: Gestión de Estudiantes modalidad FP-DUAL

En 2021, la Formación Dual en TB fue certificada con el máximo nivel de excelencia y reconocida como una de las cinco mejores empresas del ámbito catalán que han obtenido esta certificación. En 2024, hemos renovado dicha certificación con el nivel más alto.

Durante este año, en TB hemos acogido a 19 estudiantes en Formación Dual (14 en Automoción, 2 en Electromecánica y 3 en Administración y Finanzas), en comparación con los 7 estudiantes de 2023 (6 en Automoción y 1 en Electromecánica).

Por otra parte, en FMB hemos contado con 2 estudiantes de Formación Dual en Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario, uno más que en 2023.



8.3. Bienestar, diversidad e inclusión

Requisito de divulgación S1-15 – Conciliación de la vida laboral y personal

8.3.1. Organización del trabajo

Desconexión laboral

En TMB, la gran mayoría de los colectivos trabaja por turnos y su actividad requiere presencia física. Por tanto, una vez finalizada la jornada laboral, están completamente desconectados. En los ámbitos técnicos y administrativos predomina la jornada continuada, con flexibilidad en la entrada y la salida, lo que también garantiza la desconexión.

En el mes de **noviembre se publicó la política de Teletrabajo**, con el objetivo de unificar la normativa ya existente tanto en el convenio colectivo de Metro como en las comisiones paritarias de Bus, que afecta a los colectivos cuyas funciones permiten el trabajo a distancia. Estas personas ocupan los puestos definidos en el mapa de teletrabajo elaborado por las diferentes áreas.

La política tiene como finalidad servir como marco conceptual y de referencia sobre los distintos aspectos relacionados con el teletrabajo, que se implanta con los **siguientes objetivos específicos**:

- Favorecer la flexibilidad laboral y, por tanto, el equilibrio entre vida personal y profesional.
- Disminuir la huella ambiental.
- Mejorar la productividad.
- Modernizar los sistemas de trabajo, equiparándonos a otras empresas y organismos públicos.

Asimismo, en noviembre se publicó la **política de desconexión digital**, con el objetivo de promover el derecho a la desconexión y proteger la intimidad de cada persona trabajadora de TMB. Busca mejorar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, e impulsar una cultura adecuada sobre el uso de las nuevas tecnologías en el entorno laboral.

En líneas generales, esta política establece que, una vez finalizada la jornada laboral, las personas trabajadoras deben poder desconectar del trabajo. Solo en casos muy específicos (como personal de guardia o directivos) se exige estar localizables fuera del horario laboral.



Medidas de conciliación familiar

La empresa ha implantado las siguientes medidas de conciliación de la vida familiar y laboral:

- Concesión de adaptaciones de jornada, en virtud de la modificación del artículo 34.8 del Estatuto de los Trabajadores, siempre que sea organizativamente posible.
 - Posibilidad de reducir la jornada por cuidado de hijos menores de 12 años, concretando el horario en un turno distinto al asignado formalmente (para algunos colectivos).
 - Reducción de jornada concentrada en días completos, en determinados colectivos.
 - Flexibilidad para modificar la reducción de jornada a lo largo del año en función de las necesidades escolares.
 - Concesión de reducción de jornada a ambos progenitores, aunque trabajen en la misma empresa, si así lo solicitan.
 - Se han aplicado todas las mejoras significativas de permisos recogidas en el Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto-ley 5/2023.
 - Garantía de reserva del puesto de trabajo, antigüedad y condiciones contractuales durante toda la vigencia de la excedencia por cuidado de menor y por cargo público.
- Permiso por nacimiento y cuidado del menor fraccionable (a tiempo parcial), con equiparación total entre hombres y mujeres (16 semanas).
 - Jornada continuada con flexibilidad horaria para el colectivo de oficinas.
 - Posibilidad de disfrute por horas del exceso anual de jornada para atender necesidades personales (en algunos colectivos).
 - Posibilidad de intercambio de festivos o descansos entre compañeros/as o a nivel individual.
 - Vacaciones garantizadas en periodo estival para la mayor parte de la plantilla estructural.
 - En materia de conciliación, además de los acuerdos vigentes, durante todo el año se ha trabajado en la Comisión de Igualdad y en mesas técnicas específicas sobre conciliación. Asimismo, se han negociado y pactado mejoras en permisos y licencias dentro del nuevo Convenio Colectivo 2022–2025 (como la aplicación de días por lactancia o mejoras en excedencias), incorporando así las novedades legislativas en esta materia.

Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios

Tipo de modificación de jornada	2024			2023
	Mujeres	Hombres	Total	Total
Reducciones de jornada	487	364	851	648
Adaptaciones de jornada	126	260	386	314
Reducción de servicio por motivos de gestación	20	0	20	18
Total	633	624	1.257	980

En el cuadro siguiente reflejamos los volúmenes por empresa, y diferenciamos los casos del disfrute por parte de la madre biológica y el disfrute del progenitor distinto de la madre biológica.

Nacimiento y cura del menor	2024			2023
	Mujeres	Hombres	Total	Total
Disfrute continuado	39	87	126	119
Disfrute fraccionado	10	130	140	153
Total	49	217	266	272

Respecto al permiso por cuidado del lactante, los datos son los siguientes:

Permiso por cuidado del lactante	2024			2023
	Mujeres	Hombres	Total	Total
Permiso por cuidado del lactante acumulado	35	77	112	141
Permiso por cuidado del lactante diario	10	50	60	29
Total	45	127	172	170

Tasa de retención

	2024	2023
Cifra total de personas empleadas retenidas 12 meses después de retornar al trabajo tras el permiso por nacimiento y cuidado del menor	265	270
Cifra total de personas empleadas que retornaron al trabajo tras el permiso por nacimiento y cuidado del menor	266	272
Tasa de retención	99,62%	99,26%

También se ha supervisado y asesorado en la correcta aplicación de la normativa en materia de permisos y licencias por temas personales que se han disfrutado:

	Permisos - Q	Permisos - personas
Hombres	14.961	4.529
Mujeres	6.307	1.410
Total	33.413	8.885

En cuanto al seguimiento global del absentismo, los datos resumen son los siguientes:

	IT - episodios	IT - personas
Hombres	8.584	4.267
Mujeres	3.471	1.527
Total	18.086	8.535

Tasa de retorno

	2024	2023
Número total de personas empleadas que regresan al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	264	268
Número total de personas empleadas que deberían regresar al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	266	272
Tasa de reincorporación al trabajo	99,25%	98,53%

Ayudas y beneficios sociales

Ayudas	2024		2023	
	Número de ayudas vigentes	Perceptoras	Número de ayudas vigentes	Perceptoras
Hombres	3.133	4.896	4.252	983
Mujeres	836	1.340	1.267	3.490
Total	3.969	6.236	5.519	4.473

Organización

Durante el año 2024, se ha brindado apoyo a las direcciones de áreas y servicios en los procesos de diseño y/o ajuste de sus respectivos ámbitos, en la creación de organigramas, la actualización de las descripciones de los puestos de trabajo afectados y su correspondiente valoración.

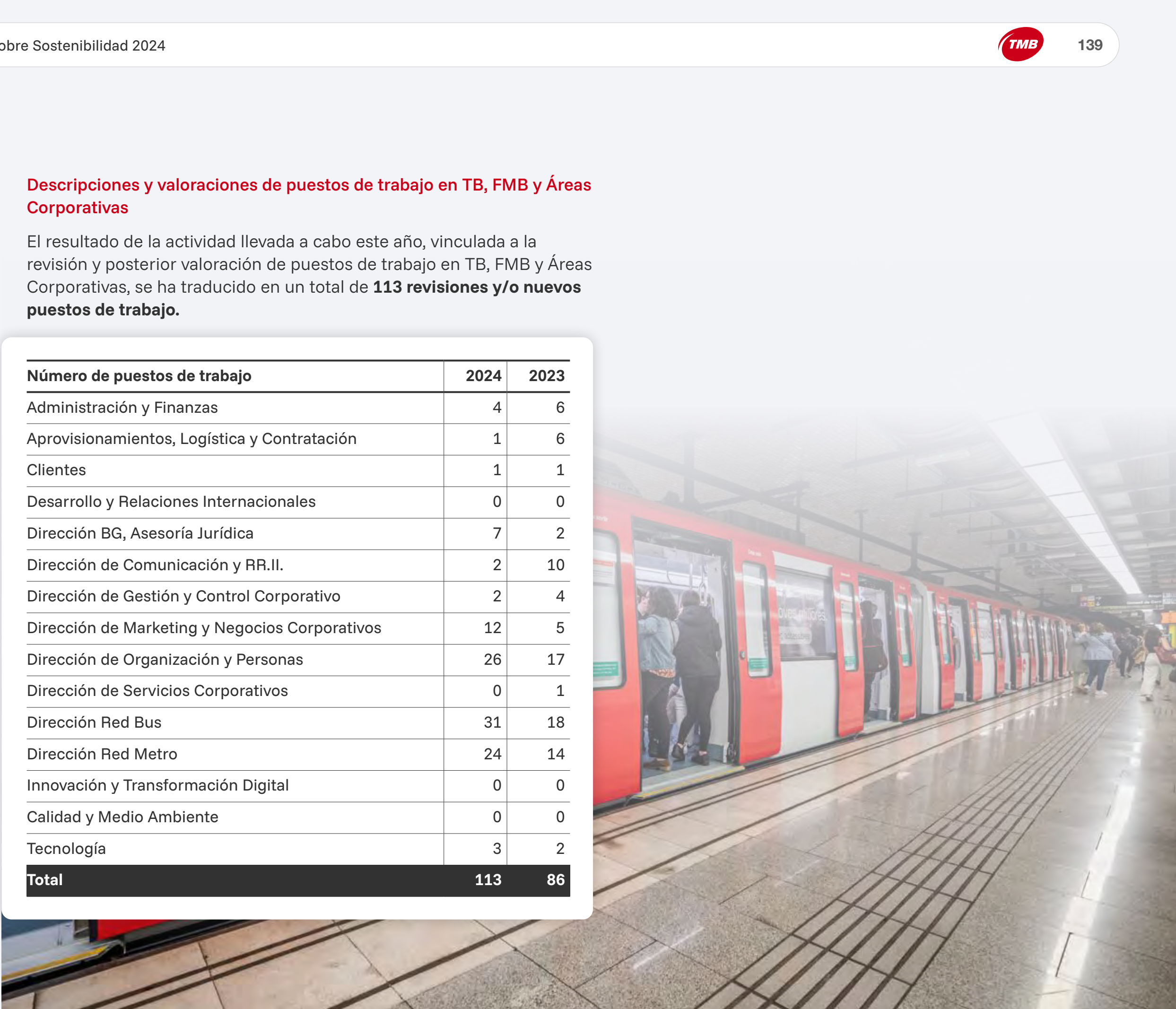
También se ha prestado apoyo al Departamento de Asesoría Jurídica Laboral en la preparación y presentación de testimonios en respuesta a las demandas de clasificaciones profesionales presentadas por algunos empleados y empleadas.

En lo que respecta a los procedimientos de gestión de la clasificación profesional, se ha finalizado la última revisión del procedimiento y actualmente se encuentra en fase de publicación.

Descripciones y valoraciones de puestos de trabajo en TB, FMB y Áreas Corporativas

El resultado de la actividad llevada a cabo este año, vinculada a la revisión y posterior valoración de puestos de trabajo en TB, FMB y Áreas Corporativas, se ha traducido en un total de **113 revisiones y/o nuevos puestos de trabajo**.

Número de puestos de trabajo	2024	2023
Administración y Finanzas	4	6
Aprovisionamientos, Logística y Contratación	1	6
Clientes	1	1
Desarrollo y Relaciones Internacionales	0	0
Dirección BG, Asesoría Jurídica	7	2
Dirección de Comunicación y RR.II.	2	10
Dirección de Gestión y Control Corporativo	2	4
Dirección de Marketing y Negocios Corporativos	12	5
Dirección de Organización y Personas	26	17
Dirección de Servicios Corporativos	0	1
Dirección Red Bus	31	18
Dirección Red Metro	24	14
Innovación y Transformación Digital	0	0
Calidad y Medio Ambiente	0	0
Tecnología	3	2
Total	113	86



Absentismo

Las horas de absentismo por enfermedad y accidente de TB y FMB del año 2024 se presentan en la siguiente tabla. Cabe destacar que, a nivel de PSM y TMB, no se han registrado accidentes ni enfermedades durante el año.

Absentismo (en horas)	2024			2023		
	Enfermedad	Accidente	Total	Enfermedad	Accidente	Total
TB	1.335.627	68.351	1.403.978	1.307.878	56.575	1.364.453
FMB	932.034	48.012	980.046	919.244	48.201	967.445
PSM	4.587	151	4.738	2.791	79	2.869
TMB	139	0	139	0	0	0
Fundación TMB	15	0	15	0	0	0
Total	2.272.402	116.513	2.388.915	2.229.912	104.855	2.334.767

Absentismo (en porcentaje)	2024			2023		
	Enfermedad	Accidente	Total	Enfermedad	Accidente	Total
TB	95,13%	4,87%	100,00%	95,85%	4,15%	100,00%
FMB	95,10%	4,90%	100,00%	95,02%	4,98%	100,00%
PSM	96,81%	3,19%	100,00%	97,28%	2,75%	100,00%
TMB	100,00%	0,00%	100,00%	-	-	-
Fundación TMB	100,00%	0,00%	100,00%	-	-	-
Total	95,12%	4,88%	100,00%	95,51%	4,49%	100,00%

El 95,13 % de las horas corresponden a enfermedad, mientras que el 4,87 % restante a accidente (en el año 2023, el 95,85 % de las horas fueron por enfermedad y el 4,15 % por accidente).

Plan de absentismo

El absentismo laboral es un fenómeno complejo que afecta directamente a la eficiencia y la calidad del trabajo dentro de TMB. Identificado como una de las principales áreas de mejora, se ha desarrollado un plan específico dentro del **Plan Estratégico de la empresa (Proyecto P027)** para abordarlo de manera integral. Este plan se estructura en **seis ejes principales**: organización, recursos sanitarios, normativa, formación, comunicación y control de gestión.

Estructura y medidas generales

Se ha creado un **equipo de gobernanza** con la participación de representantes de las personas trabajadoras para definir políticas, objetivos y líneas de actuación. Además, se ha publicado la **Política de Gestión del Absentismo** y se han reforzado las acciones de sensibilización.

En el ámbito de los **recursos sanitarios**, se han implementado estrategias para ofrecer apoyo a los trabajadores, como el aumento de recursos para agilizar diagnósticos y

tratamientos en coordinación con el sistema sanitario público. Esto permite reducir la duración de las bajas laborales y favorecer la reincorporación.

A nivel **normativo**, se han mejorado los procesos de notificación de ausencias para hacerlos más eficientes y transparentes. También se han llevado a cabo **acciones formativas**, especialmente para mandos, sobre gestión del absentismo y bienestar laboral.

La **comunicación** juega un papel clave, con campañas dirigidas a los trabajadores, como la iniciativa **“Gràcies per ser-hi!”** para los conductores, y la recuperación de la revista **I-CON** como herramienta informativa.

Finalmente, el control de gestión incluye reuniones periódicas para hacer seguimiento del Plan y compartir resultados con la parte social, asegurando la eficacia de las medidas implementadas.



Ámbito de Bus

En TB, el absentismo ha sido una de las principales áreas de mejora. Durante 2024, se han reforzado acciones específicas para reducirlo, incluyendo:

- **Mejora de los procesos de reincorporación** mediante entrevistas de retorno.
- **Coordinación con el sistema sanitario público** para facilitar tratamientos y reducir la duración de las bajas laborales.
- **Sensibilización y formación** sobre la gestión del estrés y las emociones por parte de la plantilla.



Ámbito de Metro

En Metro, durante 2024, se han llevado a cabo acciones específicas para mejorar la gestión del absentismo y el compromiso de la plantilla. Entre las principales acciones realizadas destacan:

- 572 entrevistas de retorno para mejorar la reincorporación y detectar causas de absentismo (653 en 2023).
- Seguimiento del índice Bradford, con 3 revisiones para identificar patrones y tomar medidas preventivas.
- Formación en sensibilización para mandos, con 306 personas formadas desde 2022.
- 10 reuniones de seguimiento con diferentes direcciones para analizar restricciones de salud y otros factores.

Gestión de la Incapacidad Temporal

La **incapacidad temporal (IT)** es una de las principales causas del absentismo laboral en TMB. Aunque el **Plan de Absentismo** aborda esta problemática de manera integral, se han implementado acciones específicas para minimizar su impacto.

El plan incluye **recursos sanitarios adicionales** y una **mejor coordinación con el sistema sanitario público** para agilizar diagnósticos y reducir la duración de las bajas. En TB, se ha reforzado el acompañamiento a los trabajadores en situación de IT, mientras que en FMB se han intensificado las acciones de seguimiento, como las **entrevistas de retorno y el seguimiento del índice Bradford**, para detectar patrones y aplicar medidas preventivas.

Este enfoque contribuye a **reducir el tiempo de ausencia laboral** y a facilitar un **retorno más rápido y saludable**, mejorando la continuidad operativa del servicio.



8.3.2. Relaciones laborales y sociales

Requisito de divulgación S1-8 – Cobertura de negociación colectiva y diálogo social

El porcentaje de empleados cubiertos por acuerdos de convenio colectivo es del 97,24 % en TB y del 99,70 % en FMB.

Todos los empleados de la empresa se encuentran dentro del Espacio Económico Europeo, con un 99 % de empleados cubiertos por acuerdos de negociación colectiva. Además, el 100 % de los empleados están representados por delegados sindicales, según los informes presentados a nivel nacional en cada país donde la empresa tiene una presencia significativa.

Relaciones laborales

Durante 2024, las Relaciones Laborales en TB y FMB se han centrado en la negociación colectiva y el desarrollo de acuerdos dentro del marco de los convenios colectivos vigentes.

Negociación colectiva en TB

En TB, la actividad negociadora se ha llevado a cabo a través de las **Comisiones de Trabajo del Comité de Empresa**, incluyendo la **Comisión Paritaria (13 sesiones)**, **Administración (11 sesiones)**, **Material Móvil (6 sesiones)**, **Explotación (17 sesiones)** y **Permanente (9 sesiones)**, sumando un total de **56 sesiones**. Los principales acuerdos alcanzados han incluido:

- Aprobación de calendarios laborales para el año 2025, así como acuerdos sobre vacaciones y fiestas oficiales.
- Acuerdo sobre humos diésel, fruto de un proceso de mediación entre empresa y parte social.
- Reorganización de la Operación de la Red Bus y seguimiento de la contratación y formación.
- Concurso externo de bolsa de conductores/as y traslado del CON de Ponent.
- Seguimiento del Plan de Igualdad y aprobación de los protocolos de acoso sexual, por razón de sexo, orientación sexual y expresión de género.
- Aprobación del Protocolo de desconexión digital y continuación de la entrega de información según el art. 64 del ET a través de Teams/SharePoint.
- Validación del trabajo de la Mesa Técnica para la redacción del Texto Refundido del Convenio Colectivo 2022-2025.
- Modificación del reglamento de elección general, con trabajos técnicos en curso para 2025.
- Desarrollo de medidas específicas como la implementación del Plan de Absentismo, la nueva uniformidad y la creación de mesas técnicas sobre puestos alternativos, horarios y conciliación.



Negociación colectiva en FMB

A raíz de la firma, el 27 de octubre de 2023, del **XXVII Convenio Colectivo de FMB**, en 2024 las Relaciones Laborales se han centrado en el desarrollo de aspectos del convenio y otras negociaciones de colectivos del ámbito corporativo.

Acuerdos alcanzados durante 2024, todos con la totalidad del Comité de Empresa (CE):

Fecha	Motivo
14/03/2024	Cambio Régimen fiestas T3 Taller Mecánico
15/03/2024	Consolidación Normativa Puntos TMB
20/03/2024	Acuerdo Escalafón AAC (Relevistas a TC)
20/03/2024	Composición Comisión Paritaria Art. 33 XXVII CC
26/03/2024	Vacaciones Rotativas Mecánicos de Vías
29/04/2024	Condiciones Acceso ESPC LLAA
16/05/2024	Condiciones ACI
18/06/2024	Ajustes previos N invertida
23/07/2024	Jubilación Parcial 2024-2027
21/11/2024	Guardias Taller Mecánico
10/12/2024	Protocolo para la prevención del acoso sexual, por razón de sexo o género
11/12/2024	Desarrollo art. 22 XXVII CC cambio parcial de vacaciones AAC y MOT
11/12/2024	Desarrollo art. 22 XXVII CC cambio parcial de vacaciones ACI
11/12/2024	Desarrollo art. 22 XXVII CC cambio parcial de vacaciones Mantenimiento



Asesoría jurídica laboral

Categorías	2024	2023
Demandas judiciales	230	235
Demandas de conciliación	106	91
Demandas individuales	118	139
Conflicto colectivo	6	5
Inspecciones de Trabajo	105	84
Materia prestacional	3	4
Normativa laboral	47	25
Organización del trabajo	14	20
Prevención de Riesgos Laborales	30	31
Clasificación profesional	10	4
Protección de datos	1	0
Medidas disciplinarias	70	144
Leves	22	46
Menos Graves	1	35
Graves	33	42
Muy Graves	14	21

Comisión de transformación del mantenimiento

En aplicación del **XXVII Convenio Colectivo de FMB** se ha constituido la Mesa para la Transformación del Mantenimiento, que ha iniciado sus trabajos con una primera propuesta presentada.

Reuniones Comité de Empresa 2024

Se han celebrado un total de **75 reuniones con el Comité de Empresa**. Detalladas por tipología:

Temática	Nº Reuniones	Temática	Nº Reuniones
At. Digital	4	Intervención	1
Calendarios	1	LICC	5
CMP	5	Mantenimiento	11
Convenio	12	Puntos TMB	8
Formación	4	SViV	1
General	10	T-mobilitat	1
Igualdad	11	Vestuario	1

Escritos

Se han gestionado 183 escritos presentados por el Comité de Empresa solicitando reuniones o información.

RRLL ha enviado un total de 28 escritos informativos al Comité de Empresa.

Los Sindicatos y/o Secciones Sindicales de FMB han presentado 73 escritos informativos y 122 de solicitudes de reunión o de información.

Préstamo de vivienda

El **número de solicitudes de préstamos para la reforma y adquisición de la vivienda habitual** ha experimentado un incremento tanto en TB como en FMB durante 2024 en comparación con 2023.

En FMB, se han gestionado 126 préstamos para reforma de la vivienda habitual (129 en 2023), manteniéndose 120 concesiones en ambos años. En cuanto a la compra de vivienda, el número de préstamos gestionados ha aumentado ligeramente, pasando de 53 en 2023 a 54 en 2024, con 50 concesiones frente a las 48 del año anterior.

En TB, el número total de solicitudes ha pasado de 77 en 2023 a 91 en 2024. Concretamente, para reformas se han gestionado 44 solicitudes (41 en 2023), de las cuales se han concedido 35 y denegado 9 (en comparación con 33 concedidas y 8 denegadas en 2023). Para la compra de vivienda, las solicitudes han aumentado de 36 en 2023 a 47 en 2024, con 37 préstamos concedidos y 10 denegados, respecto a los 30 concedidos y 6 denegados del año anterior.

Estos datos reflejan una tendencia creciente en la demanda de apoyo financiero para vivienda por parte de las personas trabajadoras de TMB.

Huelgas en TB y FMB durante 2024

En **TB**, se han gestionado **6 jornadas de huelga** por diversos motivos, incluyendo:

- Reivindicaciones salariales y ajustes según la inflación acumulada de los años 2021-2023.
- Aplicación de los coeficientes reductores para una jubilación digna en el sector.
- Defensa de la igualdad de derechos de las mujeres.
- Reivindicaciones relacionadas con el conflicto en Palestina.
- Ejecución de una sentencia sobre el abono del Plus de desplazamiento del Convenio Colectivo 1998-2001.
- Inicio de negociaciones derivadas de una sentencia sobre el sistema de descansos.

En **FMB**, no se ha convocado ninguna huelga propia durante 2024, pero se ha registrado seguimiento en **huelgas generales** convocadas a nivel externo:

- **Huelga por aumentos salariales y SMI:** seguimiento del **1,50%**.
- **Huelga feminista del 8M:** seguimiento del **3 %**.
- **Huelga contra la agresión del gobierno israelí a Gaza (27/09/2024):** seguimiento del **1,18%**.

Puestos alternativos y cambios de turno y lugar de trabajo de gestantes y lactantes

Este año, y de acuerdo con el convenio actual de FMB, se han asignado un total de 3 puestos alternativos a personas con Incapacidad Total que así lo han solicitado. En la fecha de elaboración de este informe, quedan 12 personas que han solicitado un puesto alternativo pendientes de asignación, para quienes se está trabajando en la búsqueda de una ubicación adecuada.

Desde la firma del convenio XXVI, en 2016, la **evolución de las solicitudes y asignaciones de puestos alternativos ha sido la siguiente:**

Año	Asignados	Pendiente de asignar	Total Peticiones
2016	1	-	1
2018	18	-	18
2019	8	-	8
2020	2	-	2
2021	8	-	8
2022	8	-	8
2023	12	7	19
2024	-	5	5
Total general	57	12	69

Se han convocado **20 Comisiones Paritarias para la Protección de la Maternidad y la Lactancia Natural**, 15 para trabajadoras en estado de gestación que ocupan puestos de trabajo con riesgo para el embarazo y 5 para personas en situación de lactancia natural, con el fin de adoptar las medidas de protección necesarias.

Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos

Artículo 64 Derechos de información y consulta y competencias, del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: *El comité de empresa tendrá derecho a ser informado y consultado por el empresario sobre aquellas cuestiones que puedan afectar a los trabajadores, así como sobre la situación de la empresa y la evolución del empleo en la misma, en los términos previstos en este artículo.*

Consolidación del sistema para facilitar información a la parte social mediante SharePoint y reuniones periódicas con la RLPT en las comisiones de trabajo establecidas en convenio y mesas técnicas.

Plazos de preaviso sobre cambios operativos

- Número de semanas de preaviso que suele darse a las personas empleadas y a sus representantes antes de la aplicación de cambios operativos significativos que podrían afectarles de forma considerable:

Artículo 41.3 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: *Modificaciones sustanciales de condiciones de trabajo. La decisión de modificación sustancial de condiciones de trabajo de carácter individual deberá ser notificada por el empresario al trabajador afectado y a sus representantes legales con una antelación mínima de quince días a la fecha de su efectividad.*

- Para las Organizaciones con acuerdos de Negociación Colectiva, si el plazo de preaviso y las disposiciones para la consulta y negociación se especifican en los acuerdos colectivos:

La empresa se rige por el Estatuto de los Trabajadores y el resto de legislación laboral vigente.

Acuerdos de Negociación Colectiva

En el caso de TB había 122 personas fuera de convenio a 31 de diciembre de 2024, lo que representaba el 2,76 % de la plantilla total.

Plantilla fuera de convenio en TB	Directivos/as y responsables		Mandos		Personal de oficinas		Total general	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Grupo 0	1	1	-	-	-	-	1	1
Grupo 1	10	11	-	-	-	-	10	11
Grupo 2	17	17	7	6	3	5	27	28
Grupo 3	5	4	43	44	36	34	84	82
Grupo 4	-	-	-	11	-	44	-	55
Grupo 5	-	-	-	1	-	4	-	5
Total general	33	33	50	62	39	87	122	182

En el caso de FMB había 12 personas fuera de convenio a 31 de diciembre de 2024, lo que representaba el 0,30 % de la plantilla total, manteniéndose igual que en 2023:

Plantilla fuera de convenio en FMB	2024	2023
Grupo 0: Directivos/as y responsables	1	1
Grupo 1: Directivos/as y responsables	10	10
Grupo 1: Personal de oficinas	1	1
Total	12	12

Integración y cohesión de las personas
empleadas en TMB



Programa de acompañamiento a la desvinculación
(jubilados/as parciales)

A todas las personas que pasan a la condición de jubilación se les anima a formar parte de las asociaciones de jubilados de Bus y Metro para ayudarles en la transición.

Se ofrecen el máximo de facilidades a las personas que forman parte de este colectivo de jubilados parciales con el fin de recuperar los porcentajes anuales de trabajo de la manera más flexible posible, para atender su situación personal (de forma compactada y a continuación del contrato laboral previo, de forma fraccionada en cada uno de los años, etc.).



Bodas de Oro y de Plata

Se han **conmemorado los 40 años de servicio de doce trabajadores y trabajadoras de TB y FMB** (7 hombres y 5 mujeres) en activo, en un acto con el que se ha querido reconocer su trayectoria profesional.



Transformación cultural de la compañía

Se han llevado a cabo diversos proyectos y programas orientados a la transformación cultural de la compañía. Acciones que han contribuido a compartir experiencias y mejorar las relaciones, como [¡Recomienda un libro por Sant Jordi a la GenTMB! | GenTMB](#), o un webinar especial por las fiestas navideñas [¿La Navidad te estresa? Ven a un webinar para descubrir cómo afrontarla.](#)

8.3.3. Comunicación interna

El contenido de las acciones llevadas a cabo enlaza con el objetivo “Mejora de la comunicación interna” del Plan Estratégico TMB 2025.

Durante el año 2024 se ha **finalizado la renovación de la intranet de TMB**, dando paso al nuevo portal GenTMB, que además de solucionar los problemas de obsolescencia y de seguridad tecnológica, ha permitido dar un importante paso adelante en cuanto a la participación del personal, así como la segmentación de contenidos en función de los intereses de cada persona.

Continuando con el objetivo, se ha puesto en marcha “Fem un cafè?”, encuentros de pequeño formato del Consejero Delegado con personas de la organización. El objetivo es acercar al máximo directivo de TMB a todo el personal, y que los y las participantes puedan compartir con él aquello que les preocupa o que consideren interesante.

El ámbito de Responsabilidad Social Corporativa ha sido el eje principal de la Comunicación interna, con las siguientes acciones destacadas:

- La campaña anual “Tria la teva causa 2024”, que ha resultado en **“Mou-te contra l’ELA”**.
- Las políticas de género, con diversas acciones como: comunicaciones relacionadas con Dones Stem; la constitución de la Comisión de seguimiento del Plan de Igualdad de Bus; actividades para visibilizar micromachismos; la participación en la carrera de la mujer; iniciativas para animar a mujeres a presentarse a plazas de conductoras; y campañas sobre lenguaje no sexista e inclusivo, entre otras.
- La **gestión de la diversidad, con acciones informativas** entre las que destacan: la aprobación de la política y los procedimientos para la prevención del acoso laboral; la campaña “L’LGTBIfòbia no hi té cabuda a TMB”; la publicación de nuevos recursos sobre igualdad y diversidad en el Campus TMB; la participación de TMB en el desfile de carrozas del Pride; y la campaña “Ens mou la diversitat”, en la que se han tratado temas como la distinción entre

género, identidad de género, expresión de género, orientación sexual y sexo biológico; ¿cómo tratar a una persona víctima de la LGTBI-fobia?; y qué es la LGTBI-fobia.

Las áreas de Innovación y de Personas también han concentrado buena parte de la actividad del ejercicio:

- La puesta en marcha del reto de intraemprendimiento para mejorar la comunicación interna.
- El cierre del reto TMBinnova sobre “¿Cómo podríamos prevenir y reducir el absentismo?”
- El reto Vols dissenyar l’estació de metro del futur?

La información sobre Formación también ha sido relevante entre las actividades del año:

- La participación de TMB en diversas ferias sectoriales.
- La creación y difusión de vídeos para realizar estiramientos en el puesto de trabajo.
- La campaña “Gràcies per ser-hi”, que tiene como objetivo reconocer y agradecer el trabajo de todas las personas que conforman TMB.

En cuanto a la información corporativa, se han emitido 69 avisos oficiales de TB y 110 de Metro; y en lo referente a avisos no oficiales, se han elaborado y publicado 46 para procesos de selección externa y para personal de bolsa.

Se han redactado 238 artículos en la revista GenTMB, y el Club GenTMB ha cerrado el año consolidando una comunidad de casi 6.104 miembros activos. El club también ha permitido **un ahorro de más de 63.293 €** mediante cupones de descuento, compras online y *cashback*.



Igualdad de oportunidades

Requisito de divulgación S1-9 – Métricas de diversidad

Una organización socialmente responsable, como de hecho lo es TMB, debe abordar necesariamente la diversidad humana como una fuente de riqueza, tanto en el ámbito interno como en relación con la ciudadanía en general. Por tanto, se trata de sistematizar y dotar de valor estratégico las actuaciones orientadas a asegurar la igualdad de oportunidades y la inclusión de todas las personas, teniendo en cuenta diferentes perspectivas: género, discapacidad, edad, origen o cultura, prestando especial atención a la potenciación del talento femenino, dado el nivel de masculinización del sector en el que trabajamos.

Durante 2024, se ha continuado con la realización de iniciativas para atraer y potenciar el talento femenino, acciones formativas y de sensibilización, talleres educativos dirigidos a estudiantes, campañas divulgativas, así como la implementación de medidas orientadas a la movilidad con perspectiva de género. En concreto, destacan las siguientes líneas:

Perspectiva de género

- **Planes de igualdad de TB y FMB:** participación en los procesos de negociación e implementación de estos instrumentos internos.
- **Acciones formativas para la plantilla:** sesiones formativas para el personal de seguridad y protección civil sobre prevención y tratamiento de las violencias machistas, a cargo de la Guardia Urbana y la Concejalía de Feminismos del Ayuntamiento de Barcelona; formación sobre igualdad de oportunidades y acoso para la Comisión Ejecutiva.
- **Puntos violeta en las redes de transporte de TMB:** habilitación de puntos concretos en las 7 estaciones de metro de Sta. Coloma de Gramenet durante los días de afluencia masiva de pasaje, así como en otras estaciones de metro de común acuerdo con los distritos y municipios implicados en cada caso. Destaca la colaboración con el Distrito de Sant Martí, estableciendo un nuevo Punt Lila en la estación de Marina los viernes y sábados.

- **Talleres TMB Educa y charlas/coloquios sobre diversidad e inclusión:** durante todo el año, organización de estos talleres para empatizar con la diversidad y concienciar sobre la igualdad de oportunidades y la no discriminación, dirigidos a centros educativos y otros grupos de interés. Destaca la participación en proyectos como “*Feel the Power*”, impulsado por el consejo de las mujeres del Consorci de la Zona Franca (del cual TMB es miembro), y “*Xcelence*” de Fundación Bertelsmann.

- **Días internacionales destacados:** organización de actividades e iniciativas de sensibilización con motivo de:

■ **11-F, Día Internacional de las Mujeres y las Niñas en la Ciencia:** diseño y difusión de una pieza audiovisual sobre el Efecto Matilda, incluyendo el testimonio de una médica del trabajo de TMB.

■ **8-M, Día Internacional de las Mujeres:** diseño e inauguración de la obra “LES DONES QUE ENS MOUEN” en la estación de metro Universitat.



Sesión formativa



Puntos violeta en las redes de transporte de TMB

■ **17-M, Día Internacional contra la LGTBI-fobia:** difusión de una pieza audiovisual en la que diferentes personas trabajadoras lanzaban un mensaje de condena y rechazo.

■ **28-J, Día Internacional del Orgullo LGTBI:** episodio del vídeo-podcast de la compañía con participación de la Associació Visibles, vinilado de andenes y paredes de la estación de metro Universitat con los colores de la bandera LGTBIQ+ y participación con una carroza de personal de TMB en el desfile del Pride BCN.

■ **1-O, Día Internacional de las Personas Mayores:** presentación del recurso digital “Crònica d’un viatge” a las asociaciones de personas jubiladas de metro y bus.

■ **Carrera de la Mujer 2024,** con la participación de más de 70 trabajadoras de TMB.

■ **25-N, Día Internacional contra las Violencias Machistas:** durante el mes de noviembre, difusión de 4 vídeos breves sobre la violencia machista, explicando conceptos como sexismo, patriarcado y micromachismos. El 22 de noviembre, organización de un acto en la estación Universitat con la lectura de un manifiesto y la actuación musical de Gemma Humet.

■ **3-D, Día Internacional de las Personas con Discapacidad:** presentación del mural “*Talent is everywhere*” de la Fundació Eurofirms en la estación de metro Arc de Triomf.

- **Reconocimientos:** TMB recibió el segundo premio en el *STEM Women Congress* por su labor en la promoción del talento femenino.
- **Comisión de Movilidad y Género de ATUC:** TMB acogió una de las reuniones ordinarias de la comisión, donde se presentaron las conclusiones del estudio del Banco de Inversiones Europeo sobre la implementación de planes para prevenir el acoso en las redes de transporte de TMB.



Carrera de la Mujer

Acciones para la prevención de la LGTBI-fobia

- **Días internacionales destacados:** organización de actividades e iniciativas de sensibilización con motivo de:

■ **17 de mayo (Día Internacional contra la LGTBI-fobia):** presentación de una pieza audiovisual con mensajes de personas de la organización para combatir este tipo de conductas. Noticia y vídeo | YouTube.

■ **10 de junio:** estreno del taller “Ens mou la diversitat” para alumnado de 3.º y 4.º de ESO. Se han realizado sesiones en la Escola Joan Miró (50 alumnos) y el Institut El Joncar (90 alumnos), utilizando piezas audiovisuales formativas creadas por TMB con el asesoramiento del Observatori contra l’Homofòbia.

■ **28 de junio (Día Internacional del Orgullo):** publicación de un episodio en el vídeo-podcast de TMB con miembros de la Associació Visibles, explicando su experiencia y el primer año de la entidad. También se vinilaron andenes, asientos y el pasillo de la estación Universitat de L1 con los colores de la bandera LGTBIQ+.

■ **Participación en el Pride 2024:** TMB sumó una carroza al desfile de Barcelona, organizada por empleados y miembros de la Associació Visibles de TMB.



Participación en el Pride

Plan de Igualdad 2022-2025

Durante el ejercicio 2024 se ha avanzado en la implantación de medidas en este ámbito y, en lo que respecta a las formaciones derivadas e incluidas en el Plan de Igualdad, cabe destacar la formación sobre lenguaje inclusivo, sobre perspectiva de género en materia de PRL, sobre igualdad y acoso para el Comité de Dirección, y sobre igualdad impartida al personal encargado de los procesos de selección.

Sin perjuicio de la formación realizada, se han llevado a cabo comunicaciones (promovidas por el Departamento de Dona i Diversitat) para continuar sensibilizando en cuestiones de género y diversidad.

Asimismo, han sido **negociados y aprobados los protocolos de acoso sexual y por razón de sexo en TB, así como el protocolo de acoso por orientación sexual y expresión de género en TB.**

Finalmente, TB y la parte social han **aprobado el protocolo para la desconexión digital de las personas trabajadoras de Transports de Barcelona, SA.**

Perspectiva generacional

El 1 de octubre, **Día Internacional de las Personas Mayores**, se presenta a las asociaciones de jubilados y jubiladas de TB y FMB el recurso digital interactivo “Crònica d’un viatge”. Este espacio

digital permite elegir entre cuatro formas (Trajecte, Històries, Participa y Cronologia) de acercarse a la memoria del servicio de autobús de la ciudad, precedente de la red actual operada por TMB.

Perspectiva de la discapacidad

- **Convenio con la Federació Catalana d’Autisme:** jornadas de sensibilización para el personal de Punts TMB y Digital para mejorar la atención a personas con autismo. Formación a 60 agentes.
- **Prueba piloto en Sagrada Família:** inicio de un proyecto para adaptar el servicio a personas con hipersensibilidad sensorial.
- **Plaza reservada para personas con discapacidad intelectual:** asesoramiento en el proceso de cobertura de una plaza de auxiliar administrativo/a.
- **Día Internacional de las Personas con Discapacidad:** campaña de Eurofirms Foundation con un vinilo en la estación Arc de Triomf, destacando la inclusión.

Denuncias por discriminación

Durante 2024 se han notificado un total de **9 denuncias por acoso psicológico y 2 denuncias por acoso sexual a través del Canal Ético** (13 y 7, respectivamente, en 2023).



Día Internacional de las Personas Mayores



Campaña de Eurofirms Foundation “Día Internacional de las Personas con Discapacidad”

8.4. Seguridad y salud en el trabajo

Requisito de divulgación S1-14 – Métricas de salud y seguridad

Requisito de divulgación S1-11 – Protección social

Todas las personas trabajadoras están dadas de alta en la Seguridad Social, lo que les garantiza cobertura de protección social en diversas circunstancias. Esto incluye protección frente a la pérdida de ingresos a causa de enfermedad, desempleo, lesiones laborales, discapacidad adquirida, permisos parentales y jubilación. A través de los programas públicos de seguridad social, todos los trabajadores están protegidos frente a estos riesgos, lo que asegura su bienestar y estabilidad económica.

8.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral

Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo (SST)

El Servicio de Prevención de Riesgos Laborales (SPRL) lidera el proceso de certificación del sistema de Gestión de Salud y Seguridad de la empresa según los estándares de la Norma Internacional ISO 45001.

El sistema de gestión de la SST es una herramienta fundamental que permite a las organizaciones:

- Disminuir la siniestralidad laboral mediante la evaluación y control de los riesgos asociados a cada puesto de trabajo y evitando las causas que originan los accidentes, así como las enfermedades en el trabajo.
- Cumplir con la legislación en materia de SST, integrando esta última en los procesos de la organización, lo que conlleva una reducción de los costes y

sanciones administrativas derivadas de su incumplimiento.

- Fomentar la cultura preventiva mediante la integración de la prevención de riesgos en el sistema general de la organización y aumentando el compromiso de todas las personas trabajadoras con la mejora continua de la SST.
- Tras haber obtenido la certificación en el pasado 2023, este año se ha llevado a cabo la primera auditoría de seguimiento (recertificación) según el estándar de la norma ISO 45001.

Para poder realizar la auditoría, previamente se ha tenido que:

- Revisar y actualizar la normativa interna del sistema de gestión SST.
- Realizar una auditoría interna previa y compartir los resultados con toda la organización.
- Elaborar los calendarios de auditoría tanto interna como de recertificación.
- Los resultados se han presentado a la organización.

Identificación, evaluación de riesgos y acciones correctoras

La identificación de peligros, según el procedimiento P1010, y la evaluación de riesgos, según el P1008, son una actividad constante del SPRL con el objetivo de eliminar los riesgos para la salud y la seguridad siempre que sea posible o, al menos, controlarlos.

Con el fin de llevar a cabo la vigilancia de estos riesgos, el SPRL elabora un **Plan Anual de Actividades Preventivas (PAAP)** del Servicio de Prevención que, de manera coordinada con los respectivos responsables de las unidades de trabajo y la colaboración de los/as delegados/as de prevención, contempla un conjunto de actividades dirigidas a lograr el control efectivo del riesgo.

Para alcanzar este objetivo, y en base a los resultados obtenidos mediante la ejecución del PAAP, cada unidad de trabajo lleva a cabo un Plan de Acción (PA) que actúa operativamente aplicando las medidas preventivas y gestionando toda la formación e información necesaria para su personal.

En la tabla se indican, **por tipología, el total de actualizaciones de las evaluaciones de riesgos** realizadas durante este año 2024.

Vigilancia de los riesgos laborales

Tipos de actividades de actualización de las evaluaciones de riesgos	TB		FMB		PSM	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Centros de trabajo	23	5	34	35	0	1
Puestos de trabajo	12	12	53	65	0	0
Riesgos específicos de tareas/operaciones de trabajo peligrosas	32	16	13	9	0	0
Riesgos higiénicos	15	15	67	55	1	2
Riesgos ergonómicos	1	7	2	8	1	0
Riesgos psicosociales	1	9	8	10	0	0



A continuación, señalamos como más significativas las actividades realizadas en:

 Dirección Red Bus

- Estudio higiénico sobre la posible exposición a humos de combustión de motores diésel en el ámbito de MM.
 - Estudio higiénico sobre la posible exposición a humos de combustión de motores diésel en el ámbito de almacén.
 - Estudio higiénico sobre la posible exposición a vibraciones en el colectivo de planchistas.
 - Estudio higiénico de CEM, electrostática y radiaciones del CCB.
 - Estudio higiénico sobre la posible exposición a vibraciones en el colectivo de MM.
 - Estudio higiénico de exposición al ruido durante las actividades de MM.
 - Identificación y evaluación de riesgos psicosociales en el ámbito de MM.
 - Evaluación de riesgos psicosociales en el área técnica.
 - Homologación de los Planes de Autoprotección del CON Triangle, CON Zona Franca, Campa 114 y Anexo Port.
- Finalmente, cabe señalar que el nivel de cumplimiento del **conjunto de actividades del PAAP de TB para este año 2024 ha sido del 99 % del total de las actividades planificadas** (99 % en el ejercicio anterior).

 Dirección Red Metro

- Diagnóstico y seguimiento de los riesgos derivados del humo diésel.
 - Diagnóstico y seguimiento de los riesgos derivados de la exposición a la sílice cristalina.
 - Seguimiento de la Directiva del Amianto D080.
 - Completar el mapa de riesgos psicosociales de todo el personal de DXM.
 - Revisión y evaluación de actividades de mantenimiento de las nuevas series de tren.
 - Actualización de las evaluaciones de riesgos en los depósitos de estacionamiento de trenes.
- En lo que respecta a la **vigilancia higiénica específica de los materiales con contenido de amianto (MCA)**, se continúa llevando a cabo el programa de vigilancia y control de calidad de todos los procesos dentro de las instalaciones de los centros y equipos de trabajo donde se ha detectado la presencia de este material.

En la siguiente tabla enumeramos las **actividades más significativas dentro del plan de acción para la gestión de los MCA**, en el ámbito de FMB.

Programa de gestión del amianto en FMB

Acciones del plan de gestión	Actividades
Gestión del plan del amianto	Aplicación práctica de la Directriz D080 y sus procedimientos de desarrollo
Actuaciones de empresas RERA sobre materiales MCA en FMB	Infraestructuras (n = 53) Instalaciones Fijas (n = 0) Material Móvil Talleres Centrales, L1 y L3 (n = 239) Proyecto de desamiantado edificio Zona Franca II (n = 39)
Vigilancia higiénica	Muestras ambientales analizadas: (n=166).
Controles de calidad	Visitas de campo: (n=200). Informes de control de calidad: (n=331).

Finalmente, cabe señalar que **el nivel de cumplimiento del conjunto de actividades del PAAP para este año 2024 ha sido del 92 % del total de las actividades planificadas.**

Projectes i Serveis de Mobilitat

- Simulacro organizado por parte del Servicio de Prevención Mancomunado TMB
- Confort acústico en cabinas del teleférico
- Diseño ergonómico de nuevas cabinas de venta

Finalmente, cabe señalar que **el nivel de cumplimiento del conjunto de actividades del PAAP para este año 2024 ha sido del 95,59 % del total de las actividades planificadas.**

Servicios de salud en el trabajo

El **Servicio de Prevención de TMB** es un servicio **mancomunado** que da cobertura a **Transports de Barcelona (TB), Ferrocarril Metropolità de Barcelona (FMB) y Projectes i Serveis per la Mobilitat (PSM)**. Está formado por un equipo de **25 profesionales**, incluyendo personal sanitario, técnico y administrativo, que trabajan en las cuatro disciplinas preventivas siguientes: seguridad en el trabajo, higiene industrial, ergonomía y psicología, y medicina del trabajo.

Su organización está constituida por unos servicios centrales de apoyo a la gestión y de estudios especializados, y 3 centros PRL de referencia (1 para TB y Corporativo y 2 para FMB). Las funciones generales que desarrolla son las siguientes:

- Proponer a la dirección el diseño del sistema de gestión de la salud y seguridad.
- Asistir técnicamente a las empresas en el ámbito de la salud y seguridad en el trabajo.
- Asesorar y ofrecer apoyo a la dirección de la empresa, a las personas trabajadoras y a sus representantes legales, así como a los órganos de participación, en materia de seguridad y salud.
- Aportar información e impartir formación específica de su ámbito de actuación.
- Cualquier otra función que se determine en la legalidad vigente o en las normas convencionales de aplicación.



Participación de la plantilla, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo

La participación del personal y de sus representantes legales se lleva a cabo a través del Comité de seguridad y salud. Este Comité es paritario entre la representación de la dirección y del personal y, se reúne con carácter ordinario cada mes.

El Comité tiene un reglamento de funcionamiento propio y se formalizan actas firmadas con los temas tratados y el resultado de los mismos, en términos de acuerdo o desacuerdo.

Las personas trabajadoras también participan a través de escritos mediante sus representantes legales o directamente a través de comunicados de riesgo percibido (P631) que pueden remitir

mediante un formulario telemático directamente a su prefectura con copia al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales (SPRL).

En cuanto a **PSM**, la participación se realiza mediante **reuniones periódicas con la dirección**, ya que actualmente **no hay representante legal de los trabajadores** por renuncia explícita de la plantilla. Durante el año, se han llevado a cabo cuatro reuniones para tratar temas específicos de salud y seguridad con la prefectura.

A continuación indicamos los datos más significativos sobre los diferentes mecanismos de participación en el sistema.

Participación y consulta de las personas trabajadoras y sus representantes legales

Sistema de participación	TB		FMB	
	2024	2023	2024	2023
Reuniones ordinarias del comité de seguridad y salud	11	12	11	11
Reuniones extraordinarias del comité de seguridad y salud	14	4	9	3
Visitas conjuntas del comité de seguridad y salud	0	12	77	77
Escritos con respuesta a los Delegados de prevención	1	4	216	194
Formularios de riesgo percibido con respuesta, directamente, a la persona interesada	6	15	120	97
Comunicaciones informativas emitidas por el servicio de prevención	286	1.181	57	150



Fomento de la salud de las personas trabajadoras

El Centro Médico TMB Salud

La puesta en funcionamiento de este centro médico a principios del año 2021 significó una mejora significativa en calidad asistencial y comodidad del personal al poder recibir, directamente, dentro de la empresa una cartera de servicios sanitarios que se ha ido poniendo a disposición del personal progresivamente. **Actualmente, la actividad asistencial se está consolidando, disponiendo de los servicios siguientes:**

- Unidad especializada en la asistencia de lesiones por accidente de trabajo.
- Diagnóstico por la imagen.
- Fisioterapia y rehabilitación funcional.
- Unidad de gestión del absentismo laboral por contingencias comunes.
- Medicina del trabajo.
- Medicina asistencial con las especialidades de cirugía ortopédica y traumatología, medicina interna, psiquiatría y psicología.

Más allá de la asistencia sanitaria de las contingencias laborales, se dispone de un **sistema de gestión de las contingencias comunes** con el fin de colaborar con las personas trabajadoras y el sistema público de salud, con el objetivo común de reducir la duración de estos episodios facilitando diagnósticos y si fuera posible, también tratamientos para una curación efectiva del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

La empresa también dispone de un **programa de asistencia social y sanitaria**, mediante el cual se desarrollan actividades como la atención a las consultas del ámbito social, ayuda por la deshabituación del tabaco, atención a los trastornos de dependencia a sustancias psicoactivas o ludopatías.

Al mismo tiempo, también se desarrollan **actividades de promoción de la salud** dirigidas a reducir el riesgo de enfermedades prevalentes en nuestra sociedad. Entre las que pueden destacarse las siguientes:

- Promoción de hábitos dietéticos saludables y de pérdida de peso.
- Prevención de trastornos musculoesqueléticos.
- Prevención de enfermedades mentales.
- Prevención del cáncer de colon y de próstata.
- Campañas de vacunación de la gripe estacional.

Estas campañas han contado con la participación de más de 1.700 personas y se han suministrado un total de 70 dosis de la vacuna de la gripe.

De las dos primeras actividades se han realizado talleres divulgativos y prácticos de promoción de la salud (PST) en un formato muy reducido y personalizado, con una participación de cerca de ochenta personas.

Además, se han hecho talleres formativos teórico-prácticos para la prevención de trastornos musculoesqueléticos en un formato muy reducido y personalizado, con una participación de 31 personas.



Servicio de Atención a las Personas

El **Servicio de Atención a las Personas es de nueva creación** desde el mes de junio del presente año.

Hasta ahora la atención a las personas, más allá del ámbito médico, se ha ceñido formalmente al campo del “trabajo social” y de la asistencia, para contribuir al bienestar de personas que se encuentran en situación de necesidad o vulnerabilidad. **A nivel de RRHH no existía un canal formal ni un servicio específico para atender situaciones que suelen producirse en cualquier entorno laboral**, derivado de la relación entre personas:

- Dificultades relacionales.
- Dificultades de gestión emocional.
- Mala relación entre compañeros o entre diferentes niveles jerárquicos.
- Conflictos.
- Desubicación, desmotivación, desorientación.

Total casos atendidos (desde junio '24)		Personas afectadas		Tipología
24	8 Metro	48		8 grupales
	2 TB			
	13 Corporativo	32 hombres	16 mujeres	16 individuales
	1 Teleférico			

Se trata de situaciones o comportamientos que generan un malestar personal o grupal en el entorno laboral, que dificultan el día a día en el trabajo y también por tanto, la productividad.

Este nuevo servicio completa la atención psicosocial que se ha ido ofreciendo hasta ahora, con una atención que contribuya al bienestar emocional de las personas trabajadoras, tanto en el ámbito laboral como personal, asesorando, mediando y ofreciendo herramientas según cada necesidad o situación, ya sea a nivel individual como a nivel grupal.

Trabajo social

En las siguientes tablas se especifica la **tipología de atención social y el número de casos atendidos**:

TB	Mujeres		Hombres	
	2024	2023	2024	2023
Tipología de la prestación social				
Trastornos de salud por problemas de adicción	-	-	26	18
Atención y seguimiento IT por motivos Sociales	10	13	5	7
Recomendación de horarios excepcionales	7	7	28	31
Apoyo en situaciones de violencia	7	5	-	-
Asesoramiento y seguimiento en gestiones y recursos internos y externos en situaciones de dependencia	77	47	132	124

FMB	Mujeres		Hombres	
	2024	2023	2024	2023
Tipología de la prestación social				
Trastornos de salud por problemas de adicción	1	1	14	18
Atención y seguimiento IT por motivos Sociales	15	24	12	5
Recomendación de horarios excepcionales	21	21	9	11
Apoyo en situaciones de violencia	6	5	-	-
Asesoramiento y seguimiento en gestiones y recursos, tanto internos como externos, en situaciones de dependencia	123	112	91	85

Fondo de Ayuda Social

Con respecto a los datos del Fondo de Ayuda Social (FAS), en la siguiente tabla se indican los **datos económicos y el volumen de beneficiarios**.

TB	Mujeres		Hombres		Concedido	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Beneficiarios/as	19	16	152	152	323.665€	290.028€
Peticiones prestación mensual	8	5	42	45	-	-
Peticiones prestación puntual	-	-	11	21	7.004€	19.421€
Peticiones prestación gafas / plantillas	36	18	183	87	10.950€	5.800€
Peticiones préstamos	-	-	5	6	26.100€	46.110€

FMB	Mujeres		Hombres		Concedido	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Beneficiarios/as	58	64	82	78	161.872€	159.285€
Peticiones prestación mensual	11	21	28	25	-	-
Peticiones prestación puntual	5	5	5	11	3.815€	6.740€
Peticiones prestación dental	128	71	186	125	80.274€	49.846€
Peticiones prestación gafas / plantillas	99	54	84	69	10.933€	6.200€
Peticiones préstamos				1		1.300€

El **Fondo de Ayuda Social (FAS)** ha registrado un ligero **aumento en los importes concedidos en 2024** respecto a 2023, llegando a 323.665 € en TB y 161.872 € en FMB. En TB, los beneficiarios han pasado de 168 a 171, destacando el incremento en las prestaciones por gafas y plantillas, que casi se han doblado. En FMB, el número de beneficiarios se mantiene estable, pero también se ha registrado un fuerte aumento en estas prestaciones. En cambio, las prestaciones puntuales y los préstamos han disminuido en TB, mientras que en FMB los préstamos han aumentado tanto en número de peticiones como en importe concedido.

En **PSM**, se ha concedido una **prestación mensual** por un importe de 180,60 €, solicitada por un trabajador (hombre).



Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de las personas trabajadoras directamente vinculados con relaciones comerciales

Teniendo en cuenta las características específicas del servicio ofrecido por TMB, es imprescindible establecer un control operacional que permita eliminar los peligros o, si esto no es factible, reducir los riesgos para la seguridad y salud a niveles tan bajos como sea razonablemente viable para las diferentes áreas y actividades operacionales, con el fin de controlar la seguridad de las personas que utilizan, para su movilidad, nuestros servicios de transporte de viajeros.

COBERTURA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SALUD Y LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO

El alcance de cobertura del sistema es la totalidad del personal propio y externo que desarrolla funciones profesionales dentro de las instalaciones de las empresas del grupo.

Tipos de actividades de actualización de las evaluaciones de riesgos	TB		FMB		PSM		Externos	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Trabajadores bajo el alcance del sistema de seguridad y salud	4.856 (100%)	4.876 (100%)	4.010 (100%)	4.249 (100%)	29 (100%)	45 (100%)	10.800 (100%)	9.213 (100%)
Trabajadores bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetos a una auditoría interna	4.856 (100%)	4.876 (100%)	4.010 (100%)	4.249 (100%)	29 (100%)	45 (100%)	10.800 (100%)	9.213 (100%)
Trabajadores bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetos a una auditoría externa o de certificación	4.856 (100%)	4.876 (100%)	4.010 (100%)	4.249 (100%)	29 (100%)	45 (100%)	10.800 (100%)	9.213 (100%)

Informe de la gestión de la seguridad en Bus

Los hitos más importantes de 2024 en relación con Seguridad Bus han sido los siguientes:

- La finalización de la instalación de las cámaras de seguridad en toda la flota de autobuses. En el CCSB también se instalaron y pusieron en marcha diferentes versiones del software de gestión de las imágenes del proyecto CCTV.
- Desde un punto de vista operativo, la disponibilidad progresiva del CCTV a bordo ha intensificado la petición de extracción de imágenes hasta superar la cifra de 3.500 en 2024 para situaciones relacionadas con la seguridad de los viajeros, reclamaciones por daños, etc. Estas extracciones también incluyen las peticiones trasladadas desde Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
- Este proyecto también ha permitido la realización de operativos policiales con la ayuda de las imágenes que facilita el sistema CCTV a bordo.
- La instalación de lectores de matrículas en los accesos rodados a Triangle y ZF y parcialmente en Horta. A la espera de tener todos los accesos rodados con lector de matrícula, los lectores instalados en Triangle y Horta operan con normalidad.
- En el transcurso de 2014 se trasladó el CLS de Horta, pasando de estar al lado del repostaje para llevarlo al acceso de servicio de la carretera de Cerdanyola.
- También se ha realizado una auditoría del sistema de seguridad de las cocheras de Horta y Triangle.
- En cuanto a las campas, con la entrega de la campa AMB, el pasado febrero, se dejó de prestar el servicio de seguridad. Por otro lado, en noviembre se inició un nuevo servicio de seguridad en la campa de la calle 114.
- A comienzos de año se puso en marcha la vigilancia de las dependencias en el CON de Horta con la ayuda de un dron.
- Toda la plantilla estable de VVS, Vigilantes de Seguridad, han sido formados en el tratamiento de la diversidad y de género.

- Finalmente, se han informatizado los indicadores de Gestión de la Unidad de Seguridad en un entorno “SharePoint” y “Power BI”.
- Se han iniciado tres proyectos para:
 - » Incrementar la seguridad de las tarjetas TCat.
 - » Mejora de los sistemas de seguridad de la camp 114.
 - » Mejora de la seguridad en los dos centros de transformación de las dos estaciones de carga de oportunidad en los terminales de las líneas H12 y V15.

Organización y procedimientos en Bus

- Continúan en vigor las instrucciones de bus de acogida tras una ausencia prolongada (60 días y 6 meses) y para hacer tutorías.
- Continúa aplicándose la instrucción de retirada del complemento IT en TB, aplicando un preaviso de 30 días por app y carta. Esta medida sigue manteniendo unos resultados satisfactorios, ya que el porcentaje de altas medias ha sido del 20% y por otro lado se ha reducido drásticamente las personas candidatas a la retirada del complemento.
- Por otro lado, se siguen aplicando diversas medidas para mejorar la conciliación (procedimiento no acumulación de actividades, destacamento, elección de vacantes, mejora de la periodicidad equilibrada y cambios voluntarios de CON, digitalización de los comunicados...).
- Se ha trabajado en un nuevo modelo organizativo, pendiente de implantación, para favorecer la proximidad y la mejora de la comunicación.

Plataforma de bienestar

Desde el segundo semestre del año, **se ha puesto a disposición de todas las personas trabajadoras una plataforma de bienestar que incluye programas de bienestar relacional, psicoemocional, físico y financiero**, a través de retos, e-books / audiolibros con webinars y programas de bienestar intensivos. Desde su inicio hasta el 31 de diciembre, 727 personas se han adherido.

Desde la plataforma de bienestar también se ofrece la posibilidad de recibir orientación psicológica, con personal psicólogo externo, como solución integral para promover el bienestar, tanto laboral como personal, de todas las personas trabajadoras de TMB. Se ha atendido a 20 personas y se han realizado un total de 61 sesiones de orientación psicológica.



8.4.2. Accidentalidad laboral

Lesiones por accidente laboral

Ámbito Bus

La **frecuencia de lesiones por accidente de trabajo en TB en este año 2024 es de 29,30**, que corresponde al número de lesionados por cada millón de horas trabajadas. El año 2023 fue de 30,89.

Con respecto a los accidentes descritos como graves, ha habido **2 accidentes graves** frente a los 7 del año 2023.

Gravedad de las lesiones	2024				2023	
	Mujeres	Hombres	Total	Tasa	Total	Tasa
Mortales	-	-		-	-	-
Graves	-	2	2	1,00%	7	3,10%
Leves y muy leves	23	188	211	99,00%	219	96,90%
Totales	23	190	213	100%	226	100%

En referencia al **grado de las lesiones provocadas por los accidentes de trabajo del personal externo** que trabaja en las dependencias e instalaciones de TB, el número de sucesos es el siguiente:

Grado de las lesiones provocadas por los accidentes de trabajo	2024	2023
Sin baja	10	14
Con baja - leves	13	4
Con baja - graves	0	0
Mortales	0	0

Ámbito Metro

La **frecuencia de lesiones por accidente de trabajo en este año 2024 es de 30,81**, que corresponde al número de lesionados por cada millón de horas trabajadas. El año 2023 fue de 32,93.

Con respecto a la gravedad, se han producido **2 accidentes graves** frente a los 7 del año 2023.

Gravedad de las lesiones	2024				2023	
	Mujeres	Hombres	Total	Tasa	Total	Tasa
Mortales	0	0	0	0	-	-
Graves	0	2	2	1,20%	7	3,10%
Leves y muy leves	54	109	163	98,80%	219	96,90%
Totales	54	111	165	100%	226	100%

En referencia al **grado de las lesiones provocadas por los accidentes de trabajo del personal externo** que trabaja en las dependencias e instalaciones de FMB, el número de sucesos es el siguiente:

Grado de las lesiones provocadas por los accidentes de trabajo	2024	2023
Sin baja	21	12
Con baja - Leves	17	30
Con baja - Graves	0	0
Mortales	0	0

Proyectos y Servicios de Movilidad

En PSM, este año **no se ha producido ningún accidente de trabajo**. En cambio, el año pasado se registraron 3 accidentes en el centro de trabajo, todos ellos sin gravedad.

Gravedad de las lesiones	2024				2023	
	Mujeres	Hombres	Total	Tasa	Total	Tasa
Mortales	0	0	0	-	0	0
Graves	0	0	0	-	0	0
Leves y muy leves	0	0	0	-	3	100%
Totales	0	0	0	-	3	100%



Enfermedades laborales

Durante el año 2024 **no se ha notificado ningún caso de nueva enfermedad profesional ni ningún nuevo caso de lipoatrofia semicircular**.

Vigilancia de la salud y enfermedades profesionales

La vigilancia individual de la salud frente a la posible exposición a los riesgos en el puesto de trabajo se ha realizado según la planificación prevista. Este año hemos incluido un **nuevo protocolo específico de Vigilancia de la Salud, que viene derivado del estudio de la exposición a humos diésel**.

Los datos más significativos de esta actividad preventiva se pueden ver en las tablas a continuación:

Actividad planificada de la vigilancia de la salud individual	TB		FMB		PSM	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
No obligatoria	91	249	87	148	0	0
Obligatoria	2.274	2.267	2.032	2.011	2	10
Específica por posible exposición al amianto	46	51	730	819	0	0

Tipo de actividades de actualización de las evaluaciones de riesgos	TB		FMB		PSM	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Cambio de funciones y riesgos	2	33	33	115	3	0
Iniciales	341	247	144	112	0	0
Reingresos a la empresa	115	193	137	87	0	0
Retorno al trabajo después de incapacidad temporal	183	133	121	115	2	0

Temas y preocupaciones clave mencionados

Proyecto Empresa Saludable

Este proyecto **se enmarca dentro del Plan Estratégico de la empresa**, y en concreto es el núm. P033, con el objetivo de continuar desarrollando y adaptando el concepto a los tiempos presentes teniendo en cuenta que desde los años 90 ya se están llevando a cabo actividades orientadas a mejorar la motivación, el compromiso y la productividad del personal a través de la mejora de su salud emocional y física

En concreto, y con esta voluntad de seguir avanzando, este año **pueden destacarse las acciones** siguientes:

- Diferentes acciones de comunicación de promoción de la salud.
- Revisión y actualización de las intervenciones de promoción de la salud dirigidas al riesgo cardiovascular, el tabaco, el dolor de espalda, la obesidad y el cáncer de próstata.
- Consolidación del taller de nutrición saludable y del taller de espalda saludable.
- Desarrollo de nuevos programas de promoción de la salud orientados a la salud integral de la mujer.

Al mismo tiempo, **se ha mantenido de manera coordinada con el Departamento de Salud de la Generalitat de Catalunya el Programa de vacunación frente a la gripe, el tétanos y la difteria.**

Desarrollo de nuevos programas de promoción de la salud orientados a la salud integral de la mujer.





09

Compromiso social

9.1. Plan de responsabilidad social- Agenda 2030

Desde este ámbito, **se impulsa la incorporación de criterios ambientales, sociales y de buen gobierno en la organización, propiciando un enfoque de gestión alineado con el desarrollo cada vez más sostenible y equitativo de la sociedad.**

Durante 2024, con el **objetivo de adecuar el Plan a las últimas tendencias internacionales en materia de sostenibilidad**, con especial atención a la CSRD, así como a los Anexos 1 y 2 del Reglamento delegado (UE) de la Comisión que complementan la Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo donde se recogen los ESRS, se ha trabajado en la licitación de servicios de consultoría que ayuden a tal finalidad.

9.2. Contribución a la sociedad

Impacto económico, social y ambiental de TMB

En un estudio realizado en el año 2021 con la colaboración de la *Universitat Pompeu Fabra, Barcelona School of Management*, se cuantificó monetariamente el impacto de la actividad de TMB en la sociedad. El trabajo contempló dos vertientes: el impacto en la economía y el impacto social y medioambiental, basado en el ahorro que TMB genera en externalidades negativas para la sociedad.

De este trabajo se concluyó que el **impacto de TMB en la economía de Cataluña** es de **1.689,10 millones de euros**, el 0,67% del PIB catalán, y también que la actividad de TMB **genera 27.887 puestos de trabajo en toda Cataluña**, el 0,80% del empleo total en Cataluña (la ocupación generada multiplica por 3,30 los puestos de trabajo directos de TMB).

En cuanto al **impacto social y ambiental**, el ahorro generado por TMB en externalidades negativas (los tiempos de desplazamiento, el uso de la infraestructura viaria, los accidentes, los efectos en la salud de las personas y el impacto ambiental global de las emisiones de CO₂eq, el consumo de energía y el ciclo de vida de los vehículos) es de unos **706,50 millones de euros** anuales.

Finalmente, **el impacto global de TMB** como resultado de sumar ambos efectos, y restarle las aportaciones económicas recibidas en forma de aportaciones de las administraciones públicas, fue de **2.395,60 millones de euros en Cataluña**, es decir, cada euro que las administraciones aportan a los viajeros de TMB genera un retorno a la sociedad de **6,50 euros**.

Fomento de la comunidad local

Más del 99% de las adquisiciones realizadas en el año 2024 se han hecho a empresas españolas y, dentro de estas, el 68,07% a la provincia de Barcelona y el 1,24% a empresas del resto de Cataluña. Se han reducido las compras fuera de España casi 4 puntos porcentuales.

Respecto al año anterior, destaca el aumento del 11,62% de las adquisiciones en la provincia de Barcelona.

Total de adquisiciones



9.3. Fundación TMB

9.3.1. Proyectos sociales

Desde este ámbito **se promueve la cultura de la cooperación y la solidaridad mediante actuaciones dirigidas a la plantilla y se propician colaboraciones con los colectivos más vulnerables y con el tercer sector de acción social, materializando el compromiso de TMB con el desarrollo equitativo de la sociedad.**

Durante 2024, se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:



Servicios solidarios bus: 36 servicios, con la colaboración de 20 profesionales voluntarios diferentes, que han ocupado 113 horas y han beneficiado a 1.072 personas de colectivos en riesgo de exclusión social. Cabe destacar la valoración positiva de esta actividad tanto por parte de las entidades, que destacan el trato humano de las personas que la hacen posible, como por parte del voluntariado TMB, que afirma sentirse orgulloso de su empresa.



Colaboraciones en difusión: se han acordado un total de 85, para dar a conocer iniciativas/eventos/campañas de entidades del tercer sector social mediante canales de comunicación propios de TMB y que han beneficiado a 82 entidades.



Donaciones: durante 2024, hemos llevado a cabo dos donaciones, por una lado, un excedente de vestuario en desuso de TMB a la ONG Conductors Solidaris de Catalunya, con fines solidarios y para su entrega fuera del Estado español, así como un lote de 50.000 mascarillas FFP2 con fecha de caducidad inminente al Hospital Universitario Vall d'Hebron, con fines sanitarios y de salud pública.



Tria la teva causa i Mou-te 2024: 14.ª edición de este proyecto, la Esclerosis Lateral Amiotrófica (ELA) ha sido la causa solidaria escogida por la plantilla de TMB para 2024. Este año se han realizado diferentes acciones de concienciación y sensibilización, de la mano de la Fundació Miquel Valls.

En el ejercicio anterior también se llevaron a cabo los proyectos de servicios solidarios para la movilidad, las colaboraciones con entidades sociales, “Tria la teva causa i mou-te 2023” y diversas donaciones.

9.3.2. Proyectos culturales

TMB ha impulsado diversas iniciativas culturales durante 2024, reforzando su colaboración con instituciones culturales y ofreciendo actividades que enriquecen la experiencia del transporte público.

Entre las acciones destacadas, se han renovado convenios con L’Auditori de Barcelona, el MACBA y el Gran Teatre del Liceu, y se han iniciado conversaciones con el Institut Català de Cultura (ICUB) para nuevos proyectos conjuntos. Además, el Concurso de Relatos Cortos de TMB ha redefinido sus objetivos para enfocarse en centros escolares, y se ha licitado un nuevo entorno web para su gestión.

Por otro lado, se llevaron a cabo eventos culturales relevantes como la Noche de los Museos, con una exposición en el Espai Mercè Sala, y el Subtravelling Festival, que celebró su 14.ª edición en colaboración con el Seoul Metro International Subway Film Festival. En el ámbito musical, se han añadido 10 nuevos puntos de música en vivo en la Red de Metro, alcanzando un total de 52 espacios, y se celebró el Día Internacional de la Música con una muestra conjunta en la estación Diagonal.

El Espai Mercè Sala ha acogido diversas exposiciones de interés como “600 Años de los Gigantes de Barcelona”, “La parada del bus”, “Un mar abierto a todos” y “Quince, a través de la mirada de una generación”, ofreciendo una plataforma para proyectos de fotografía e ilustración vinculados a la cultura y la sociedad.

Además, se han organizado otras acciones en la Red de Metro, como la colocación de un piano de media cola en el vestíbulo de Diagonal en colaboración con el Festival Internacional de Música Maria Canals. Finalmente, se ha iniciado la planificación de las actividades conmemorativas del Centenario del Metro de Barcelona, que se desplegarán a partir del 30 de diciembre de 2024 y durante todo 2025.



Centenario del Metro de Barcelona



Subtravelling Festival



Festival Internacional de Música Maria Canals



Espai Mercè Sala: exposición “600 Años de los Gigantes de Barcelona”

9.3.3. TMB Educa

TMB ha impulsado **diversas acciones para promover una movilidad sostenible, segura y equitativa, con especial atención a la educación y la sensibilización de la ciudadanía.**

Entre las iniciativas más destacadas, se han realizado 189 **visitas educativas a las instalaciones de TMB** durante el curso 2023-2024, con 4.584 participantes, y 62 visitas más durante el período de septiembre a diciembre de 2024. También se han **ampliado los talleres “TMB es mou per l’educació”**, dirigidos a prevenir el abandono escolar entre estudiantes de ESO, con la participación de 41 alumnos de institutos de Barcelona.

Además, se ha ampliado el catálogo de visitas educativas con dos nuevas actividades: **“Seguretat al metro”**, para concienciar sobre situaciones de riesgo, y **“Un metro per a tothom”**, para dar a conocer la labor de los grupos de intervención. También se ha creado la primera actividad digital del proyecto educativo, **“Els més petits visiten l’estació”**, disponible en la web de la Fundación TMB a partir de enero de 2025.

Finalmente, se han llevado a cabo acciones especiales, como la teatralización del cuento infantil **“La Petita Història del Bus”** durante la exhibición de vehículos clásicos y el **“Taller Dia Sense Cotxes”** en Badalona, en el marco de la Semana Europea de la Movilidad.



9.3.4. Patrimonio histórico

TMB **continúa trabajando en la conservación y promoción de su fondo patrimonial con el objetivo de crear una exposición única y permanente sobre el transporte público de Barcelona.**

Entre las actuaciones más destacadas, se ha avanzado en la **digitalización del archivo fotográfico**, con la incorporación de 22.900 nuevas imágenes este año, alcanzando un total de 42.000 imágenes. También se ha finalizado la digitalización de las colecciones históricas de Metro y del Funicular de Montjuïc.

Dentro del marco del Centenario del Metro de Barcelona, se ha elaborado el libro **“La dona treballadora del Metro de Barcelona (1924-2024)”**, que analiza la evolución

histórica del papel de la mujer en TMB y se publicará el 8 de marzo, coincidiendo con el Día Internacional de la Mujer.

En el ámbito de conservación de vehículos, destaca la **cesión del tranvía 358 al Museo de Móra la Nova** para su restauración y exhibición durante diez años. Además, se trabaja en la **restauración de cinco trenes históricos y en la identificación de un espacio adecuado para albergar una exposición permanente del transporte público de Barcelona.**

Finalmente, TMB ha **participado en diversos eventos** de ciudad, como la Cabalgata de Reyes, la Fiesta Mayor de Horta y las Fiestas de la Mercè, con la **presencia de vehículos históricos.**



Libro “La dona treballadora del Metro de Barcelona (1924-2024)”



Cabalgata de Reyes

9.4. Derechos humanos

En cuanto a los acuerdos y contratos de inversión y operaciones significativos con cláusulas sobre los derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos, TMB opera dentro del ámbito del área metropolitana de Barcelona donde no existen riesgos significativos de vulneración de derechos humanos fundamentales, ni para su personal ni para su clientela. Es por ello que durante el año no se han realizado acuerdos de inversión que incluyan cláusulas específicas de derechos humanos.

No obstante, **todos los pliegos de condiciones particulares de TMB** incorporan un apartado específico de obligaciones generales en materia ambiental y también social que especifica la obligación por parte del proveedor de ser conocedor y comprometerse a cumplir: la normativa ambiental vigente, la política ambiental de TMB y los procedimientos de aplicación, **y las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.**

Cabe señalar también que TMB forma parte desde 2019 del **Grupo de compra pública socialmente responsable (GCPSR)**, que es una entidad formada por diversas instituciones públicas de Cataluña, universidades y organizaciones de la sociedad civil que promueven la Justicia Global y el respeto a los Derechos Humanos en la cadena de suministro de los bienes y servicios. La administración pública tiene la obligación de garantizar los Derechos Humanos a lo largo del ciclo de vida de los productos que compra y especialmente en las primeras fases de la cadena (extracción de materias primas, producción, fabricación), donde se producen la mayor parte de las vulneraciones de derechos (laborales, sociales y ambientales).

A nivel corporativo se han realizado, a través de las aulas virtuales, y al tratarse de una acción que afecta prácticamente a la totalidad de la plantilla (en formatos de grupos de más de 150 personas de media), acciones relacionadas con la difusión y sensibilización del conocimiento del Código Ético-*Compliance*-conflicto de interés, Protección de Datos, y otras formaciones de tipo legal y normativo.



Formaciones en TB

Curso	Número de asistencias	Cursos	Horas / curso	Total horas realizadas por curso
Acoso laboral (miembros comisión)	26	4	10	40
Acoso sexual y LGTBI (comisión)	12	2	12	24
Catálogo de criterios en contratación pública	127	2	1,5	3
Comunicación perspectiva igualdad	9	1	4	4
E2400010 régimen jurídico	1	1	9	9
E2400026 contratación pública	2	1	300	300
E2400029 errores frecuentes	1	1	8	8
E2400038 ejecución de contratos	1	1	3	3
Identificar y prevenir acoso mando	5	2	1	2
Igualdad e impacto en competitividad	5	2	1	2
Nuevo reglamento comisión igualdad	1	1	7	7
Perspectiva de género	4	1	2	2
Perspectiva de género en materia PRL	18	2	2	4
Perspectiva de género en materia PRL <i>online</i>	5	1	2	2
Total	217	22	363	410



Formaciones en FMB

Curso	Número de asistencias	Cursos	Horas / curso	Total horas realizadas
Asesoría jurídica (ACI)	57	1	1	67
Acoso laboral (Miembros Comisión)	46	1	10	460
Acoso sexual y LGTBI (Comisión)	12	1	12	144
Catálogo de criterios en contratación pública	202	1	2	303
Comunicación perspectiva igualdad	19	1	4	76
Coordinación e información normativa laboral	6	1	7	42
E2400002 normas Euro sostenible	2	1	16	32
E2400009 grado derecho	1	1	1.000	1.000
E2400014 protección de datos	1	1	20	20
E2400030 agente de igualdad	3	1	225	675
E2400035 compliance officer	1	1	300	300
Identificar y prevenir acoso	2	1	2	4
Igualdad, concepto general convenio	88	1	1	88
Igualdad e impacto en competitividad	2	1	2	4
LOPD	61	1	2	142
Normativa laboral	4	1	3	12
Nuevo reglamento comisión igualdad	17	1	7	119
P891 PSS prevención acoso psicológico	1	1	1	1
P892 PPS prevención acoso sexual	1	1	1	1
Total	526	19	1.616	3.490

En materia de Derechos Humanos, se ha realizado una formación dirigida a las personas que trabajan en los ámbitos de Seguridad e Intervención–Control del Fraude, así como a los vigilantes de empresas externas, para evitar la discriminación (incluyendo contenidos sobre identidad de género, orientación sexual, religión, discapacidad, origen étnico e ideología):

Formaciones en TB

	2024			2023		
	Plantilla	Formados en DDHH	%	Plantilla	Formados en DDHH	%
Unidad de Seguridad	12	2	16,67%	12	2	16,67%
Seguridad y Control del Fraude	-	-	-	-	-	-
Total	12	2	16,67%	12	2	16,67%

Formaciones en FMB

	2024			2023		
	Plantilla	Formados en DDHH	%	Plantilla	Formados en DDHH	%
Unidad de Seguridad	26	14	53,80%	26	17	65,40%
Seguridad y Control del Fraude	50	46	92,00%	50	39	78,00%
Total	76	60	78,90%	76	56	73,70%



10

Protección del medioambiente

10.1. Gestión ambiental

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

- **Velar por que la protección del medio ambiente se lleve a cabo mediante metas y directrices concretas de comportamiento** en todas las áreas de la actividad de la empresa.
- **Reducir sus impactos ambientales** generados como consecuencia de las emisiones atmosféricas, la captación y el vertido de aguas y la generación de residuos.
- **Revisar periódicamente el grado de protección ambiental**, con el objetivo de detectar puntos débiles y poder disponer de las actuaciones de mejora necesarias.
- **Definir un marco de políticas, acciones y objetivos que permitan avanzar formalmente en estas actuaciones de mejora necesarias.** El equipo de Calidad y Medio Ambiente es el órgano encargado de la redacción de todas estas políticas, así como de su redacción e implementación.
- **La mejora continua y la prevención de la contaminación** para lograr un desarrollo más sostenible, mediante el uso moderado de la energía y el agua, y mediante una gestión ambientalmente correcta de los productos utilizados.
- **Informar y formar ampliamente a todos los trabajadores sobre los aspectos medioambientales** derivados de su actividad, así como motivarlos para que su comportamiento en el trabajo refleje la concienciación medioambiental de toda la organización.
- **Exigir a los proveedores y a las empresas subcontratadas una concienciación ambiental acorde con la de TMB. Poner a disposición del público** que esté interesado, **la información sobre los esfuerzos y actuaciones ambientales** realizadas para mejorar la protección medioambiental.

Principales actuaciones del área y actuaciones realizadas durante el ejercicio vinculadas con el Plan Estratégico de la empresa

- Implantación en la L9 y L10 de un Sistema de Gestión Ambiental basado en las normas ISO 14001. Realización de la auditoría interna.
- Obtención de la certificación ISO 14001 e ISO 50001 en la L4.
- Renovación de la certificación ISO 14001 e ISO 50001 implantada en TB.
- Elaboración del Plan de Uso y Gestión Eficiente del Agua de TMB.
- Puesta en producción de un desarrollo informático para poder hacer el seguimiento del nivel de ambientalización de las compras de TMB.



Desde finales de 2019, FMB dispone de un **Cuadro de Mando Ambiental y Energético** que permite hacer el seguimiento de la evolución de su comportamiento ambiental y energético. Esta herramienta se mantiene y mejora continuamente. En 2024, entre otras cosas, se han creado nuevos informes que permiten hacer el seguimiento del consumo energético real de la flota respecto al consumo esperado, y se ha elaborado un informe que permite hacer el seguimiento de la evolución del indicador cesta Índice de Calidad Ambiental (IQA).

Desde 2024, el Índice de Calidad Ambiental (IQA) está incluido como objetivo de TMB. Se trata de un indicador de tipo cesta que sirve para calcular la mejora del comportamiento ambiental en TMB y que también contempla la reducción de las emisiones de CO₂. El logro o no de este objetivo afecta económicamente a más de 600 personas trabajadoras.

Desde el año **2009**, TMB dispone de una **política de compra verde**, con el compromiso de incrementar la adquisición de **productos, obras y servicios ambientalmente responsables**. Para reforzar esta línea de actuación, en **2021** se

actualizó el procedimiento **P716 - Diseño y adquisición de bienes, obras y servicios con criterios ambientales**, con el objetivo de integrar **requisitos relacionados con la prevención de la contaminación, especialmente la del aire**, en los procesos de adquisición de TMB.

Durante **2024**, la **unidad de Gestión Ambiental** ha impulsado activamente la incorporación de **criterios ambientales en la compra de suministros, obras y servicios**, promoviendo una adquisición más sostenible por parte de los promotores. Además, se ha puesto en producción un **nuevo desarrollo informático** que permite **hacer el seguimiento del nivel de ambientalización de las compras** de TMB, mejorando la trazabilidad y la eficacia en la gestión ambiental de las adquisiciones.

Paralelamente, con el objetivo de **sensibilizar a los trabajadores y trabajadoras de TMB sobre las principales problemáticas ambientales** y fomentar buenas prácticas, entre **marzo y agosto de 2024**, se publicaron en **La Casa Sonora de la GenTMB** una serie de **videopódcast** sobre el **consumo de agua, la gestión de residuos, el cambio climático y la calidad del aire**.



Prevención de riesgos ambientales

El 16 de octubre de 2019 se publicó la orden ministerial TEC/1023/2019 en la que se establece la fecha a partir de la cual será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria para las actividades clasificadas como de nivel de prioridad 3 por la ley. **FMB y TB no están incluidos dentro de este nivel, por lo que no están obligados a establecer dicha garantía**. No obstante, en la póliza de responsabilidad civil de las sociedades se incluye una cobertura por contaminación accidental con un límite de indemnización por siniestro y año de 61.200.000 € (1.200.000 € para la empresa TB y 60.000.000 € para la empresa Metro).

En los años 2023 y 2024 no ha habido **ninguna sanción o multa por incumplimiento de normativas ambientales**.



Sistema de gestión ambiental y energética

Los sistemas de gestión basados en las normas ISO 14001 e ISO 50001 favorecen la mejora del comportamiento ambiental y energético de la organización y la prevención de la contaminación, y son garantía del cumplimiento de los requisitos legales aplicables.

El Sistema de Gestión Ambiental y Energética se ha diseñado e implantado de forma integrada en el Sistema de Gestión de Calidad de TMB.

Con el fin de asegurar el buen funcionamiento y la eficacia del Sistema de Gestión, a lo largo de 2024 se han **coordinado e impartido diferentes acciones formativas relacionadas con el Sistema de Gestión y con herramientas informáticas necesarias para su mantenimiento**.

Gestió ambiental al Bus

TB dispone de un **Sistema de Gestión Ambiental y Energético basado en las normas ISO 14001 e ISO 50001** implantado a nivel de Dirección de la Red de Bus en los 4 CON. Actualmente, sin embargo, solo están certificados los centros de Horta, Zona Franca y Triangle. Está previsto el cierre del CON de Ponent a principios de 2025.

En el mes de septiembre se ha llevado a cabo la auditoría interna del Sistema de Gestión y en noviembre se ha realizado la auditoría externa.

Gestión ambiental en el Metro

En 2021 se comenzó a trabajar en la implantación de un Sistema de Gestión ambiental y energético en la L3, basado en las normas ISO 14001 e ISO 50001, con la intención de ampliarlo progresivamente al resto de líneas.

En 2023 se acordó el calendario de ampliación de la certificación al resto de líneas de la red. **Se prevé que todo FMB esté certificado en ISO 14001 e ISO 50001 en 2029.**

Líneas y Centros de FMB	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Línea 3 (Sant Genís)	Certificar							
Línea 4 y Línea 11 (Roquetes)		Implantar	Certificar					
Línea 9 y Línea 10 (Can Zam, ZAL)			Implantar	Certificar				
Línea 5 (Vilapiscina)				Implantar	Certificar			
Línea 1 (Santa Eulàlia)					Implantar	Certificar		
Centros actividades auxiliares (Boixeres, Sagrera)						Implantar	Certificar	
Centros auxiliares (Guadalupe, H.Bellvitge y túnel de lavado, Mercat Nou)						Implantar	Certificar	
Línea 2 (Triangle M)							Implantar	Certificar

De acuerdo con este plan, **en 2024 se ha comenzado a trabajar en la implantación del control operacional ambiental en la L9 y L10** (incluyendo las líneas y los talleres de Can Zam y Zal), y se ha iniciado el **seguimiento periódico** del Sistema de Gestión en los órganos de gestión establecidos.

En el segundo semestre de 2024 se ha realizado la **auditoría interna** del Sistema de Gestión implantado en la L3, L4, L11 y L9 y L10, así como la auditoría de Certificación, en este caso solo para la L3, L4 y L11.

Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales

La unidad de Gestión Ambiental se encarga de la tramitación, mantenimiento y renovación periódica de los permisos y autorizaciones que la legislación ambiental establece para los centros de trabajo de TB y FMB.

Transports de Barcelona

En cuanto a los **permisos de vertido de aguas residuales**, actualmente están vigentes los de todos los centros de TB que les es de aplicación. En 2024 se ha elaborado y presentado a la Administración la solicitud de renovación del permiso de vertido del centro de Zona Franca Port.

En lo que respecta a las **memorias anuales de residuos**, en el primer trimestre de 2024 se elaboraron y presentaron a la Agencia de Residuos de Cataluña las memorias de los centros que eran de aplicación.

En cuanto a los **estudios de minimización de residuos y a los informes de situación de suelos**, actualmente también están vigentes los de todos los centros de TB que les son de aplicación. En 2024 se han elaborado los estudios de minimización de residuos de los centros Zona Franca 1 y Horta. Asimismo, se ha elaborado y presentado a la administración competente el Informe de situación de suelos del centro Zona Franca Port.

Respecto a los trámites relativos a los **focos emisores en la atmósfera**, actualmente todos los focos de emisión a los que les es de aplicación disponen de libro de registro y todos los centros de TB tienen el Control Atmosférico del Establecimiento vigente.

Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona

En cuanto a la **tramitación y mantenimiento de las licencias de actividades de los talleres de Metro**, en 2024 se ha recopilado la información necesaria para actualizar los expedientes de los centros Vilapicina y Teleférico (Estación Superior, estación intermedia y estación inferior), y se han presentado a la administración competente, en caso necesario. Asimismo, se han iniciado los trámites para actualizar el expediente del centro Sagrera Estivill.

En cuanto a los **permisos de vertido de aguas residuales**, actualmente están vigentes los de todos los centros de FMB que les son de aplicación. En 2024 se ha elaborado y presentado a la Administración la solicitud de renovación del permiso de vertido del centro Santa Eulàlia.

En lo que respecta a las **memorias anuales de residuos**, en el primer trimestre de 2024 se elaboraron y presentaron a la Agencia de Residuos de Cataluña las memorias de los centros que les era de aplicación.

Referente a los **estudios de minimización de residuos y a los informes de situación de suelos**, actualmente están vigentes los de todos los centros de FMB que les son de aplicación. En 2024 se han elaborado los estudios de minimización de residuos de los centros Sant Genís, Vilapicina, Roquetes y Zal.

Respecto a los trámites relativos a los **focos emisores en la atmósfera**, actualmente todos los focos de emisión que les son de aplicación disponen de libro de registro y se les han realizado las mediciones pertinentes. En 2024 se ha llevado a cabo el Control Atmosférico del Establecimiento en los centros de Zal, Sant Genís, Vilapicina y Sagrera. Asimismo, en el primer trimestre de 2024 se ha presentado el plan de gestión de disolventes del centro de Sagrera.



10.2. Reducción del impacto en el entorno

10.2.1. Prevención y gestión de residuos

Requisito de divulgación E5-1: Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular

Requisito de divulgación E5-2: Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular

El Departamento de Medio Ambiente impulsa, asesora y da soporte a las diferentes dependencias en el establecimiento, mantenimiento y mejora continua de la recogida selectiva de los residuos que generan.

Todos los centros de TB donde se realiza el mantenimiento de material móvil o de instalaciones tienen implantada la recogida selectiva de residuos industriales y, desde 2019, todos los centros de TB tienen implantada la recogida selectiva de los residuos asimilables a domésticos en sus oficinas y en la zona de repostaje.

En los centros de TB, en el marco del Sistema de Gestión Ambiental y Energético implantado, se definen anualmente objetivos ambientales, algunos de los cuales relacionados con la reducción/optimización de la gestión de residuos.

Se realizan visitas periódicas a los centros de FMB con el fin de verificar el correcto funcionamiento de la gestión de residuos.

En caso de detectarse deficiencias se definen las correspondientes acciones de mejora o correctivas.

Todos los centros de FMB donde se realiza el mantenimiento de material móvil o instalaciones tienen implantada la recogida selectiva de residuos industriales y, desde 2023, todos los centros de FMB tienen implantada también la recogida selectiva de los residuos asimilables a domésticos en sus oficinas.

Con el objetivo de incrementar el porcentaje de residuos que se valorizan, en 2024 se ha implantado la recogida selectiva de residuos asimilables a domésticos en las dependencias de la L1, L2, L5, L9 y L10. Con esta actuación se da por finalizado el proyecto de instaurar la recogida selectiva de residuos asimilables a domésticos en la totalidad de la red de FMB.

En los centros de FMB, en el marco del Sistema de Gestión Ambiental y Energético implantado, se definen anualmente

objetivos ambientales, algunos de los cuales relacionados con la reducción/optimización de la gestión de residuos.

Se realizan visitas periódicas a los centros de FMB con el fin de verificar el correcto funcionamiento de la gestión de residuos. En caso de detectarse deficiencias se definen las correspondientes acciones de mejora o correctivas.

Como parte de la política de ambientalización de TMB y de minimización de residuos, desde 2019 todas las dependencias de TMB tienen implantado un servicio de alquiler y reutilización de trapos con el fin de minimizar la generación del residuo material absorbente contaminado, con código LER 150202.

En 2024 se han dedicado muchos esfuerzos a la mejora del sistema de digitalización de la gestión de residuos de TMB, desde su generación hasta su destino final.



Dades de residus de TMB

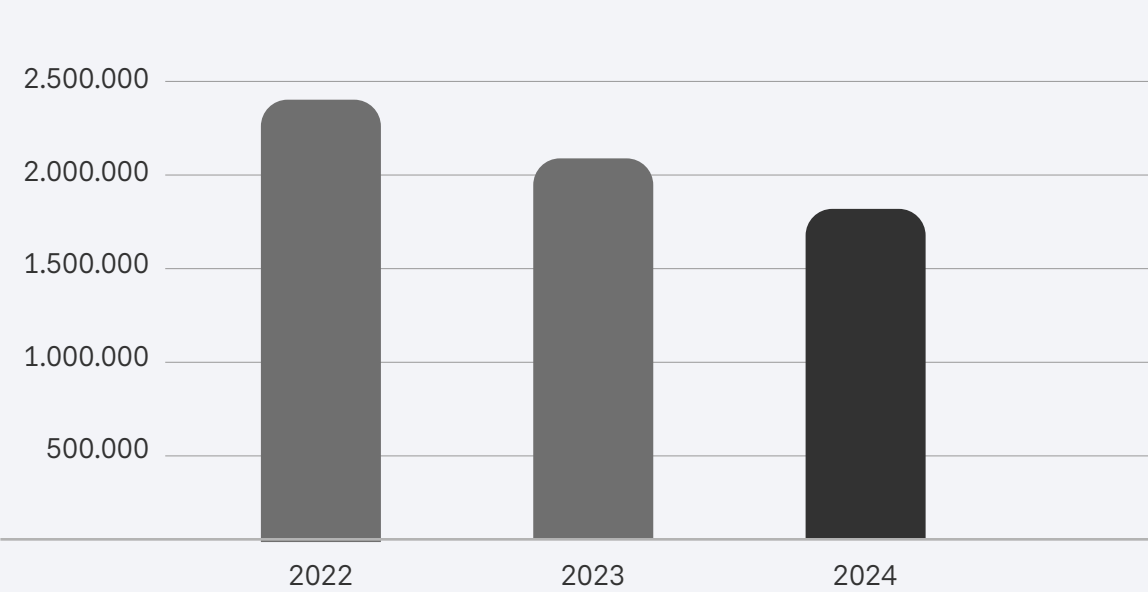
Requisito de divulgación E5-4: Entradas de recursos

Requisito de divulgación E5-5: Salidas de recursos

Transports de Barcelona

En el año 2024 se ha generado **un total de 1.796,30 Tm de residuos**, frente a las 2.073,30 Tm del año 2023. Todos los residuos que se generan en TMB son tratados a través de transportista y gestor autorizado.

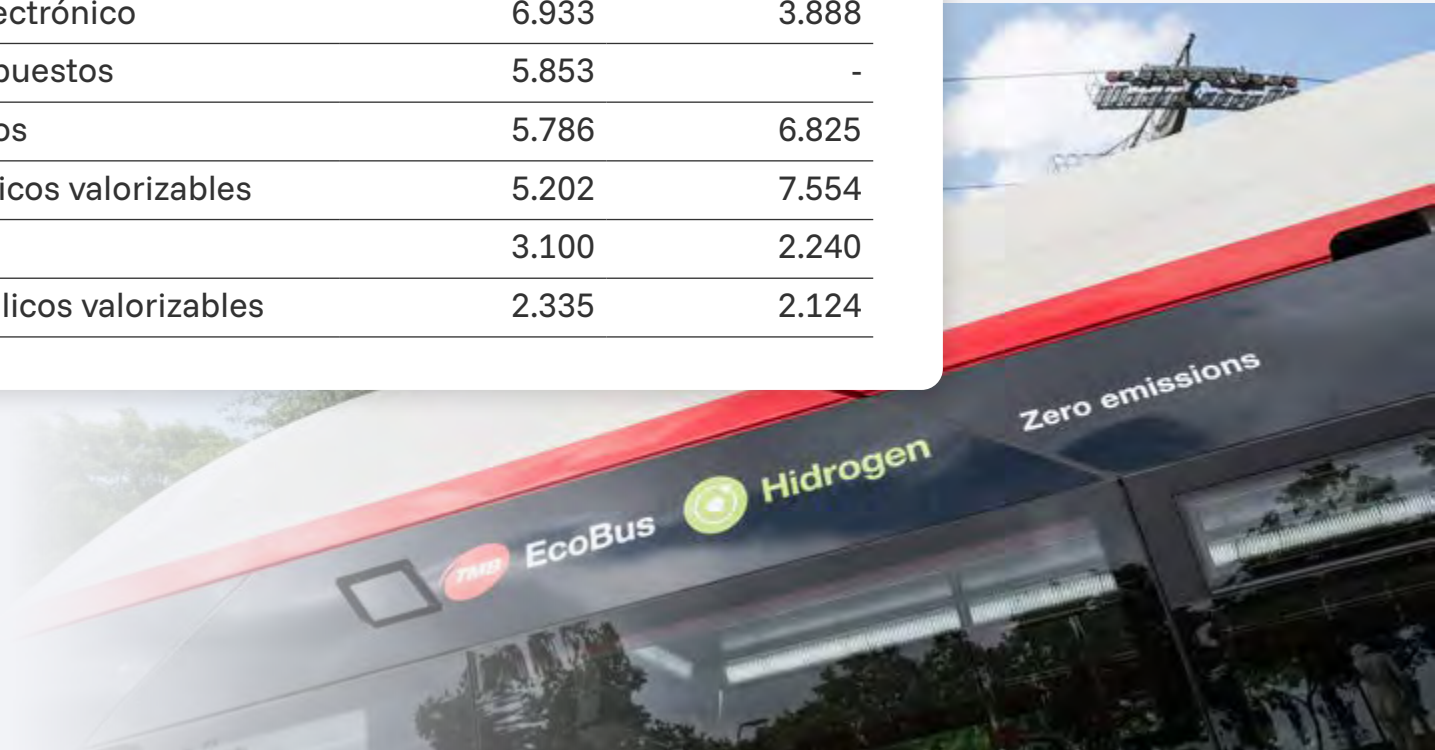
Evolución de la cantidad de residuos de TB (kg)



Los residuos que se han generado en mayor cantidad (>100 Tm/año) en TB son: los vehículos fuera de uso, los residuos acuosos gestionados con camión cisterna que se generan en el proceso de lavado de autobuses y en los separadores de hidrocarburos, los banales y las baterías de calcio. En un segundo orden de importancia (>50 Tm/año) tendríamos los metales, el líquido refrigerante y los aceites. A continuación (>20 Tm/año) el papel y cartón, la madera y los vidrios de los vehículos.

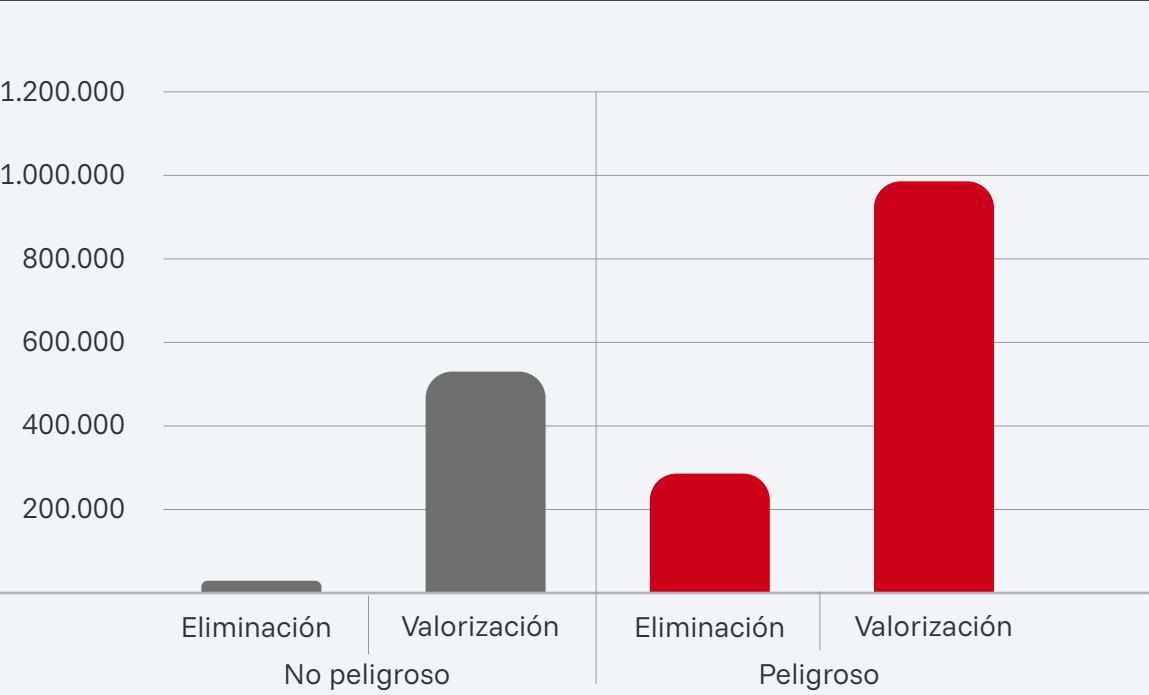
Los **principales residuos** que se han generado en 2024 en TB han sido:

Tipo de residuo (en kg)	2024	2023
Vehículo fuera de uso	813.049	1.012.475
Aguas con hidrocarburos	272.080	334.120
Banales	204.372	204.337
Baterías de calcio	103.420	87.163
Metal	98.900	99.260
Líquido refrigerante	66.280	76.495
Aceites	62.434	74.538
Papel y cartón	41.457	41.174
Madera	31.460	48.364
Vidrio de vehículos	20.920	21.460
Trapos y absorbentes	15.596	15.114
Filtros de aire	14.358	13.621
Filtros de aceite o gasóleo	7.478	7.413
Extintores	7.476	2.643
Eléctrico o electrónico	6.933	3.888
Envases compuestos	5.853	-
Envases ligeros	5.786	6.825
Envases plásticos valorizables	5.202	7.554
Aluminio	3.100	2.240
Envases metálicos valorizables	2.335	2.124



En el gráfico siguiente puede verse la **cantidad de residuos generados en 2024 en TB**, diferenciando según si se trata de **residuos peligrosos o no peligrosos** según el Catálogo de Residuos de Cataluña, y diferenciando **según la vía de tratamiento final que han recibido** (valorización o eliminación).

Cantidad de residuos generados en TB según tipo de tratamiento (kg)



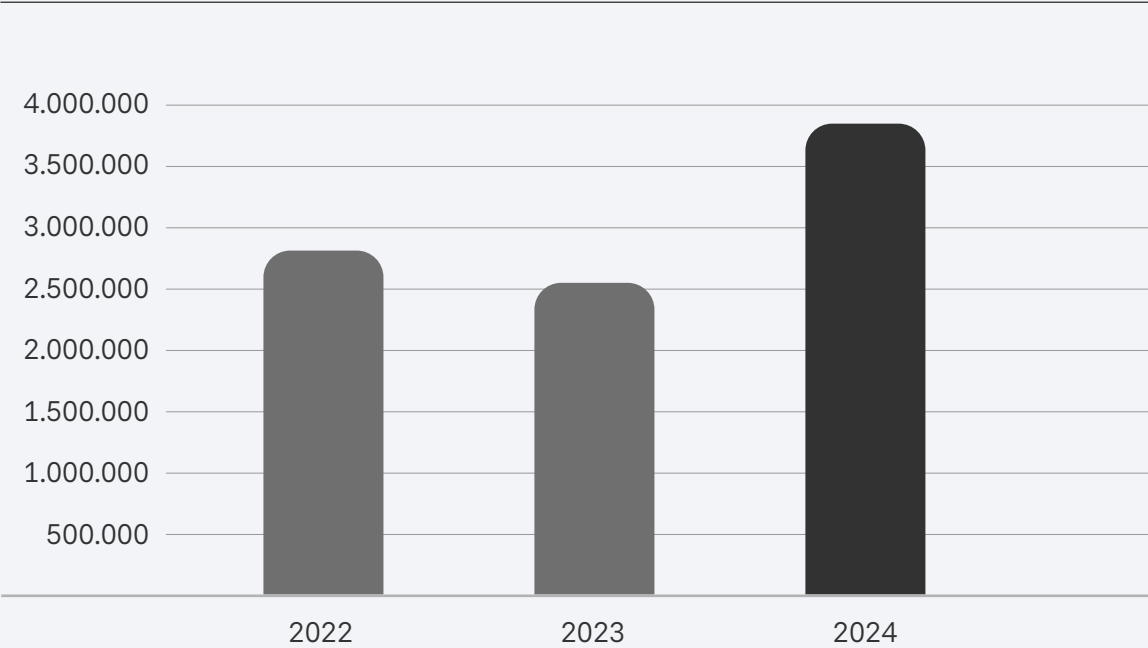
Como puede observarse, **la gran mayoría de los residuos generados en TB se valorizan**. De este modo, el 84% de los residuos generados se reutilizan, se reciclan o se someten a una valorización energética, entre otras tipologías de tratamiento. En 2023 representaban el 83%.



Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona

En el año 2024 se ha generado un **total de 3.775,20 Tm de residuos**, frente a las 2.551,20 Tm del año 2023. Todos los residuos que se generan en TMB son tratados a través de transportista y gestor autorizado.

Evolución de la cantidad de residuos de FMB
(kg)



Los residuos que se han generado en mayor cantidad (>100 Tm/año) en FMB son: el carril de metro, el hormigón, los metales, las ruedas de tren, los escombros, los banales, los barros EDAR y la madera. En un segundo orden de importancia (>20 Tm/año) se encuentran las aguas de lavado de grafiti, las aguas de las fosas sépticas, los residuos eléctricos/electrónicos y el papel/cartón.

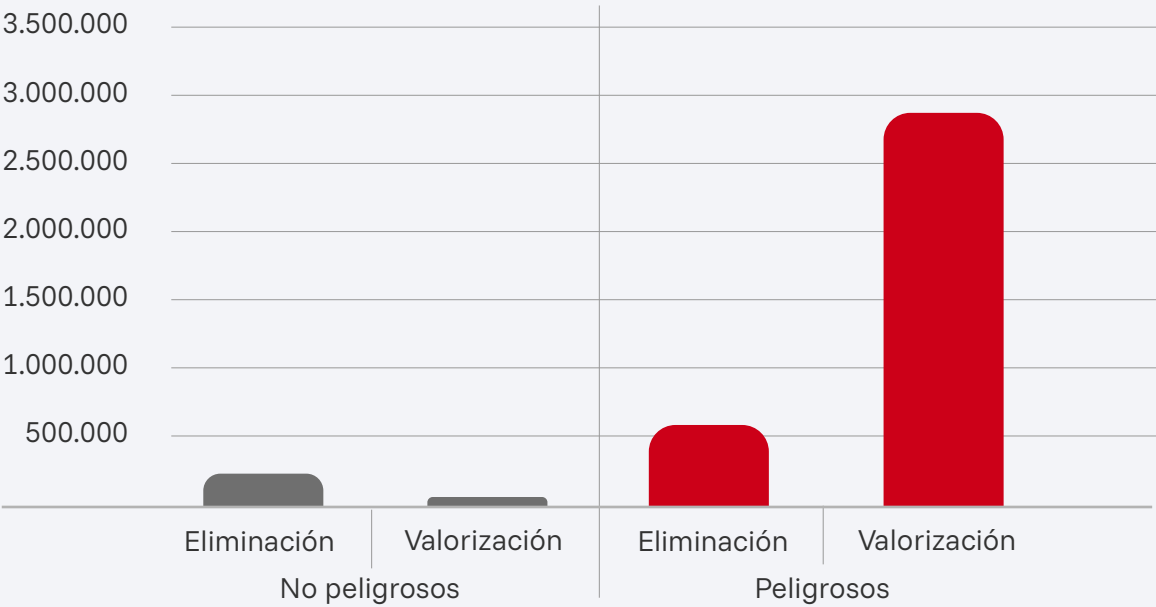
Los **principales residuos** que se han generado en 2024 en FMB han sido:

Tipo de residuo (en kg)	2024	2023
Carril metro	1.910.440	1.122.080
Hormigón	293.620	56.020
Metales	291.468	312.620
Ruedas	240.720	174.680
Escombros	213.840	93.720
Banales	190.328	189.173
Barros EDAR	179.640	186.120
Madera	159.869	101.569
Aguas del lavado de grafitis	68.481	115.180
Fosas sépticas - xm	60.700	23.660
Aparatos eléctricos/electrónicos	27.877	15.914
Papel y cartón	23.193	28.710
Motores	19.600	-
Aceites	15.439	10.001
Filtros de aire	14.593	14.203
Vidrio vehículos	10.552	7.440
Extintores	8.200	13.590
Aguas con hidrocarburos	6.128	31.156
Envases plásticos valorizables	5.981	6.479
Equipos eléctricos	-	7.004
Limaduras Alberich	-	6.340
Transformadores secos	5.015	-



En el gráfico siguiente puede observarse la **cantidad de residuos generados en 2024 en FMB**, diferenciando según si se trata de **residuos peligrosos o no peligrosos** según el Catálogo de Residuos de Cataluña, y diferenciando **según la vía de tratamiento final que han recibido** (valorización o eliminación).

Cantidad de residuos generados en FMB según el tipo de tratamiento (kg)



Como puede observarse, **la gran mayoría de los residuos generados en FMB se valorizan**. De este modo, el 78% de los residuos generados se reutilizan, se reciclan o se someten a una valorización energética, entre otras tipologías de tratamiento, frente al 80% del año anterior.

10.2.2. Protección de la biodiversidad

ESRS E4: Biodiversidad y ecosistemas

La actividad de TMB no afecta a ningún espacio natural protegido, sino que se desarrolla en un entorno urbano o zona industrial. Por tanto, la incidencia de TMB en la biodiversidad no es relevante. De este modo, TB no cuenta con ninguna política, acción u objetivo vinculado a la preservación de la biodiversidad de su entorno, ni tiene previsto trabajar en ello durante el próximo ejercicio.



10.3. Minimización del uso de recursos

10.3.1. Agua: consumo y aprovechamiento

De acuerdo con el Apéndice A del ESRS E3, Barcelona se considera una zona de estrés hídrico, y es por este motivo que TMB debe reportar en detalle algunos de los *datapoints* específicos del ESRS E3, a pesar de no haber resultado un aspecto relevante en el análisis de doble materialidad.

Requisito de divulgación E3-1: Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos

La disminución de la carga contaminante de las aguas vertidas al alcantarillado y la minimización de residuos especiales generados por los procesos de limpieza y/o tratamiento de aguas residuales, representan una oportunidad de reducción de costes ambientales y económicos. A lo largo de 2021 y 2022 se llevó a cabo un **estudio de las aguas residuales generadas en los centros de Roquetes y Horta** con el objetivo de optimizar su tratamiento. Desde entonces, Infraestructures TB ha ido ejecutando progresivamente las medidas que ha considerado más adecuadas.

A lo largo de 2024 se ha ampliado la caracterización de la calidad de las aguas residuales generadas por los diferentes usos de los talleres de TMB con el objetivo de proponer mejoras en su tratamiento o en su gestión actual.

En 2024 se ha elaborado el **Plan de Uso y Gestión Eficiente del Agua (PUGEA) de TMB horizonte 2030**, en el que TMB se compromete a llevar a cabo una serie de acciones con el fin de prevenir la contaminación de las aguas residuales, reducir el consumo de agua y mejorar su gestión y seguimiento. Este plan tiene como objetivo abordar todos los impactos y riesgos identificados en el estudio de materialidad llevado a cabo, vinculados a la gestión eficiente del agua. Es el mismo departamento quien se encarga de la revisión semestral del plan.

Requisito de divulgación E3-2: Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos

Requisito de divulgación E3-5: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con los recursos hídricos y marinos

El plan contiene un total de 81 acciones definidas, divididas en tres ámbitos de actuación: Reducción del consumo, Prevención de la contaminación y Monitorización. Dado que la elaboración del PUGEA se ha finalizado este 2024, solo se han podido completar dos acciones:

- Establecimiento como habituales de las frecuencias de fregado de las oficinas durante el periodo de sequía. Es decir, pasar de fregar cada día a una vez por semana.
- Indicaciones a las empresas de limpieza para que la fregadora se vacíe en el lavado de motores (incluidas las aguas del lavado de fosos).

El plan de ejecución de las acciones restantes se estructura de la siguiente manera:

N.º de acciones programadas		Año de finalización					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Año de inicio	2024	1	-	-	-	-	1
	2025	46	4	1	1	-	5
	2026	-	2	3	2	-	1
	2027	-	-	3	-	-	1
	2028	-	-	-	7	1	-

En el PUGEA se identifica la empresa afectada dentro del grupo TMB, así como los centros, instalaciones, áreas y unidades implicadas en cada acción. Además, se especifica la persona responsable, a nivel interno, de la ejecución de estas.

El seguimiento de la implementación se realiza semestralmente con los equipos responsables, garantizando un control exhaustivo del proceso. El estado de avance de las acciones quedará reflejado en la columna “Detalle de seguimiento”, de la herramienta de gestión del plan.

En cuanto al **presupuesto previsto para la ejecución de las acciones**, se distribuye de la siguiente manera en los distintos horizontes temporales de ejecución:

Año de finalización					
2025	2026	2027	2028	2029	2030
225.000€	-	501.200€	-	1.500.000€	-

Las acciones previstas para 2025 se han incorporado al presupuesto de la compañía, y se prevé establecer una provisión anual para garantizar el cumplimiento del plan.

Además, 2024 ha sido un año marcado por un contexto de sequía hídrica. En el mes de febrero de 2024, la Agència Catalana de l’Aigua (ACA) declaró la fase de emergencia por sequía hidrológica, aunque las lluvias permitieron mejorar el estado de los embalses y, en consecuencia, en los meses de mayo y junio, declaró nuevamente la fase de excepcionalidad y la fase de alerta, respectivamente.

Requisito de divulgación E3-3: Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos

TMB, como empresa gran consumidora de agua, dispone de **un plan de uso eficiente del agua en estado de sequía hidrológica**, que recoge las actuaciones a llevar a cabo para reducir el consumo, al menos, en los mínimos establecidos en cada uno de los escenarios que establece la ACA, que son los siguientes:

- Situación de alerta: una reducción del 5% respecto al consumo habitual.
- Situación de excepcionalidad: una reducción del 15% respecto al consumo habitual.
- Situación de emergencia: una reducción del 25% respecto al consumo habitual.

A lo largo de 2024, TMB ha ejecutado las acciones definidas en el plan aplicables a la situación de sequía vigente en cada momento. Estos objetivos de reducción, por el momento, no están vinculados a las acciones del PUGEA. Se trabajará en ello durante los próximos ejercicios.

Durante 2024 se ha dado **continuidad a la campaña de comunicación dirigida al personal de TMB con el objetivo de reducir el consumo de agua** en las instalaciones y en los propios hogares de los trabajadores. Asimismo, se ha trabajado para mejorar la fuente origen del indicador consumo de agua del Cuadro de Mando Ambiental de

TMB, de manera que el dato sea más fiable y permita un seguimiento más preciso de dicho indicador.

En referencia a la gestión de la cadena de valor, todos los proveedores que llevan a cabo la coordinación de actividades empresariales son informados sobre la política ambiental desde el año 2021. Además, a partir de enero de 2025, también se les requerirá que hagan un uso responsable del agua.

Por otro lado, a los proveedores clasificados como de alto riesgo, es decir, aquellos que acceden a nuestras instalaciones y no desarrollan actividades de consultoría, se les pedirá que cumplimenten un documento de autodeclaración en el que se comprometan a hacer un uso racional del agua.

Requisito de divulgación E3-4: Consumo de agua

El consumo de agua en **Transports de Barcelona** durante el año 2024 ha sido de **28.574 m³ respecto a los 31.959 m³ del año anterior, es decir, ha disminuido un 10,59%**, gracias a las medidas implantadas.

En cuanto al consumo de agua en **Ferrocarril Metropolità de Barcelona** durante el año 2024, **ha sido de 69.616 m³, un 5,80% más que el año anterior (65.797 m³)**. Este incremento representa una diferencia de 3.819 m³ respecto a 2023.

Aprovechamiento del agua en la Red de Metro

Requisito de divulgación E3-2: Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos

Mantenimiento del Plan de uso eficiente del agua de FMB, desde el servicio de Limpieza se han implementado las siguientes acciones según el nivel de alerta por sequía:

Alerta

- Ampliación de un 5% de las actuaciones de eliminación de grafitis de los trenes con el sistema en seco.

Excepcionalidad

- Aumento de un 15% de las actuaciones de eliminación de grafitis de los trenes con el sistema en seco.
- Incorporación de máquinas de limpieza con vapor seco que permiten la reducción del consumo de agua, la no utilización de productos químicos y facilitan la limpieza en profundidad.
- Incorporación de máquinas fregadoras que permiten la reducción del consumo de agua, la no utilización de productos químicos y facilitan la limpieza en profundidad:
 - » 10 fregadoras autónomas (consumo de agua = 0,02 l/m²).
 - » 119 fregadoras con acompañante (consumo de agua = 0,06 l/m²).
 - » Supone una reducción > 80% del consumo de agua (se ahorran 2.711.946 litros/año).

	Consumo (l/m²)	Consumo anual*
Fregado a máquina	0,02 l/m2 i 0,06 l/m²	624.383 l**
Fregado manual	0,29 l/m²	3.336.329 l

*Superficie total a limpiar: 221.424 m² (129 estaciones).
**31.679 m² corresponden a las fregadoras autónomas y 189.563 m² a las fregadoras con acompañante.

En caso de alcanzar el siguiente nivel de alerta, se prevén las siguientes acciones:

Emergència

- Ampliación de un 25% de las actuaciones de eliminación de grafitis de los trenes con el sistema en seco.
- Disminuir las frecuencias de limpieza exterior de la flota (habitualmente se limpian 3 trenes por línea diariamente y se pasaríamos a 2 trenes diarios por línea).
- Suprimir el aclarado del tren con agua osmotizada (excepto el frontal del tren) y utilizar agua tratada.



10.3.2. Energía y carburante

Requisito de divulgación E1-5:
Consumo y combinación energéticos

En 2021, la Dirección de TMB aprobó una nueva política energética con el fin de adaptarla a la nueva versión de la norma voluntaria de gestión energética ISO 50001:2018, y donde reafirma, una vez más, su compromiso frente a la eficiencia energética y la reducción de las emisiones de efecto invernadero.

Tal como se establece en la política energética, TMB se compromete a:

- Establecer un Sistema de Gestión Energético, adaptado a sus actividades y a su servicio, que proporcione un marco de trabajo para el establecimiento y seguimiento de objetivos y metas energéticas, basado en la norma ISO 50001:2018.
- Asegurar la disponibilidad de información, formación y recursos para alcanzar los objetivos y metas energéticas definidos, garantizando la mejora continua de su desempeño energético y de su Sistema de Gestión Energético.
- Cumplir con los requisitos legales y otros requisitos aplicables, relacionados con el ámbito energético.
- Incorporar criterios energéticos en la compra de bienes, obras y servicios, así como en el diseño de instalaciones, equipos, sistemas y procesos, que permitan mejorar su comportamiento energético.
- Ser una empresa de transporte y movilidad ciudadana que sea referente por su contribución a la mejora de la movilidad en el Área Metropolitana de Barcelona, la sostenibilidad urbana y el medio ambiente.
- Adquirir compromisos voluntarios de reducción del consumo energético con el fin de avanzar en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como en la promoción de las energías renovables y la mejora de la eficiencia energética.



Consumo energético en el bus

En 2024, **el consumo de gasóleo ha disminuido un 14,40%**, pasando de 12,40 millones de litros en 2023 a 10,60 millones de litros en el último año. Esta reducción se debe a la **continua renovación de la flota de autobuses, sustituyendo vehículos diésel por opciones más sostenibles como los eléctricos e hidrógeno**.

El consumo de gas natural comprimido (GNC) ha aumentado ligeramente un 0,70% respecto al año anterior, pasando de 13,20 millones de kg en 2023 a 13,30 millones de kg en 2024. Por otra parte, el consumo de

electricidad ha crecido significativamente un 39,10%, pasando de 3,70 millones de kWh en 2023 a 5,20 millones de kWh en 2024, gracias a la incorporación de nuevos autobuses eléctricos a la flota.

Además, el **consumo de hidrógeno ha triplicado su volumen**, pasando de 13 mil kg en 2023 a 43 mil kg en 2024, reflejando la apuesta por esta tecnología como una alternativa sostenible a los combustibles fósiles.

Actualmente, TB todavía dispone de vehículos que funcionan con gas natural y gasóleo, y las instalaciones de TB utilizan gas natural para ACS, calefacción y otros usos.

Año	Gasóleo (miles de litros)	GNC (miles de kg)	Electricidad (miles kWh)	Hidrógeno (miles kg)
2018	16.778	11.243	166	-
2019	17.179	11.590	195	-
2020	13.934	10.330	440	-
2021	14.298	11.851	1.719	-
2022	13.933	12.531	2.546	7
2023	12.398	13.223	3.713	13
2024	10.618	13.310	5.165	43



En el año 2024, el consumo unitario de gasóleo de los vehículos con motor diésel ha disminuido un 6,49%, pasando de 56,30 a 52,65 l/100 km. En cambio, los vehículos híbridos diésel y eléctricos han aumentado un 2,11%, de 52,74 a 53,85 l/100 km. Globalmente, el consumo unitario total de gasóleo ha bajado un 1,89%, situándose en 53,33 l/100 km.

Consumo de gasóleo (en l/100 km)	2024	2023	% dif.
Vehículos con motor diésel	52,65	56,30	-6,49%
vehículos híbridos diésel y eléctrico	53,85	52,74	2,11%
Total consumo unitario de gasóleo	53,33	54,36	-1,89%

Consumo energético en el metro

A continuación, se presentan los datos detallados del consumo energético de FMB (miles de kWh):

Consumo energético en MWh	2024	2023	Difer.	% difer.
Consumo de energía eléctrica	239.402	255.413	-16.011	-6,30%
Energía tracción trenes	161.746	177.508	-15.762	-8,90%
Energía baja tensión	77.656	77.905	-249	-0,30%
Gas natural edificios e instalaciones	4.977	6.506	-1.529	-23,50%
Gasóleo de automoción (litros)	153	17.500	-17.347	-99,10%

Nota: No incluye el consumo de la L9/L10 sur.

Sin incluir la L9/L10, el **consumo de energía de tracción de los trenes** ha disminuido un **-8,90%**, en línea con la reducción de los coches-km totales recorridos.

El **consumo de energía de baja tensión** ha registrado una ligera disminución del **-0,30%**, mientras que el consumo de gas natural en edificios e instalaciones ha bajado un **-23,50%**. Destaca especialmente la reducción del **consumo de gasóleo de automoción**, que ha caído un **-99,10%**. Actualmente, las instalaciones de **FMB utilizan gas natural** para el ACS, calefacción y otros usos.



A continuación, se presentan los datos detallados del consumo energético de FMB en Megajulios:

Consumo energético en MJ	2024	2023	Difer.	% difer.
Consumo de energía eléctrica	861.846.523	919.487.743	-57.641.220	-6,30%
Energía tracción	582.284.786	639.028.789	-56.744.003	-8,90%
Energía baja tensión	279.561.737	280.458.954	-897.217	-0,30%
Gas natural edificios e instalaciones	17.915.828	23.420.225	-5.504.396	-23,50%
Gasóleo de automoción (litros)	6.264	716.450	-710.186	-99,10%

Nota: No incluye el consumo de la L9/L10 sur.

Aprovechamiento de la energía

Durante 2024 se ha **finalizado el Proyecto MetroCharge, que permite recuperar la energía de frenado de los trenes 13,07 GWh/año y generar, mediante las plantas fotovoltaicas construidas en las cubiertas disponibles 0,76 GWh/año**, es decir, un total de 13,83 GWh/año ahorrados del consumo eléctrico de la Red de Metro, equivalente a 28 estaciones de la red convencional, lo que representa un 5% del total del consumo de la Red de Metro de línea convencional.

Con esta energía, entre otros servicios, se alimentan los nuevos 14 cargadores rápidos instalados también en el proyecto MetroCharge en la vía pública, concretamente en el exterior de las estaciones de línea 1 Bellvitge, Santa Eulàlia, Santa Coloma; línea 2 Verneda y Gorg; y línea 5 Sant Ildefons y Can Boixeres.

Este proyecto ha sido financiado con fondos Europeos en un 40% de su ejecución, y su finalización contribuye a mejorar la eficiencia eléctrica de la red y la movilidad de la ciudad.

10.4. Lucha contra el cambio climático

10.4.1. Emisiones

Requisito de divulgación E1-1: Plan de transición para la mitigación del cambio climático

Requisito de divulgación E1-2: Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación a este

Requisito de divulgación E1-7: Absorciones de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono

TMB desarrolla su actividad teniendo cura del medio ambiente y posicionando la ciudad de Barcelona como una de las referentes en investigación e innovación en el transporte urbano de emisiones cero. Por ello, TMB pretende limitar las emisiones de gases que contribuyen al calentamiento global mediante la progresiva electrificación de la flota de autobuses.

Desde 2011, TMB está adherida al Programa de Acuerdos Voluntarios para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Oficina Catalana del Cambio Climático. En 2024, tras un proceso de verificación por parte de una entidad acreditada, se ha renovado dicha adhesión. Además, se ha elaborado el inventario de emisiones de CO₂ correspondiente al año 2023, verificado por una entidad acreditada.

En octubre de 2024, TMB presentó la solicitud de inscripción de las emisiones de CO₂ correspondientes a los años 2020-2023 en el **registro de huella de carbono del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO)**, con el objetivo de obtener el sello “YO CALCULO Y REDUZCO”.

Por otro lado, TMB no ha adquirido créditos de carbono fuera de su cadena de valor ni dispone de sistemas de remoción o almacenamiento de gases de efecto invernadero (GEI). Asimismo, la empresa no está sujeta a ningún sistema de precios del carbono ni al comercio de emisiones.

En 2024 se ha trabajado en el establecimiento y seguimiento de la **implantación del Programa de objetivos del Sistema de Gestión Ambiental y Energético** para reducir los consumos



de energía y las emisiones atmosféricas de la flota e instalaciones de **TB**. También se ha continuado con el **programa de ambientalización de la flota de Bus**, que debe permitir reducir las emisiones atmosféricas de la red de superficie.

TB dispone de un Cuadro de Mando Ambiental y Energético que permite hacer el seguimiento de la evolución de los consumos energéticos, de las emisiones generadas y de las emisiones evitadas en los distintos órganos de gestión.

Desde finales de 2019, FMB dispone de un Cuadro de Mando Ambiental y Energético que permite hacer el seguimiento de la evolución de los consumos energéticos, de las emisiones generadas y de las emisiones evitadas por FMB. **En los próximos años está previsto implantar en todo FMB un Sistema de Gestión Energética basado en la norma ISO 50001**, que actualmente está implantado exclusivamente en las líneas L3, L4 y L11. La implantación de un Sistema de Gestión Energético pretende mejorar el desempeño energético de las organizaciones mediante la definición de objetivos de mejora concretos, la implantación de los controles operacionales necesarios y su seguimiento periódico, entre otros.

El Decreto 152/2007, de 10 de julio, establece la obligatoriedad de elaborar **planes de desplazamiento de empresa**

para los centros de trabajo con más de 200 trabajadores propios o externos (sector público), que deben ser aprobados por parte de la ATM.

Los Planes de Desplazamiento de Empresa identifican la manera en que el personal propio y externo, así como los visitantes habituales se desplazan, y plantean propuestas concretas y viables para lograr una movilidad más sostenible mediante la optimización de la movilidad de las personas y visitantes, favoreciendo modos de transporte alternativos al vehículo privado motorizado como el transporte colectivo, a pie y en bicicleta; el transporte compartido; y racionalizando el uso del coche.

En 2022 se presentó a la ATM el Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE) de los centros de TMB. **A lo largo de 2024 se ha realizado el seguimiento de la implantación de las medidas establecidas en las reuniones de la Mesa de Movilidad. Entre las acciones implantadas en 2024**, cabe destacar las siguientes:

- Establecer protocolos ambientales en la contratación de los viajes.
- Elaboración del manual de movilidad sostenible y segura.
- Santa Eulàlia: Ampliación de la red de bicicletas en la zona.
- Miramar: Creación de una estación de Bicing próxima al centro.

- Sagrera: Ampliación de la dotación de reservas para motocicletas en la calzada.

En 2022 se comenzó a trabajar en un **proyecto que permitiera cuantificar las emisiones de CO₂eq derivadas de las compras de bienes, obras y/o servicios de TMB**. Se estableció la metodología para poder cuantificar las emisiones de CO₂eq derivadas de la cadena de suministro y se realizó el desarrollo necesario en SAP para poder informar las emisiones asociadas a cada licitación. **En 2024 se ha continuado trabajando en la revisión de los pliegos para incorporar la obligatoriedad de informar por parte del adjudicatario de la huella de carbono asociada a la licitación**. Está previsto que se empiece a exigir a los proveedores el cálculo de su huella de carbono a lo largo de 2025.

Este 2024, es relevante destacar la finalización del **Plan de Eficiencia**

Energética y Acción Climática (PEEIAC) de TMB, en febrero de 2024, que establece las acciones a implementar hasta 2050 para mejorar la eficiencia energética de la flota y las instalaciones, así como para reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Este plan, elaborado en cumplimiento de la normativa que exige **alcanzar la neutralidad climática en 2050** y una reducción del 45% de las emisiones en 2030, tiene como objetivo garantizar la limitación del calentamiento global a 1,5 grados.

El **PEEIAC** se presentó a la **Comisión Ejecutiva el 5 de marzo de 2024** y define las acciones que deben llevarse a cabo con un calendario concreto. Para garantizar su ejecución, se realiza un **seguimiento semestral** con los equipos responsables de su implementación.



Acciones del PEEIAC

- Requisito de divulgación E1-3: Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático*

Requisito de divulgación E1-4: Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo

El plan contiene un total de **43 acciones definidas**, divididas en siete categorías: Energías renovables, Combustibles fósiles, Eficiencia energética, Gases refrigerantes, Cadena de suministro, Seguimiento, medición y gestión, y Sensibilización. El PEEIAC describe acciones llevadas a cabo desde 2016 y cabe destacar que durante este ejercicio se han finalizado **7 acciones**:

- **Proyecto de recuperación de energía de frenado (Metrocharge):** recuperar la energía no aprovechada que se disipa en forma de calor en los procesos de frenado.
 - **Proyecto de generación solar fotovoltaica (Metrocharge):** generar energía solar fotovoltaica en las 4 bases de mantenimiento con cubiertas disponibles: Boixeres, Santa Eulàlia, Sagrera, Funicular
 - Generación eléctrica fotovoltaica Nueva Cochera de Zona Franca.
 - Generación eléctrica fotovoltaica CON Horta.
- **Proyecto de cargadores de vehículos auxiliares en calzada (Metrocharge):** implementación de una red de cargadores eléctricos distribuidos en el área metropolitana que permitan cargar vehículos auxiliares de mantenimiento y operación.
 - Incorporación de criterios ambientales en las compras de bienes, obras y servicios.
 - Establecer como objetivo TMB 2024 la mejora del comportamiento ambiental y la mejora de la huella de carbono de TMB a través del Índice de Calidad Ambiental (IQA).

El **plan de ejecución de las acciones restantes** (32 a finalizar a partir de 2025) se estructura de la siguiente manera:

Nº de acciones programadas		Año de finalización							
		2025	2026	2027	2029	2030	2035	2039	2050
Año de inicio	2024 (o anterior)	7	1	1	2	2	-	1	7
	2025	3	4	1	-	-	-	-	-
	2026	-	1	1	-	-	-	-	-
	2027	-	-	-	-	-	1	-	-

En el PEEIAC se identifica la empresa afectada dentro del grupo TMB, así como los centros, instalaciones, áreas y unidades implicadas en cada acción. El seguimiento de la implementación se realiza semestralmente con los equipos responsables, garantizando un control exhaustivo del proceso.

El plan también detalla si cada una de las acciones requiere financiación externa o no. En cuanto al **presupuesto previsto para la ejecución de las acciones**, se distribuye del siguiente modo en los distintos horizontes temporales de ejecución:

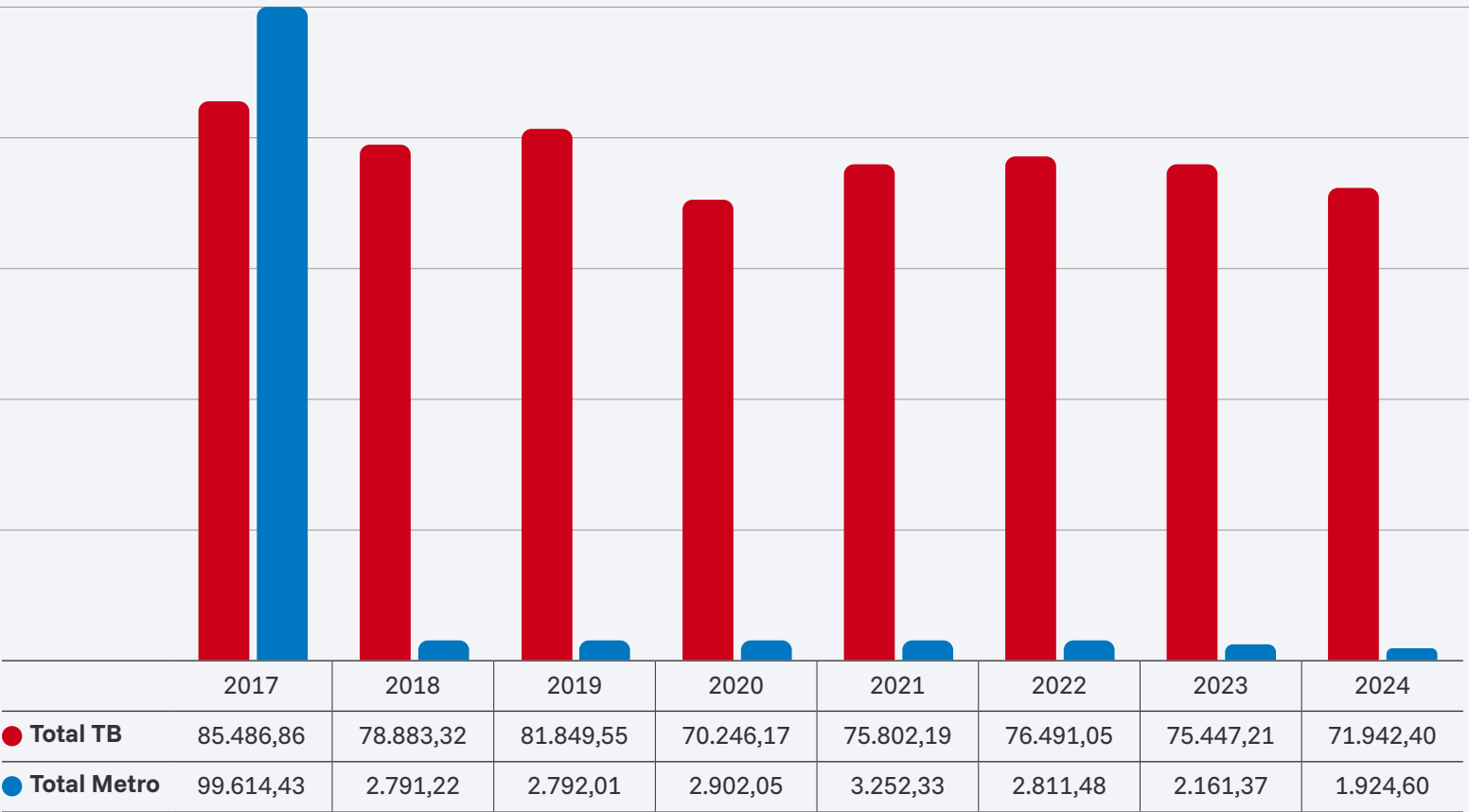
Año de finalización			
2025	2026	2027	2029
369.641.554€	4.616.925€	231.500€	1.040.000€
2030	2035	2039	2050
29.000.000€	56.000.000€	1.613.993.725€	0€

Las acciones previstas para 2025 se han incorporado al presupuesto de la compañía, y se prevé establecer una provisión anual para garantizar el cumplimiento del plan.

Datos de emisiones

Requisito de divulgación E1-6: Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales

Emisiones de CO₂ eq



Nota: No incluye L9/L10 de metro.

Desde enero de 2018, toda la electricidad en alta tensión que compra TMB es verde. Asimismo, desde enero de 2016, toda la electricidad en baja tensión que compra TMB también lo es. Esto se traduce en una drástica reducción de las emisiones de CO₂eq.

Ámbito Bus

Para el cálculo de las emisiones de GEI de TB, se ha seguido la metodología del Protocolo de Gases de Efecto Invernadero (GHG Protocol) y se han utilizado los factores de emisión publicados en la Guía de Cálculo de Emisiones de CO₂ de la Oficina Catalana del Cambio Climático (OCCC). Los datos de actividad se han obtenido a partir de facturas energéticas, certificados de consumo y registros internos de combustibles y refrigerantes. En cuanto a los refrigerantes, se mantienen los datos de 2023 debido a la disponibilidad de los registros de mantenimiento, sin variaciones significativas en el consumo de refrigerantes. Los cálculos se han realizado utilizando una herramienta interna de TMB, la cual permite la trazabilidad y revisión anual de las emisiones reportadas.

Ámbito Metro

Para el cálculo de las emisiones de GEI de FMB, se ha utilizado la misma metodología establecida por el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero (GHG Protocol) y los factores de emisión de la Guía de Cálculo de Emisiones de CO₂ de la Oficina Catalana del Cambio Climático (OCCC). Los datos de actividad se han obtenido a través de facturas energéticas, certificados de consumo y registros internos de combustibles y refrigerantes. En el caso de los refrigerantes, se ha mantenido la misma información que se utilizó en 2023, ya que no ha habido cambios en el consumo ni en los mantenimientos relevantes. Los cálculos se han realizado mediante una herramienta interna de Excel diseñada para TMB, la cual garantiza la coherencia y precisión de los cálculos y permite su revisión anual.

Reducción de emisiones de GEI

Requisito de divulgación E1-6: Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales

Ámbito Bus

En 2024, TB ha mantenido su compromiso con la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), avanzando en la transición hacia un modelo de transporte más sostenible. **En comparación con el año base 2021, se ha logrado una reducción del 5%, mientras que respecto a 2023, la disminución ha sido del 4,30%.**

El año **2021 ha sido seleccionado como año base** para el análisis de reducción de emisiones, ya que representa un período estable con condiciones operativas similares a las actuales. Además, es posterior al **2020**, un año marcado por las alteraciones

derivadas de la COVID-19, y anterior a la declaración del estado de **sequía en el área metropolitana de Barcelona**, momento en que se empezaron a implementar medidas para reducir el consumo de agua.

En lo que respecta a las emisiones de **alcance 2**, aunque TB contrata energía renovable con **Garantía de Origen (GdO)** desde **2018**, en **2023** se registraron **227,70 tCO₂eq**, que han sido completamente eliminadas en **2024**, logrando así una reducción del **100%** en este alcance.

A continuación, se presentan los datos detallados de la variación de las emisiones en **2024** en términos absolutos y porcentuales, según el método de ubicación, comparados con los años 2021 (año base) y 2023:

Indicador	Variación respecto a 2021 (año base)	Variación respecto a 2023 (año anterior)
Valor absoluto de la reducción alcance 1 de emisiones GEI (tCO ₂ eq)	-8.436,99	-3.197,10
Porcentaje de reducción alcance 1 de emisiones GEI (%)	-11,00%	-4,30%
Valor absoluto de la reducción alcance 2 de emisiones GEI (tCO ₂ eq)	-	-227,70
Porcentaje de reducción alcance 2 de emisiones GEI (%)	-	-100%

Estas reducciones reflejan los esfuerzos de TMB por reducir el uso de combustibles fósiles, mejorar la eficiencia energética y optimizar el consumo de electricidad, en línea con el objetivo de neutralidad de carbono para **2050**.



Àmbit Metro

En el año 2024, FMB ha seguido implementando medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), consolidando su compromiso con la sostenibilidad y la descarbonización del transporte urbano. **En comparación con el año base 2021, las emisiones totales se han reducido en un 41%, mientras que respecto a 2023, la reducción ha sido del 14%.**

El año 2021 ha sido seleccionado como año base porque representa un período estable y reciente, con condiciones operativas similares a las actuales. Además, es posterior al año 2020, afectado por la COVID-19, y anterior a la declaración del estado de sequía en el área metropolitana de Barcelona, que implicó restricciones en el consumo de agua.

FMB contrata energía renovable desde 2018, hecho que garantiza la neutralidad de las emisiones de **Alcance 2**. Por este motivo, las reducciones reportadas corresponden exclusivamente a las emisiones de **Alcance 1**, que incluyen el consumo de **combustibles fósiles y refrigerantes**.

A continuación, se presentan los datos detallados de la variación de las emisiones en **2024** en términos absolutos y porcentuales, según el método de ubicación, comparados con los años **2021 (año base) y 2023:**

Indicador	Variación respecto a 2021 (año base)	Variación respecto a 2023 (año anterior)
Valor absoluto de la reducción total de emisiones GEI (tCO ₂ eq)	-1.327,70	-307,60
Porcentaje de reducción total de emisiones GEI (%)	-40,80%	-13,80%



Emisiones por unidad de demanda (g CO₂/pers-km)

Ámbito Bus

En 2024, las emisiones de CO₂ generadas por el servicio de **TB** han seguido reduciéndose gracias a la renovación progresiva de la flota, la optimización operativa y el uso de tecnologías más eficientes. A continuación, se presentan los valores de intensidad de CO₂ en comparación con el año base **2021**.

Indicador	Año base (2021)	2024 (QC)	Incremento absoluto	% Variación
Validaciones	147.274.187	218.562.102	67.434.803	45,80%
km/validación	2,6	2,6	-	-
Pers-km	382.912.886	568.261.465	175.330.488	45,80%
g CO ₂ eq/pers-km	197,96	126,60	-69,09	-34,90%

Esta evolución supone una **reducción del 35% en la intensidad de emisiones por pasajero-km**, gracias a una combinación de aumento de la demanda y mejoras en la eficiencia energética del servicio de bus. Estas acciones se enmarcan dentro de la estrategia de descarbonización de **TMB**, en línea con el objetivo de reducción de emisiones y neutralidad de carbono para **2050**.

Ámbito Metro

En 2024, todas las emisiones de CO₂ de **FMB** han provenido exclusivamente del **Alcance 1**, dado que la energía eléctrica contratada para el Metro es de origen renovable y cuenta con Garantía de Origen (GdO) y, por tanto, no genera emisiones en el **Alcance 2**. A continuación, se presentan los valores de intensidad de CO₂ tanto globales como por alcance:

Indicador	Año base (2021)	2024 (QC)	Incremento	% Variación
Validaciones	261.334.803	468.661.435	207.326.632	+79,30%
km/validación	5	5	-	-
Pers-km	1.306.674.015	2.343.307.175	1.036.633.160	+79,30%
g CO ₂ /pers-km	2,49	0,82	-1,67	-67,00%

Estos datos reflejan una **reducción del 67% en la intensidad de emisiones por pasajero-km**, resultado directo de la mejora en la eficiencia energética, la reducción del consumo de combustibles fósiles y el aumento de la demanda de transporte. Estas mejoras se alinean con los objetivos de descarbonización de FMB y su compromiso con la movilidad sostenible.

Intensidad Energética

Ámbito Bus

De acuerdo con el Reglamento Delegado (UE) **2022/1288**, la intensidad energética se calcula como la relación entre el **consumo total de energía y los ingresos netos** generados por actividades en **sectores de gran impacto climático**. Dado que todas las operaciones de **TB** están clasificadas dentro de la **Sección H de NACE**, se consideran parte de este sector.

Cálculo de la Intensidad Energética



Consumo total de energía (MJ):
1.229.559.451 MJ



Ingresos netos generados (M€):
441,97 M€



Intensidad energética (MJ/M€):
2.782.640,38 MJ/M€

Este cálculo permite evaluar la eficiencia energética de **TB** en relación con su actividad económica, en línea con los requisitos normativos vigentes.

Ámbito Metro

De acuerdo con el Reglamento Delegado (UE) **2022/1288**, la intensidad energética se calcula como la relación entre el **consumo total de energía y los ingresos netos** generados por actividades en **sectores de gran impacto climático**. Dado que todas las operaciones de **FMB** están clasificadas dentro de la **Sección H de NACE**, se consideran parte de este sector.

Cálculo de la Intensidad Energética



Consumo total de energía (MJ):
879.768.615 MJ



Ingresos netos generados (M€):
672,11 M€



Intensidad energética (MJ/M€):
1.308.965,22 MJ/M€

Este cálculo permite evaluar la eficiencia energética de **FMB** en relación con su actividad económica, en línea con los requisitos normativos vigentes.

Plan de sostenibilidad de la flota de Bus

El cuadro siguiente recoge la propuesta del plan de adquisición de la nueva flota para los próximos años, en línea con el Plan Estratégico 2025:

Tipología de vehículo	Real (2024)	Estimación (2025)
Estándar eléctrico (C. Nocturna)	41	6
Articulado eléctrico (C. Nocturna)	16	
Articulado eléctrico (Oport)	6	
Mini eléctrico		5
Doble piso eléctrico		4
Subtotal eléctrico	63	15
Estándar hidrógeno	36	
Articulado hidrógeno	2	
Subtotal hidrógeno	38	0
Total flota	101	15

10.4.2. Otro tipo de contaminación

Contaminación del aire

De acuerdo con los resultados del análisis de materialidad de TMB, la contaminación del aire ha sido identificada como un tema material, lo que pone de relieve su importancia dentro de la estrategia de sostenibilidad de la organización.

Todas las instalaciones y operaciones de TMB están incluidas dentro de una **Zona de Protección del Ambiente Atmosférico**, lo que subraya la necesidad de aplicar medidas específicas para reducir las emisiones contaminantes y mejorar la calidad del aire.

Esta sección reporta la información relevante en materia de contaminación atmosférica siguiendo los criterios establecidos por el ESRS E2, incluyendo las políticas, acciones y datos disponibles para 2024.

Política y compromisos en materia de contaminación del aire

Requisito de divulgación E2-1: Políticas relacionadas con la contaminación

TMB dispone de una **política ambiental aprobada en 2017, en la que se recoge el compromiso de reducir la generación de emisiones atmosféricas**. Esta política, aprobada por la Comisión Ejecutiva y disponible públicamente en la web de TMB, establece los principios generales en materia de sostenibilidad ambiental.

Aunque la política no establece la adopción de un estándar concreto para la gestión de la contaminación del aire, TMB ha apostado por la adopción de las certificaciones ISO 14001 e ISO 50001, que aseguran una gestión sistemática e integrada de las emisiones y el consumo energético.

Para garantizar su aplicación, TMB ha implantado un Sistema de Gestión Ambiental y Energético, que asegura el cumplimiento normativo y la reducción de los impactos ambientales derivados de las operaciones de la organización. Además, se han desarrollado procedimientos específicos, como el P703 – Procedimiento de prevención de la contaminación

atmosférica y lumínica, que definen las acciones y controles necesarios para minimizar las emisiones.

En lo que respecta a los proveedores, todos aquellos que realizan la coordinación de actividades empresariales son informados sobre la política ambiental de TMB desde 2021, como se ha comentado anteriormente en el informe. Además, los proveedores clasificados como de alto riesgo —es decir, aquellos que acceden a las instalaciones de TMB y no desarrollan actividades de consultoría— deben completar un documento de autodeclaración, comprometiéndose a tomar medidas para minimizar las emisiones a la atmósfera.

Objetivos y acciones para la reducción de la contaminación atmosférica

Requisito de divulgación E2-2: Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación

Requisito de divulgación E2-3: Metas relacionadas con la contaminación

TMB ha definido acciones concretas para mitigar la contaminación del aire, incluidas en el Plan de Eficiencia Energética y

Acción Climática (PEEIAC) horizonte 2050. Este plan, finalizado en febrero de 2024, establece las acciones prioritarias para reducir las emisiones atmosféricas y mejorar la eficiencia energética.

La acción más destacada es la incorporación de nuevas tecnologías a la flota de TB, con la transición progresiva hacia autobuses con fuentes de energía no contaminantes. El PEEIAC establece un sistema de seguimiento semestral de las acciones implementadas, con indicadores específicos de generación de emisiones de NOx y PM.

Los objetivos establecidos para la prevención y control de la contaminación del aire son voluntarios, es decir, han sido definidos por iniciativa propia de TMB y no son obligatorios por regulación.

La financiación asociada a las acciones previstas se detalla dentro del PEEIAC, que incorpora una columna específica para indicar el presupuesto requerido por cada acción, así como las posibles fuentes de financiación externa (subvenciones), como se ha detallado anteriormente en este informe.

Datos de contaminación del aire

Requisito de divulgación E2-4: Contaminación del aire

Ámbito Bus

La contaminación atmosférica generada por la actividad de TB se calcula mediante estimaciones basadas en factores de emisión, siguiendo la metodología establecida por el EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook 2013 de la Agencia Europea de Medio Ambiente.

Cálculo y metodología

La actividad se mide según el kilometraje recorrido por cada vehículo en función del servicio realizado. Esta estimación se basa en la cartografía de la línea y se corrige en caso de incidencias que modifiquen el recorrido habitual.

- **Fuentes móviles (vehículos):** se consideran las emisiones derivadas del consumo de combustibles. Los factores de emisión se adaptan a la normativa EURO y, en el caso de autobuses de GNC, se utilizan los valores proporcionados por los fabricantes.
- **Fuentes fijas (instalaciones):** se tienen en cuenta las emisiones asociadas al consumo de energía y combustibles, aplicando los factores de emisión recogidos en la Guía de Cálculo de Emisiones Contaminantes a la Atmósfera (2013) de la Generalitat de Catalunya.

Resultados y tendencias 2023-2024

Se ha observado una **reducción significativa de las emisiones de NOx y PM** entre 2023 y 2024, gracias a:

- **Renovación de la flota,** sustituyendo autobuses diésel antiguos por vehículos **EURO VI, eléctricos e hidrógeno.**
- **Mejora en la eficiencia energética** y optimización del consumo.

Fuente de emisión	NOx (en kg.)			PM (en kg.)		
	2024	2023	% Difer.	2024	2023	% Difer.
Flota	94.779,09	116.627,88	-18,73%	619,64	775,96	-20,15%
Instalaciones	3.590,74	3.865,17	-7,10%	40,50	43,59	-7,09%
Total	98.369,83	120.493,04	-18,36%	660,14	819,55	-19,45%

Estos datos de la flota activa en TB evidencian la transición hacia una flota más limpia:

Año (en%)	Eléctrico	GNC Híbrido	GNC Normal	Gasóleo Híbrido	Gasóleo Normal	Hidrogeno
2023	9,17%	10,79%	31,03%	27,07%	21,22%	0,72%
2024	17,28%	10,53%	26,58%	26,05%	15,53%	4,04%

Estas acciones han permitido **una reducción significativa de las emisiones contaminantes** y refuerzan el compromiso de TMB con la sostenibilidad ambiental.



Ámbito Metro

Las emisiones de contaminantes atmosféricos derivadas de la actividad de Ferrocarril Metropolità de Barcelona (FMB) están asociadas principalmente al consumo energético de sus instalaciones fijas. En este sentido, el sistema ferroviario opera exclusivamente con electricidad, por lo que el factor de emisión de NOx y PM para la tracción ferroviaria es cero. No obstante, se consideran las emisiones indirectas derivadas del uso de fuentes fijas como equipos auxiliares e instalaciones.

Cálculo y metodología

FMB no realiza mediciones directas de contaminantes atmosféricos, sino que se basa en cálculos estimados a partir de factores de emisión, siguiendo las referencias metodológicas establecidas.

Fuentes fijas (instalaciones): se cuantifican las emisiones de NOx y PM generadas por el consumo de combustibles en equipos auxiliares e infraestructuras.

Los factores de emisión aplicados se basan en la Guía de Cálculo de Emisiones Contaminantes a la Atmósfera (2013) de la Generalitat de Catalunya.

La cantidad de actividad se obtiene mediante previsiones contables y facturación energética.

Resultados y tendencias 2023-2024

Se ha observado una **reducción de las emisiones de NOx y PM en las instalaciones de FMB durante el periodo 2023-2024**, gracias a:

- **Optimización de los consumos energéticos** en infraestructuras y equipos auxiliares.
- **Implementación de tecnologías más eficientes** en la gestión ambiental.

Fuente de emisión	NOx (en kg.)			PM (en kg.)		
	2024	2023	% Difer.	2024	2023	% Difer.
Flota	-	-	-	-	-	-
Instalaciones	1.263,48	1.662,85	-24,02%	14,25	18,75	-24,00%
Total	1.263,48	1.662,85	-24,02%	14,25	18,75	-24,00%

Estos datos evidencian el **impacto positivo de las mejoras implementadas en la eficiencia energética de FMB**, en línea con los objetivos establecidos en el Plan de Eficiencia Energética y Acción Climática (PEEIAC) horizonte 2050.



Reducción y eliminación de sustancias preocupantes

Requisito de divulgación E2-5: Sustancias preocupantes y sustancias extremadamente preocupantes

Actualmente, la política ambiental de TMB no incluye explícitamente el compromiso de eliminar progresivamente sustancias de muy alta preocupación, especialmente en productos de consumo y usos no esenciales. No obstante, durante 2025 está prevista una revisión de la política ambiental, en la que podría incluirse este compromiso de manera formal.

Gestión de incidentes y emergencias ambientales

Aunque la política ambiental no especifica medidas concretas para prevenir incidentes y emergencias ambientales relacionadas con la contaminación del aire, TMB dispone de procedimientos establecidos para garantizar una respuesta adecuada.

En este sentido, el procedimiento P703 – Prevención de la contaminación atmosférica y lumínica establece las acciones necesarias para reducir el impacto de incidentes ambientales. Además, todos los centros de TMB disponen de Planes de Autoprotección o de Emergencia, en los que se definen los protocolos de actuación en caso de situaciones de emergencia, incluidas aquellas que pueden tener un impacto directo en la calidad del aire.

Requisito de divulgación E2-6: Efectos financieros previstos de las incidencias, los riesgos y las oportunidades relacionados con la contaminación

Durante 2024 TMB no ha registrado incidentes ni emisiones accidentales de contaminación del aire y, por tanto, no se han generado gastos operativos ni de capital relacionados con la gestión de estos impactos. Asimismo, no hay ingresos netos procedentes de productos o servicios que contengan sustancias preocupantes o de muy alta preocupación. Finalmente, no se han llevado a cabo acciones de remediación, restauración o medidas específicas de prevención de la contaminación del aire más allá de las acciones planificadas en el marco del Plan de Eficiencia Energética y Acción Climática.

Plan de retirada de materiales con contenido de amianto

Durante el año 2024 hemos **continuado con el Plan de Retirada de materiales con contenido de amianto**. Como hecho más relevante, hemos conseguido la autorización del departamento de trabajo para encapsular encofrados perdidos. Cosa que nos permitirá cumplir con el propósito de que, a finales de 2025, todo el material esté retirado o tratado (encapsulado o confinado). Las obras de retirada más relevantes de este año han sido en el edificio de Zona Franca y cochera de Vilapicina.

Medidas contra la contaminación vibroacústica

Durante el año 2024 **se han recibido 62 nuevas reclamaciones relacionadas con las vibraciones**. Con las diversas actuaciones ejecutadas tanto desde mantenimiento como con renovaciones de vía, **se han resuelto 87 reclamaciones y finalizaremos el año con 65 reclamaciones abiertas, de las cuales 48 están incluidas en trabajos ya licitados o en curso**.

En lo que respecta a la renovación parcial de vía y dentro de la campaña Antivibratòria 2024 (fijaciones y elementos elásticos), se actúa en 3.000 metros de vía en las líneas 1, 2, 4 y 5. Un total de 17 reclamaciones. Se

ejecuta con corte nocturno, comenzando en octubre de 2024 con previsión de finalización en julio de 2025.

El resto están en fase de estudio y, en caso necesario, se incorporarán a los trabajos antivibratorios de 2025, de mantenimiento o a la campaña anual de fresado de carril.

Durante el año 2024 se han realizado un total de 188 registros en domicilios.

Proyectos en ejecución: Instalación de 10 puntos de monitorización continua de vibraciones en hastial.

Estas, junto con unas 45 actuaciones más pequeñas repartidas por la red, han hecho que el indicador quede de la siguiente manera:

	Localizaciones	Kg.
% retirado sobre total estimado	79,25%	62,59%
% tratado sobre total estimado	11,50%	26,69%
% pendiente sobre total estimado	9,24%	10,73%

10.5. Proyectos y programas destacados

Proyectos y programas destacados

- Implantar las medidas definidas en el Plan de Uso y Gestión Eficiente del Agua de TMB.
- Migración del Cuadro de Mando Ambiental de TMB de SAP BO a Power BI o SAC.
- Definir e implantar la realización del seguimiento del grado de ambientalización de las compras de TMB a través de Inteligencia Artificial (IA).
- Implantar la metodología definida para el cálculo de las emisiones de CO₂ en la compra de bienes, obras y servicios.
- Implantar las medidas definidas en el Plan de Desplazamiento de Empresa de TMB.
- Implantar las medidas definidas en el Plan de Eficiencia Energética y Acción Climática de TMB.
- Ampliar el alcance de la certificación del Sistema de Gestión Ambiental y Energético a todas las líneas de FMB.

Proyectos Europeos

Durante 2024 se ha continuado trabajando en proyectos europeos de larga duración en los que participamos desde hace tiempo y se han iniciado otros nuevos, todos ellos financiados con fondos Europeos y dirigidos a distintos ámbitos como la innovación, la industrialización del sector, la investigación o el despliegue de nuevas tecnologías.

El papel de TMB en cada uno de ellos depende del tipo de proyecto, según si lideramos el proyecto o somos beneficiarios de sus resultados.

Si bien **aquí solo se mencionaremos aquellos en los que TMB es un socio activo, cabe señalar que participamos en otros como observadores con el fin de obtener conocimientos y opinión sobre determinadas tecnologías, como son Show o Space, dedicados a los vehículos autónomos.**

Para conocerlos y seguir su evolución, los clasificamos en tres grupos:

- Proyectos relacionados con la **tecnología de H₂**.
- Proyectos relacionados con el **uso de biocombustibles**.
- Otros proyectos relacionados con la **tecnología de tracción de los vehículos**.



Proyectos de hidrógeno

- **Autobuses de H₂**

El **proyecto para incluir autobuses de hidrógeno en la flota de TMB**, iniciado en 2022 con la puesta en servicio de 8 vehículos, **continúa creciendo y se está convirtiendo en un proyecto pionero en España y referente en Europa.**

En el ejercicio 2023 se adjudicó la compra de 36 autobuses estándar de H₂ al fabricante Solaris. El coste se financió parcialmente con fondos del MITMA. Estos autobuses, de características muy similares a los anteriores, iniciaron su servicio en el mes de septiembre y se están incorporando a

la flota progresivamente, con el objetivo de que los 36 estén operativos en diciembre.

Al mismo tiempo se han incorporado dos autobuses articulados de hidrógeno del mismo fabricante, licitados en 2023 y que recibirán fondos del proyecto JIVE2 por su compra. Estos vehículos, licitados, construidos e incorporados en tiempo récord, han empezado a operar en noviembre.

Todo este crecimiento ha llevado a redimensionar la infraestructura de repostaje de Iberdrola ubicada en el

polígono de la Zona Franca, ya que debe pasar de una capacidad de 16 a 46 vehículos. Por este motivo, se ha renegociado el contrato con el suministrador con **condiciones que en este momento son más favorables para TMB** que las anteriores debido al incremento del suministro. Las obras actualmente en curso tienen prevista su finalización en febrero de 2025.

A fecha 1/11/2024, **la flota de hidrógeno de TMB ha recorrido más de 750.000 km y la infraestructura ha provisionado más de 50.000 kg de H₂.**

Pese a la juventud de esta tecnología aplicada a esta escala, los problemas detectados son pocos y se están resolviendo satisfactoriamente gracias al trabajo conjunto de todos los departamentos de TMB y la implicación de los fabricantes.

De cara al futuro, los planes de compra para el crecimiento de la flota de hidrógeno y la participación de TMB en proyectos internacionales como HERO se desarrollan en los capítulos correspondientes.

- **JIVE2**

El **proyecto JIVE2, en el que nos incorporamos en 2017, finalizará en 2025 con el despliegue de 300 autobuses de hidrógeno que operan en diversas ciudades Europeas.** Los dos últimos en incorporarse a esta lista han sido los dos autobuses articulados de Solaris que prestan servicio en TMB desde noviembre de este año.

En total, está previsto recibir por la participación en este proyecto alrededor de 1.300.000 €, que se han destinados a la compra de los 8 autobuses de Caetano y los dos de Solaris.

- **HERO**

Este proyecto está financiado con fondos gestionados por EIT Urban Mobility, entidad con la que hemos iniciado una interesante colaboración.

Es un proyecto de corta duración, iniciado en julio, con una duración prevista de

doce meses. **El objetivo es transformar un minibús de TMB que ya ha llegado al final de su vida útil y transformarlo en un vehículo de pila de combustible alimentado de hidrógeno.**

La motivación de TMB para participar en este proyecto es la falta de soluciones en el mercado para abastecer el servicio de Bus de Barri con vehículos de cero emisiones. Este servicio, especialmente sensible con el usuario por el hecho de circular por calles estrechas, es también difícil de cubrir con vehículos eléctricos debido a que la jornada del vehículo es de 16 horas, y las soluciones disponibles no garantizan estas autonomías a precios razonables.

Por otro lado, los grandes fabricantes han optado por dedicar los esfuerzos al sector del mercado que puede tener mayor salida de manera inmediata, como son los autobuses de 12 metros. Esto deja un nicho de negocio muy interesante para el sector.

El resultado final del proyecto tiene que ser un demostrador de un vehículo de hidrógeno de tamaño medio, con una cadena de tracción (pila de combustible, baterías y motor eléctrico) que podrá ser montada en cualquier chasis preexistente.

Así se abre la posibilidad a fabricantes pequeños y carroceros a fabricar vehículos de esta medida para su uso como minibuses o vehículos de reparto.

Otra vertiente importante del proyecto es desarrollar el conocimiento sobre la tecnología para empresas locales, con el fin de favorecer el tejido industrial de proximidad.

El demostrador empezará a circular con placas rojas en el próximo mes de abril.

TMB recibirá aproximadamente 60.000 € por su participación en este proyecto.



Proyectos de biocombustibles

El **plan de compras de TMB no contempla la adquisición de más vehículos de GNC en los próximos años, si bien la flota actual dispondrá de vehículos de este tipo hasta 2035**, ya que las últimas adquisiciones aún estarán en funcionamiento durante varios años hasta el fin de su vida útil.

Con el objetivo de poder abastecer estos vehículos con Biometano que conlleva asociadas cero emisiones de CO₂ porque se trata de un combustible renovable que utiliza parte del CO₂ basal de la atmósfera.

Aunque se han establecido contactos con posibles proveedores de HVO, **los esfuerzos se centran en el Biogás proveniente del tratamiento de residuos y aguas residuales.**

NIMBUS

El proyecto Nimbus se inició en 2021 y finalizará en 2025. Se trata de un proyecto de investigación donde TMB es el usuario final del producto. Destinamos un autobús operativo que periódicamente se abastece en esta infraestructura y que está vinilado con los motivos del proyecto. Al final del periodo se realizará una auditoría del motor para valorar los posibles efectos del combustible.

Además de TMB, la asociación está formada por Cetaqua, Aigües de Barcelona y UPC.

El objetivo es a partir de aguas residuales de los centros de tratamiento (EDAR) de El Prat, producir metano de pureza suficiente para su uso en automoción. El proceso de producción de metano por el cual se depura el biogás y que es el objeto del proyecto, se ha logrado solo en laboratorio y la motivación del proyecto es hacer una planta piloto.

Aunque los resultados han estado por debajo de lo esperado, el vehículo que se destinó a esta tarea se ha proveído repetidas veces en la gasinera, y los **resultados son la base de partida para el siguiente proyecto derivado de este, SempreBio.**

TMB recibirá aproximadamente 40.000 € por su participación en este proyecto.

• SempreBio

Con los resultados del proyecto NIMBUS se ha logrado **una nueva financiación para la investigación dedicada a probar tres procesos diferentes de upgrading de biogás en tres ubicaciones distintas de Europa. En concreto, en Barcelona se continúa con la metanación biológica del CO₂ proveniente del biogás.**

TMB participa como usuario final de estas tecnologías en el Caso de Uso 1. Los otros dos casos desarrollan un proceso

de gasificación por pirólisis para producir gas syngas y aprovechar el metano que se desarrolla en Francia, y un sistema criogénico de biogás para separar el CO₂ y producir metano líquido, este tercer proyecto se lleva a cabo en Holanda.

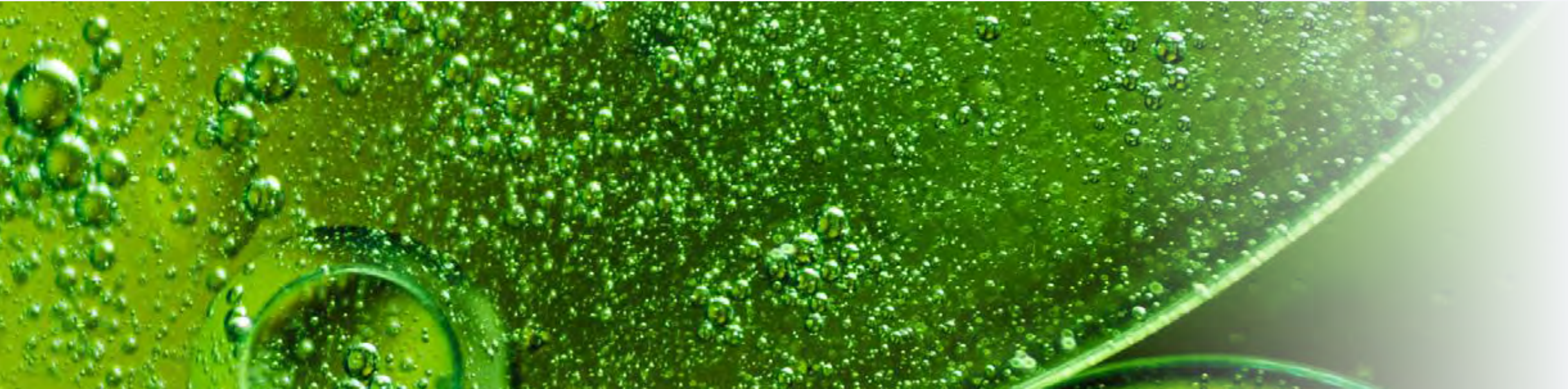
Las previsiones son que a partir del próximo mes de marzo se podrá comenzar a proveer regularmente dos autobuses de la flota de TMB con biometano procedente de las aguas residuales tratadas diariamente en El Prat.

TMB recibirá aproximadamente 50.000 € por su participación en este proyecto.

Otros proyectos

Además de los anteriores, desde el Área Técnica de Bus estamos inmersos en otros proyectos Europeos y Workshops, como por ejemplo:

- **Confort Thermal:** estudio de las condiciones térmicas dentro del vehículo que logran las sensaciones de confort adecuadas con el mínimo consumo.
- **Battery Life:** proyecto en el que, junto con Actia, se está desarrollando un algoritmo predictivo para evaluar el envejecimiento de las baterías.



10.5.1. Fondo Next Generation EU

Programa de impulso a la implantación de Zonas de Bajas Emisiones para entidades locales

A través del Área Metropolitana de Barcelona y de los Ayuntamientos de Barcelona, Cornellà de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, El Prat de Llobregat y Sant Adrià del Besós, **TMB tiene concedidas ayudas por valor de 61,70 M€** para la ejecución de proyectos de transporte público y digitalización con el **objetivo principal de reducir las emisiones**. Estas ayudas están articuladas desde el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Las actuaciones para las que se recibirán estas ayudas son:

- 2 trenes para el servicio de Metro – finalizada en 2024.
- 36 autobuses de hidrógeno de 12m – finalizada en 2024.
- 104 autobuses eléctricos de 12m y 24 de 18m – finalizada en 2024.
- Videovigilancia y nuevos sistemas de información al usuario en el bus – finalizada en 2024.
- Digitalización de elementos de información en estaciones de Metro – finalización 2025.
- Digitalización, gestión y mantenimiento de activos de Metro – finalización 2025.

Adicionalmente, TMB ha gestionado los proyectos de bicicleta pública compartida (AMBici) y de la adquisición de 39 buses eléctricos de 12m para los servicios de gestión indirecta del AMB, proyectos para los cuales el AMB ha obtenido ayudas de este programa.



Programa de impulso a la implantación de Zonas de Bajas Emisiones para Comunidades Autónomas

A través de la Generalitat de Catalunya y la ATM, TMB ha obtenido **40,40 M€** de ayudas para la **adquisición de 4 trenes para el servicio de Metro y para la renovación de superestructura de vía en 2 tramos de la línea L5 de la Red de Metro**. Ambos proyectos están finalizados.

Programa MOVES Singulares II

TMB obtuvo **3,50 M€** para la ejecución de los proyectos **Metro Charge** (recuperadores de energía de frenado de Metro, fotovoltaicas en 5 cubiertas de edificios y cargadores de vehículos auxiliares) y Smart Charging (sistema inteligente para la gestión de la carga de buses eléctricos). Ambos proyectos han sido finalizados en 2024.

Otros programas Next Generation EU

En diferentes ayudas TMB tiene concedidas o solicitadas **ayudas de menor cuantía**, para la **compra de flota auxiliar eléctrica y la instalación de placas fotovoltaicas en cubiertas de talleres**.



10.5.2. Otras ayudas

Programa CEF Transport

TMB tiene concedidos **8,90 M€ para la compra de 61 autobuses eléctricos, 46 híbridos GNC** (ya recibidos en 2021) y para la **infraestructura de 186 puntos de carga para autobuses eléctricos, 9 de ellos en calle**. La adquisición y puesta en servicio de la totalidad de autobuses ha finalizado en 2024. En diciembre de 2024 están finalizados y en servicio los 9 puntos de carga en la calle y 142 en cocheras, los 35 restantes se finalizarán en 2025.

Otros programas

En diferentes ayudas TMB tiene concedidas o solicitadas ayudas de menor cuantía, para la **instalación de cargador de flota auxiliar eléctrica y para la ideación de iniciativas disruptivas**.

Proyectos en cooperación de I+D+i

En 2024 ha participado activamente en 5 proyectos de I+D+i plurianuales que están cofinanciados por diferentes líneas de los programas **Horizon 2020 y Horizon Europe** de la Unión Europea, y programas del EIT Urban Mobility. Estos proyectos suponen una actividad de TMB valorada en 5,70 M€ en la duración total de los mismos, con una financiación media del 33%.

En 2025 se participará en 2 proyectos adicionales con una actividad de TMB valorada en 0,12 M€ y financiación media del 66%.

10.6. Taxonomía

En considerar el marco normativo de regulación para facilitar las inversiones sostenibles Reglamento EU 2020/852 de 18 de junio (en adelante, Taxonomía Verde) más: el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión de 4 de junio, el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión de 6 de julio y el año 2023 con el Acto Delegado 2023/2486.

Taxonomía a TB

La actividad económica realizada por TB, SA se ajusta a la actividad 6.3 Transporte urbano y suburbano de pasajeros por carretera.

En base a los criterios de selección del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de 4 de junio, la actividad de TB, SA, cumpliría con el objetivo de **contribución sustancial a la “mitigación del cambio climático”**, **parcialmente**, según la tipología de los vehículos de la flota. Este año se ha adaptado el criterio al Acto Delegado 2023/2486 y se consideran solo los vehículos de emisiones cero.

La actividad de TB, SA es una **actividad elegible**, está **parcialmente alineada** con la Taxonomía europea y, por tanto, es una actividad **de Transición**.

Respecto al objetivo de **“transición hacia una economía circular”**, en TB, SA los residuos se reutilizan, se reciclan o se lleva a cabo una valorización energética (entre otros métodos). (véase apartado 10.2.1).

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

En cuanto al objetivo **“prevención y control de la contaminación”** en TB, SA todos los pliegos de condiciones para las licitaciones de neumáticos siempre incluyen requisitos de valoración del etiquetado según la normativa europea (Reglamento EU 2020/740).

Sobre el ahorro de combustible y la adherencia en mojado solo se admiten neumáticos con clasificación A, B, C y D, adicionalmente se valora el ruido de rodadura en dB y el ruido de rodadura en ondas.

El resto de los objetivos y según el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, tanto **“el uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos”** como la **“protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas”**, no son aplicables en esta actividad económica.



Resultados del volumen de negocio (ingresos)

En el caso de bus, al ser un transporte que utiliza diversas energías, se debe diferenciar el tipo de vehículo que hay en la flota, en función del tipo de combustible que utiliza. En función del tipo de vehículo (dependiendo del nivel de emisiones de CO₂) habrá los ingresos clasificados como medioambientalmente sostenibles en el objetivo de “mitigación del cambio climático”.

Dentro del volumen de negocio se han considerado los ingresos siguientes:

- Los ingresos antes de descuentos, comisiones y rappels.
- Como ingresos accesorios sostenibles se han considerado: los de los Servicios Especiales (incluidas líneas lanzadera y servicios a la ATM), ingresos de cooperación exterior, los procedentes de la intervención, las ventas de chatarra y los servicios a las administraciones públicas.
- Se han incorporado las subvenciones especiales vinculadas a la actividad (subvenciones para la Tarjeta Rosa, subvenciones para líneas y las subvenciones para proyectos y las subvenciones para la compensación de la bonificación de títulos de transporte).

Para diferenciar las cifras de ingresos medioambientalmente sostenibles, se usa el criterio de km útiles por cada tipo de vehículo. Es decir, se calculan los ingresos por km útiles de cada concepto y se reparten por cada tipo de flota en función de los km útiles recorridos.

Proporción del volumen de negocios / Volumen de negocios total

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.3	12,51%	100,00%
CCA	0,00%	0,00%
WTR	N/A	N/A
CE	0,00%	0,00%
PPC	0,00%	0,00%
BIO	N/A	N/A

(Cifras en miles de €)	2024			Criterios de contribución sustancial					
	Códigos actividad	Volumen de negocios	Proporción del volumen de negocios, año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas
Actividades económicas									
Transport interurbà de passatgers per ferrocarril	MMC 6.3	miles de €	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

A.1. actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)

Actividad 1	MMC 6.3	181.053	100,00%	S					
Volumen de negocio de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		22.650	12,51%	100,00%					
De las cuales : facilitadoras			%	%	%	%	%	%	%
De las cuales : de transición			12,51%	%					

A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)

				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL
Actividad 1	MMC 6.3		%	EL	EL			EL	
Volumen de negocio de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		158.403	87,49%	%	%	%	%	%	%
A. Volumen de negocio de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		181.053	100,00%	%	%	%	%	%	%

B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

Volumen de negocio de actividades no elegibles según la taxonomía		0	0,00%						
TOTAL		181.053	100,00%						

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente.
EL: actividad elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
N/EL: actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
F = actividad facilitadora
T = actividad de transición

Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción del Volumen de negocio que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
S	S	S	S	S	S	S	%		
S	S	S	S	S	S	S	5,31%		
S	S	S	S	S	S	S	%	F	
S	S	S	S	S	S	S	5,31%		T
							%		
							94,69%		

No se tiene que incorporar información

El Código representa la abreviatura del objetivo al que la actividad realiza una contribución sustancial, así como el número de sección de la actividad en el anexo pertinente del objetivo, a saber:

- Mitigación del cambio climático: CCM
- Adaptación al cambio climático: CCA
- Recursos hídricos y marinos: WTR
- Economía circular: CE
- Prevención y control de la contaminación: PPC
- Biodiversidad y ecosistemas: BIO

Por ejemplo, a la actividad “replantación” le correspondería el código: CCM 1.1

Resultados de las inversiones en inmovilizado (CapEx)

Como la actividad de TB, SA es transportar viajeros en bus, se ha considerado como criterio, para repartir la cifra de inversiones, el tipo de vehículo en aquellas inversiones en que ha sido posible su identificación con los vehículos y, para el resto de las inversiones, se ha tenido en cuenta como criterio de reparto de la inversión, los km totales por tipo de vehículo y la inversión/km total. Se han considerado solo las inversiones relacionadas con la actividad principal de la empresa

Proporción del CapEx / CapEx total

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.3	72,88%	100,00%
CCA	0,00%	0,00%
WTR	N/A	N/A
CE	0,00%	0,00%
PPC	0,00%	0,00%

(Cifras en miles de €)	2024			Criterios de contribución sustancial					
	Códigos actividad	CapEx	Proporción de CapEx año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas
Actividades económicas (1)									
Transport interurbà de passatgers per ferrocarril	MMC 6.3	miles de €	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

A.1. actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)

Actividad 1	MMC 6.3	91.056	100,00%	S					
CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		66.357	72,88%	%					
De las cuales : facilitadoras			%	%	%	%	%	%	%
De las cuales : de transición			72,88%	%					

A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)

				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL
Actividad 1	MMC 6.3		%	EL	EL			EL	
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		24.698	27,12%	%	%	%	%	%	%
A. CapEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)			100,00%	%	%	%	%	%	%

B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía		0	0,00%						
TOTAL		91.056	100,00%						

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente.
EL: actividad elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
N/EL: actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
F = actividad facilitadora
T = actividad de transición

Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción de CapEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
S	S	S	S	S	S	S	%		
S	S	S	S	S	S	S	74,76%		
S	S	S	S	S	S	S	%	F	
S	S	S	S	S	S	S	74,76%		T
							%		
							25,24%		

No se tiene que incorporar información

El Código representa la abreviatura del objetivo al que la actividad realiza una contribución sustancial, así como el número de sección de la actividad en el anexo pertinente del objetivo, a saber:

- Mitigación del cambio climático: CCM
- Adaptación al cambio climático: CCA
- Recursos hídricos y marinos: WTR
- Economía circular: CE
- Prevención y control de la contaminación: PPC
- Biodiversidad y ecosistemas: BIO

Por ejemplo, a la actividad “replantación” le correspondería el código: CCM 1.1

Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Considerando que la actividad de transportar viajeros en bus no es el 100% emisiones cero de CO₂, se ha utilizado la misma categorización que para calcular el% de CapEx, es decir, la misma clasificación de vehículos en aquellos gastos que se puedan asociar a cada tipo de vehículo (por ejemplo, los gastos de carburantes). El resto de gastos operativos se han repartido proporcionalmente según los km totales por tipo de vehículo, a partir de un coste/km total de cada partida.

El gasto de Servicios exteriores se calcula en función de los km totales.

Proporción del OpEx / OpEx total

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.3	12,85%	100,00%
CCA	0,00%	0,00%
WTR	N/A	N/A
CE	0,00%	0,00%
PPC	0,00%	0,00%
BIO	N/A	N/A

(Cifras en miles de €)	2024			Criterios de contribución sustancial					
	Códigos actividad	OpEx	Proporción de OpEx año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas
Actividades económicas (1)									
Transport interurbà de passatgers per ferrocarril	MMC 6.3	miles de €	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

A.1. actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)

Actividad 1	MMC 6.3	403.627	100,00%	S					
OpEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		51.853	12,85%						
De las cuales : facilitadoras		0	0,00%	%	%	%	%	%	%
De las cuales : de transición			12,85%	%					

A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)

				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL
Actividad 1		%		EL	EL			EL	
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)	351.774	87,15%		%	%	%	%	%	%
A. OpEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		100,00%		%	%	%	%	%	%

B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía	0	0,00%							
TOTAL	403.627	100,00%							

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente.
EL: actividad elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
N/EL: actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
F = actividad facilitadora
T = actividad de transición

Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción de OpEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
S	S	S	S	S	S	S	%		
S	S	S	S	S	S	S	12,66%		
S	S	S	S	S	S	S	%	F	
S	S	S	S	S	S	S	12,66%		T
							%		
							87,34%		

No se tiene que incorporar información

El Código representa la abreviatura del objetivo al que la actividad realiza una contribución sustancial, así como el número de sección de la actividad en el anexo pertinente del objetivo, a saber:

- Mitigación del cambio climático: CCM
- Adaptación al cambio climático: CCA
- Recursos hídricos y marinos: WTR
- Economía circular: CE
- Prevención y control de la contaminación: PPC
- Biodiversidad y ecosistemas: BIO

Por ejemplo, a la actividad “repoblación” le correspondería el código: CCM 1.1

Taxonomía en FMB

La actividad económica realizada por FMB, SA se ajusta a la actividad 6.1 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril.

Al considerar los criterios de selección de este Reglamento, y dado que la actividad de FMB, SA utiliza **energía de origen verde**, tanto para mover los trenes como para las estaciones, infraestructuras y dependencias, su actividad cumple con el objetivo de **contribución sustancial a la “mitigación del cambio climático”**, y además de ser una **actividad elegible, está alineada** con la Taxonomía europea y, por tanto, es una actividad **facilitadora**.

Respecto al objetivo de **“transición hacia una economía circular”**, en FMB, SA los residuos se reutilizan, se reciclan o se lleva a cabo una valorización energética (entre otros métodos). (véase apartado 10.2.1).

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

En cuanto al objetivo **“prevención y control de la contaminación”** en FMB, SA todos los motores de las locomotoras cumplen con los límites de emisión establecidos en el anexo II del Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, ya que tanto los trenes como las instalaciones y estaciones de Metro de Barcelona utilizan energía verde.

El resto de los objetivos y según el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, tanto **“el uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos”** como la **“protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas”**, no son aplicables en esta actividad económica.

Resultados del volumen de negocio (ingresos)

En el caso del metro, al ser un transporte que utiliza energía eléctrica verde, tanto de alta tensión (tracción de trenes) como de baja tensión, el 100% de los ingresos por recaudación se consideran medioambientalmente sostenibles en el objetivo de “mitigación del cambio climático” (trenes y coches que tienen cero emisiones directas de CO₂) y, para el resto de ingresos, se hace un análisis según su naturaleza.

Proporció del volum de negocis/Volum de negocis total

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.1	96,55%	100,00%
CCA	0,00%	0,00%
WTR	N/A	N/A
CE	0,00%	0,00%
PPC	0,00%	0,00%
BIO	N/A	N/A

(Cifras en miles de €)	2024			Criterios de contribución sustancial					
	Códigos actividad	Volumen de negocios	Proporción del volumen de negocios, año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas
Transport interurbà de passatgers per ferrocarril	MMC 6.1	miles de €	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA									
A.1. actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)									
Actividad 1	MMC 6.1	485.264	100,00%	S					
Volumen de negocio de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		468.515	96,55%						
De las cuales : facilitadoras		468.515	96,55%	100,00%	%	%	%	%	%
De las cuales : de transición			%	%					
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)									
				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL
Actividad 1		0	0,00%	EL	EL			EL	
Volumen de negocio de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		16.749	3,45%	%	%	%	%	%	%
A. Volumen de negocio de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		485.264	100,00%	%	%	%	%	%	%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA									
Volumen de negocio de actividades no elegibles según la taxonomía		0	0,00%						
TOTAL		485.264	100,00%						

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente.
EL: actividad elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
N/EL: actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
F = actividad facilitadora
T = actividad de transición

Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Mitigació del canvi climàtic	Adaptació al canvi climàtic	Ús sostenible i protecció dels recursos hídrics i marins	Prevenció i control de la contaminació	Transició cap a una economia circular	Protecció i recuperació de la biodiversitat i els ecosistemes	Garanties mínimes	Proporción del Volumen de negocio que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
S	S	S	S	S	S	S	%		
S	S	S	S	S	S	S	95,64%		
S	S	S	S	S	S	S	95,64	F	
S	S	S	S	S	S	S	%		T
							%		
							4,36%		

No se tiene que incorporar información

El Código representa la abreviatura del objetivo al que la actividad realiza una contribución sustancial, así como el número de sección de la actividad en el anexo pertinente del objetivo, a saber:

- Mitigación del cambio climático: CCM
- Adaptación al cambio climático: CCA
- Recursos hídricos y marinos: WTR
- Economía circular: CE
- Prevención y control de la contaminación: PPC
- Biodiversidad y ecosistemas: BIO

Por ejemplo, a la actividad “replantación” le correspondería el código: CCM 1.1

Resultados de las inversiones en inmovilizado (CapEx)

Teniendo en cuenta que la actividad de FMB, SA es transportar viajeros por ferrocarril, se han considerado las inversiones totales como sostenibles, a excepción de aquellas que no están relacionadas con el funcionamiento de la actividad principal. Por tanto, se han excluido las inversiones para el centro médico del año 2024.

Proporción del CapEx/CapEx total

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.1	99,99%	100,00%
CCA	0,00%	0,00%
WTR	N/A	N/A
CE	0,00%	0,00%
PPC	0,00%	0,00%
BIO	N/A	N/A

(Cifras en miles de €)	2024			Criterios de contribución sustancial					
	Códigos actividad	CapEx	Proporción de CapEx año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas
Actividades económicas (1)									
Transport interurbà de passatgers per ferrocarril	MMC 6.1	miles de €	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA									
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)									
Actividad 1	MMC 6.1	155.173	100,00%	S					
CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		155.158	99,99%	100,00%					
De las cuales : facilitadoras		155.158	99,99%	100,00%	%	%	%	%	%
De las cuales : de transición			%	%					
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)									
				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL
Actividad 1			%	EL	EL			EL	
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		15	0,01%	%	%	%	%	%	%
A. CapEx d'activitats elegibles segons la taxonomia (A.1+ A.2)		155.173	100,00%	%	%	%	%	%	%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA									
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía			%						
TOTAL		155.173	100,00%						

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente.
EL: actividad elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
N/EL: actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
F = actividad facilitadora
T = actividad de transición

Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Mitigació del canvi climàtic	Adaptació al canvi climàtic	Ús sostenible i protecció dels recursos hídrics i marins	Prevenció i control de la contaminació	Transició cap a una economia circular	Protecció i recuperació de la biodiversitat i els ecosistemes	Garanties mínimes	Proporción de CapEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
S	S	S	S	S	S	S	%		
S	S	S	S	S	S	S	99,96%		
S	S	S	S	S	S	S	99,96%	F	
S	S	S	S	S	S	S	%		T
							%		
							0,04%		

No se tiene que incorporar información

El Código representa la abreviatura del objetivo al que la actividad realiza una contribución sustancial, así como el número de sección de la actividad en el anexo pertinente del objetivo, a saber:

- Mitigación del cambio climático: CCM
- Adaptación al cambio climático: CCA
- Recursos hídricos y marinos: WTR
- Economía circular: CE
- Prevención y control de la contaminación: PPC
- Biodiversidad y ecosistemas: BIO

Por ejemplo, a la actividad “repoblación” le correspondería el código: CCM 1.1

Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Como la actividad principal de la empresa es la de transportar viajeros en metro, casi el 100% de los gastos de operación que son necesarios para garantizar el funcionamiento de la actividad se consideran medioambientalmente sostenibles.

Proporción de los OpEx/Total OpEx

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.1	99,91%	100,00%
CCA	0,00%	0,00%
WTR	N/A	N/A
CE	0,00%	0,00%
PPC	0,00%	0,00%
BIO	N/A	N/A

(Cifras en miles de €)	2024			Criterios de contribución sustancial					
	Códigos actividad	OpEx	Proporción de OpEx año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas
Actividades económicas (1)									
Transport interurbà de passatgers per ferrocarril	MMC 6.1	miles de €	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA									
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)									
Actividad 1	MMC 6.1	610.306	100,00%	S					
OpEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		609.756	99,91%	100,00%					
De las cuales : facilitadoras		609.756	99,91%	100,00%	%	%	%	%	%
De las cuales : de transición			%	%					
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)									
				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL
Actividad 1			%	EL	EL			EL	
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		549,06	0,09%	%	%	%	%	%	%
A. OpEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		610.306	100,00%	%	%	%	%	%	%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA									
OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía		0	0,00%						
TOTAL		610.306	100,00%						

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente.
N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente.
EL: actividad elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
N/EL: actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.
F = actividad facilitadora
T = actividad de transición

Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Mitigació del canvi climàtic	Adaptació al canvi climàtic	Ús sostenible i protecció dels recursos hídrics i marins	Prevenció i control de la contaminació	Transició cap a una economia circular	Protecció i recuperació de la biodiversitat i els ecosistemes	Garanties mínimes	Proporción de OpEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
S	S	S	S	S	S	S	%		
S	S	S	S	S	S	S	99,81%		
S	S	S	S	S	S	S	99,81%	F	
S	S	S	S	S	S	S	%		T
							%		
							0,19%		

No se tiene que incorporar información

El Código representa la abreviatura del objetivo al que la actividad realiza una contribución sustancial, así como el número de sección de la actividad en el anexo pertinente del objetivo, a saber:

- Mitigación del cambio climático: CCM
- Adaptación al cambio climático: CCA
- Recursos hídricos y marinos: WTR
- Economía circular: CE
- Prevención y control de la contaminación: PPC
- Biodiversidad y ecosistemas: BIO

Por ejemplo, a la actividad “repoblación” le correspondería el código: CCM 1.1

10.7. Estimación del impacto financiero de riesgos asociados al cambio climático

Requisito de divulgación E1-9: Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición de importancia relativa y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático

En el año 2021 se aprobó la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética, y en su artículo 32 se regulan las obligaciones de reporte de las empresas, con el fin de incorporar información relativa al nivel de exposición a riesgos climáticos y de carbono, y a las estrategias y objetivos para su mitigación.

Adicionalmente, para desarrollar este artículo 32 de la Ley 7/2021, existe el Proyecto de Real Decreto (aún en fase de propuesta y pendiente de aprobación), que regula el contenido de los **informes sobre la estimación del impacto financiero de los riesgos asociados al cambio climático** para entidades financieras, sociedades cotizadas y otras sociedades de gran tamaño.

Por este motivo, en TMB se creó en 2023 un grupo de trabajo multiárea, con el liderazgo del Servicio de Calidad y Medio Ambiente y la colaboración de la Dirección del negocio de Bus, de la Dirección del negocio de Metro, de Administración y

Finanzas y de Control de Gestión, para dar cumplimiento a los requisitos legales y poder evaluar el impacto financiero de los riesgos y oportunidades asociados al cambio climático para la empresa. Aunque los riesgos identificados no se reflejaron directamente en los estados financieros, el departamento de Administración y Finanzas participó activamente en el estudio llevado a cabo.

Tomando como referencia la propuesta del **Proyecto de Real Decreto**, se identificaron y evaluaron:

- **Riesgos de transición:** son los que surgen como consecuencia de la transición hacia una economía baja en carbono y con capacidad de adaptación y recuperación frente a los cambios en el clima. Entre los riesgos de transición se encuentran, entre otros, los riesgos legales y políticos, los riesgos tecnológicos, los riesgos de mercado y los riesgos reputacionales.

- **Riesgos físicos:** son aquellos a los que se enfrenta la organización como consecuencia de los efectos físicos producidos por el cambio climático.

Los riesgos físicos pueden ser agudos, si surgen como consecuencia de eventos puntuales, como tormentas, inundaciones, incendios u olas de calor; o riesgos crónicos, si surgen como consecuencia de cambios en el clima a más largo plazo, como una menor disponibilidad de agua, aumentos en la temperatura, aumento en el nivel del mar, pérdidas de biodiversidad o alteraciones en la productividad de la tierra de cultivo.
- **Oportunidades relacionadas con el clima:** aquellos efectos potenciales positivos en la sociedad relacionados con el cambio climático como consecuencia de los esfuerzos de mitigación o adaptación que lleve a cabo la sociedad en general y la organización. Las oportunidades pueden ser diferentes en función de la ubicación geográfica, el mercado o la industria en la que opere la organización.

Este año, 2024, se ha revisado el análisis realizado en 2024, para corroborar su vigencia, y dar respuesta a los requerimientos de la CSRD respecto a la estimación del impacto financiero de los riesgos asociados al cambio climático, que se basan, del mismo modo que el análisis llevado a cabo, en la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética.

Uno de los primeros pasos del grupo de trabajo fue el análisis de la materialidad de los riesgos, para priorizar aquellos a cuantificar monetariamente.

Esta evaluación de la materialidad se llevó a cabo considerando criterios de probabilidad e impacto en el caso de los riesgos, y en términos de viabilidad e impacto en el caso de las oportunidades.

Concretamente, se utiliza para poder determinar qué **riesgo es material**:

Probabilidad

A corto plazo:

Descripción	Definición	Puntuación
Alta	Ocurrencia diaria – mensual	5
Media	Ocurrencia superior a mensual e inferior a anual	3
Baja	Ocurrencia superior al año	1

A medio y largo plazo:

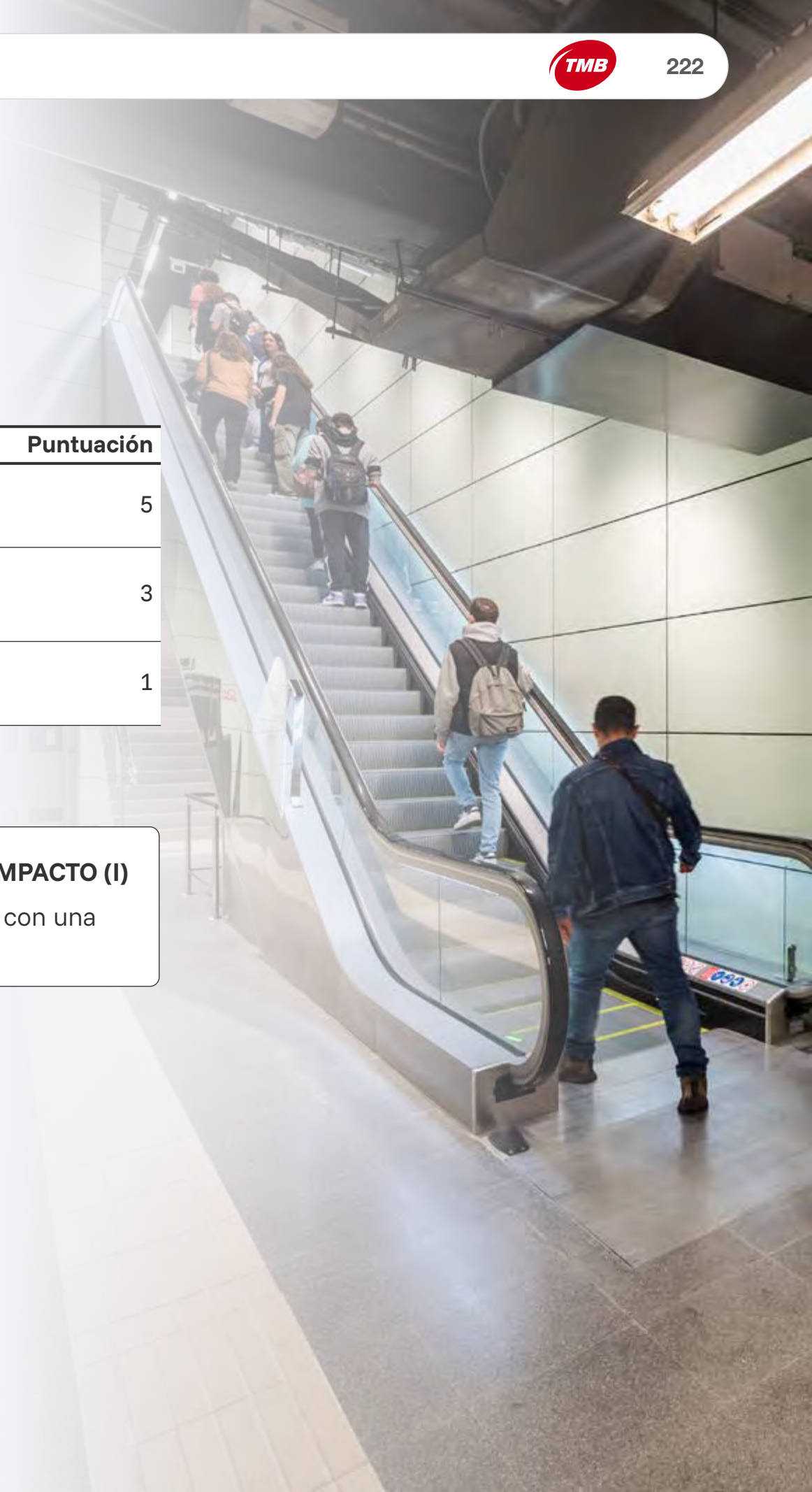
Descripción	Definición	Puntuación
Alta	Altamente probable la aparición de la consecuencia o Podría ocurrir con una frecuencia anual	5
Media	Podría ocurrir la aparición de la consecuencia o Podría ocurrir con una frecuencia de entre 2 y 10 años	3
Baja	Improbable la aparición de la consecuencia o Podría ocurrir menos de una vez cada 10 años	1

Impacto

A corto plazo:

Descripción	Definición	Puntuación
Alta	Impacto negativo alto sobre las finanzas de TMB: por encima de 1.000.000€/año	5
Media	Impacto negativo medio sobre las finanzas de TMB: entre 200.000€ i 1.000.000 €/año	3
Baja	Bajo o nulo impacto negativo sobre las finanzas de TMB: menos de 200.000€/año	1

ÍNDICE DE PRIORIDAD (IP) = PROBABILIDAD (P) x IMPACTO (I)
Se consideran prioritarios / materiales los riesgos con una prioridad superior o igual a **15**



Para determinar qué **oportunidad es material**, se utiliza:

Viabilidad

Descripción	Definición	Puntuación
Alta	Viabilidad alta (no representa coste o tengo los recursos para hacerlo, es fácil de llevar a cabo, etc.).	5
Media	Viabilidad mediana.	3
Baja	Viabilidad baja (es muy costoso, representa dificultades técnicas, etc.).	1

Impacto

Descripción	Definición	Puntuación
Alto	Impacto positivo alto sobre las finanzas de TMB: por encima de 1.000.000€/año.	5
Medio	Impacto positivo medio sobre las finanzas de TMB: entre 200.000€ i 1.000.000 €/año.	3
Bajo	Bajo o nulo impacto positivo sobre las finanzas de TMB: menos de 200.000 €/año.	1

ÍNDICE DE PRIORIDAD (IP) = VIABILIDAD (P) x IMPACTO (I)

Se consideran prioritarios/materiales las oportunidades con una prioridad superior o igual a **15**

Para las **métricas de riesgos físicos**, se han considerado, entre otros, los documentos y fuentes de proyecciones climáticas siguientes:

- *Escenario climático regionalizado en Cataluña (ESCAT-2020). Proyecciones estadísticas regionalizadas a 1 km de resolución espacial (1971-2050). Informe técnico. Servicio Meteorológico de Catalunya, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Generalitat de Catalunya. Año 2020.*
- *Marco estratégico de referencia de adaptación al cambio climático para el horizonte 2030 (ESCACC30). Oficina Catalana del Cambio Climático, Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural, Generalitat de Catalunya. Año 2023.*
- *Herramientas y guías para introducir el cambio climático en los procedimientos de evaluación ambiental de planes, programas, proyectos y actividades – Manual de consideraciones de adaptación al cambio climático en los proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental. Oficina Catalana del Cambio Climático, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Generalitat de Catalunya. Año 2020.*
- *Vulnerabilidades del sistema de movilidad frente a los efectos del cambio climático – propuestas de actuación Plan director de Infraestructuras. Autoridad del Transporte Metropolitano. Área de Barcelona. Año 2020.*

Con el fin de determinar los **horizontes temporales** a considerar para el análisis de los riesgos financieros derivados del cambio climático, se ha tenido en cuenta:

- La normativa de cambio climático, especialmente a nivel europeo, que establece 2 hitos principales:
 - » Reducción de al menos un 55% de las emisiones de dióxido de carbono de aquí a 2030.
 - » Logro de la neutralidad climática en 2050.
- Las proyecciones de los escenarios climáticos regionalizados en Cataluña (ESCAT-2020), que contemplan 2 variaciones proyectadas:
 - » Variaciones proyectadas 2021-2030.
 - » Variaciones proyectadas 2021-2050.

La periodicidad y vigencia del Plan Estratégico de TMB 2022-2025, que es de 4 años (actualmente).

Se ha determinado el horizonte temporal de:

Horizonte	Temporalidad
Corto plazo	Próximos 2 años
Medio plazo	Próximo decenio
Largo plazo	Próximo trentenio

La **metodología** aplicada para obtener la matriz de impactos con su cuantificación ha sido determinar los Riesgos y Oportunidades materiales para cada horizonte, con la colaboración de las áreas implicadas, especialmente las de los ámbitos de Bus y de Metro, se ha procedido a estimar el impacto económico anual de las actuaciones que se deberían realizar en cada uno de los casos.

Para la cuantificación de cada una de las actuaciones, se han establecido unas determinadas hipótesis de cálculo y se han estimado aquellos costes/ingresos e inversiones más significativos destinados a evitar o mitigar el riesgo, o para conseguir los efectos detectados en las oportunidades.

En el caso de las inversiones, se ha cuantificado como costes anuales del impacto, la Dotación anual a la amortización.

Se ha tomado como referencia los precios/costes del año 2023 para calcular los impactos futuros, en euros constantes de 2023.

Cabe tener presente la complejidad de evaluar económicamente las diferentes actuaciones de forma aislada, ya que algunas de ellas están interrelacionadas porque determinadas inversiones o actuaciones pueden tener repercusión en más de un Riesgo/Oportunidad.

En el ámbito de Metro se han evaluado 4 Riesgos Físicos, 2 Riesgos de transición y 4 Oportunidades materiales.

Una de las Oportunidades, **la Gestión Financiera**, se ha considerado que tiene un **impacto de ámbito cualitativo** más que cuantitativo, ya que se ha considerado que la oportunidad se encuentra en el hecho de poder tener mayor facilidad en acceder a financiación pública y privada, por la propia naturaleza del negocio de TMB, que es el transporte público de viajeros, ya que contribuye sin duda a los objetivos de adaptación y mitigación del cambio climático principalmente.

Estas actuaciones suponen en algunas ocasiones llevar a cabo inversiones importantes como la compra de autobuses o trenes, o adaptar las instalaciones con equipos más modernos y más eficientes desde el punto de vista de la sostenibilidad.

Algunas de estas actuaciones ya están contempladas en el Plan Estratégico 2022-2025, y/o en los planes operacionales correspondientes y, por tanto, los recursos para llevarlas a cabo ya están recogidos en los Contratos-Programa firmados con la Autoritat del Transport Metropolità o está previsto incluirlos en los Contratos-Programa futuros.

Por otra parte, en el caso de las oportunidades, estas actuaciones se espera que puedan generar unos ingresos, vía ahorro de costes (energéticos principalmente) o bien vía incremento de viajeros, lo que contribuiría a financiar, al menos parte o la totalidad de las inversiones realizadas.

Para TMB, como organización comprometida con el medio ambiente y con la lucha contra el cambio climático, **este ejercicio es también una oportunidad para detectar y priorizar aquellas actuaciones relacionadas con el clima que se deberán emprender en un futuro más o menos lejano, algunas de las cuales ya se encuentran actualmente en marcha.**

Estas se deberán estudiar y analizar en profundidad para incluirlas en los futuros Planes Estratégicos de TMB y en los futuros Contratos-Programa con la ATM a fin de obtener los recursos necesarios para financiarlas. De cara a los próximos ejercicios, TMB tiene como objetivo trabajar extensivamente en el desarrollo del PEEIAC para incluir en él acciones de mitigación del cambio climático, y acciones vinculadas a los riesgos financieros identificados.

Transports de Barcelona, SA.
Tabla resumen impactos financieros riesgos y oportunidades materiales - Año 2024

Corto plazo 2024-2025
Medio plazo 2026-2035
Largo plazo >2035
* Valoración en Euros constantes 2023

			Incremento de COSTES anual respecto año 2023			Observaciones
Riesgos Físicos		Descripción impacto	CORTO PLAZO (millones de euros/año)	MEDIO PLAZO (millones de euros/año)	LARGO PLAZO (millones de euros/año)	
Entorno Augmento de la temperatura	1. Gestión de Infraestructura	Sobrecalentamiento de motores y averías en equipos de refrigeración de instalaciones y dependencias	---	0,03	0,03	Incluye solo el incremento de costes de mantenimiento y energía . La inversión está en el punto 4.
	2. Gestión de la flota	Sobrecalentamiento de motores y averías en vehículos	9,1	10,4	11,6	Riesgo de disminución de ingresos y bajo impacto en mantenimiento (172,5 miles €).
	3. Gestión de la flota	Disminución del confort térmico de los Clientes	1,5 - 1,8	1,5 - 1,8	1,5 - 1,8	Incremento de costes de carburante y mantenimiento.
	4. Dirección y estrategia	Disminución del confort térmico y afectación a la salud de los trabajadores	---	1,8	1,8	Inversiones (6 M€) en instalaciones de TB en equipos de refrigeración para evitar afectar la salud del personal.
	5. Planificación del Servicio	Incertidumbre en la distribución horaria del pasaje	---	8,4	8,4	Inversión de 20 M€ en una nueva cochera y de 70,5 M€ en 108 autobuses . Los costes de explotación de la flota están en el Riesgo núm. 7.
Entorno Aumento de los incendios forestales	6. Gestión de Infraestructura	Daños sobre los activos/infraestructuras	---	0,6	0,6	Inversiones de 8 millones en prevención de incendios y adecuación de las instalaciones (4 M€ en Horta y 4 M€ en Triangle).

			Incremento de COSTES anual respecto año 2023			
Riesgos de Transición		Descripción impacto	CORTO PLAZO (millones de euros/año)	MEDIO PLAZO (millones de euros/año)	LARGO PLAZO (millones de euros/año)	Observaciones
Entorno Legal y político (Requerimientos de la normativa)	7. Gestión de la flota	Renovación de flota por buses más ecológicos (eléctricos e hidrógeno)	12,6	30,8	21,6	Inversión en renovación de flota de 280 M€ e incremento de 96 nuevos conductores (buses eléctricos) y sustitución de baterías a los 7-8 años.
Entorno de Mercado	8. Prestación y operación	Incremento de costes de operación para adaptarse a las preferencias del cliente	---	32,0	32,0	Relacionado con el Riesgo núm. 5 (inversiones en flota y en nueva cochera). Gastos de operación de los 108 autobuses (23 de maniobras). Pendiente elaborar Plan de Oferta.

			Incremento de INGRESOS anual respecto año 2023			
Oportunidades		Descripción impacto	CORTO PLAZO (millones de euros/año)	MEDIO PLAZO (millones de euros/año)	LARGO PLAZO (millones de euros/año)	Observaciones
Entorno Eficiencia en el uso de recursos	9. Gestión de la flota	Reducción del gasto en energía	---	9,6	9,6	Ahorro coste de energía por sustitución flota de gasoil por flota eléctrica (9,4 M€) y eficiencia de las instalaciones (0,2 M€).
Entorno Productos y servicios	10. Prestación y operación	Incremento de ingresos por cambios en las preferencias del consumidor	1,2	1,7	1,7	Estimación del incremento de viajeros a partir de una proyección del ATM 2024-2025.
Entorno Mercados	11. Gestión financiera	Aprovechar los incentivos públicos ligados al cambio climático y la financiación pública y privada	---	---	---	No tiene un impacto cuantitativo pero sí cualitativo: mejor acceso a la financiación.

Nota: Cuando se trata de inversiones, se ha considerado como **coste anual** la Dotación anual a la amortización del inmovilizado

	CORTO PLAZO (millones de euros/año)	MEDIO PLAZO (millones de euros/año)	LARGO PLAZO (millones de euros/año)
TOTAL INCREMENTO DE COSTES anual respecto año 2023	23,2 - 23,5	85,5 - 85,8	77,4 - 77,7
TOTAL INCREMENTO DE INGRESOS anual respecto año 2023	1,2	11,3	11,3

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
Tabla resumen impactos financieros riesgos y oportunidades materiales - Año 2024

Corto plazo 2024-2025
Medio plazo 2026-2035
Largo plazo >2035
* Valoración en Euros constantes 2023

			Incremento de COSTES anual respecto año 2023			Observaciones
Riesgos Físicos		Descripción impacto	CORTO PLAZO (millones de euros/año)	MEDIO PLAZO (millones de euros/año)	LARGO PLAZO (millones de euros/año)	
Entorno Augmento de la temperatura	1. Gestión de la flota	Disminución de confort térmico de los clientes	---	---	1,9	Inversiones en equipos aires acondicionados de los vehículos (4 M€) e incremento de consumos de energía de los aires acondicionados de los trenes.
	2. Gestión de Infraestructura	Disminución de confort térmico de los clientes (increm. Ventilación en túneles y estaciones)	---	4,4	4,4	Inversión prevista de 40 M€ en equipos de refrigeración/ventilación y contratación de 6 especialistas electromecánicos.
	3. Dirección y estrategia	Disminución del confort térmico y afectación a la salud de los trabajadores en talleres y dependencias	---	---	---	No se prevé ninguna actuación actualmente en equipos de AA en talleres y dependencias por disminución del confort térmico. Posible afectación (no cuantificada) en absentismo del personal en el futuro.
Entorno Incremento Episodios de Sequía	4. Gestión de Infraestructura	Renovación y adaptación instalaciones de lavado de trenes	---	---	0,5	Inversiones totales de 6 M€ en equipos de prevención de incendios.
			Incremento de COSTES anual respecto año 2023			Observaciones
Riesgos de Transición		Descripción impacto	CORTO PLAZO (millones de euros/año)	MEDIO PLAZO (millones de euros/año)	LARGO PLAZO (millones de euros/año)	
Entorno Tecnológico	5. Gestión de Infraestructura	Obligación desustituir activos por requerimientos de la normativa		2,8	2,8	Inversión de 56 M€ para sustituir VAF para el 2035.
Entorno de Mercado	6. Prestación y operación	Plan de mejora de la calidad Metro	3,3	22,0	22,0	Incluye incremento de gastos de operaciones, amortizaciones etc. Plano de Mejora de la Calidad: año 2029 primer año entero de funcionamiento de los 17 trenes nuevos comprados.

			Incremento de INGRESOS anual respecto año 2023			
Oportunidades		Descripción impacto	CORTO PLAZO (millones de euros/año)	MEDIO PLAZO (millones de euros/año)	LARGO PLAZO (millones de euros/año)	Observaciones
Entorno Eficiencia en el uso de recursos	7. Gestión de flota	Uso de flota más eficiente	2,1	5,9	5,9	Ahorro en coste de energía por eficiencia energética (modelo económico de conducción, Metrocharge).
	8. Gestión de Infraestructura	Incremento de la eficiencia energética de los edificios/instalaciones	3,4	3,4	3,4	Ahorro en coste de energía por eficiencia energética (alumbrado LED, generación fotovoltaica).
Entorno Productos y servicios	9. Prestación y Operación	Incremento de ingresos por cambios en las preferencias del consumidor	2,8	4,1	4,1	Estimación incremento de viajeros a partir de una proyección de la ATM 2024-2025.
Entorno Mercados	10. Gestión financiera	Aprovechar los incentivos públicos ligados al cambio climático y la financiación pública y privada	---	---	---	No tiene un impacto cuantitativo pero sí cualitativo, mejor acceso a la financiación.

Nota: Cuando se trata de inversiones, se ha considerado como **coste anual** la Dotación anual a la amortización del inmovilizado

	CORTO PLAZO (millones de euros/año)	MEDIO PLAZO (millones de euros/año)	LARGO PLAZO (millones de euros/año)
TOTAL INCREMENTO DE COSTES anual respecto año 2023	3,3	29,2	31,5
TOTAL INCREMENTO DE INGRESOS anual respecto año 2023	8,3	13,4	13,4



11

Una gestión responsable

11.1. Ética y buen gobierno

11.1.1. Gobernanza

Requisito de divulgación G1-1 – Estructura y composición de la gobernanza

Requisito de divulgación G1-2 – Código o política de gobernanza corporativa

Órganos de gobierno

El Órgano de administración, representación y decisión de las sociedades Transports de Barcelona, SA (TB) y de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB) es el **Consejo de Administración** de las respectivas empresas. Los miembros de este órgano de representación son nombrados por el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona, que se constituye como junta general de accionistas de cada una de las sociedades.

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

La estructura es la misma que en 2023.

El Consejo de Administración de Transports de Barcelona, SA a 31/12/2024 era el siguiente:

Consejo de administración de TB	
Sra. Laia Bonet Rull	Presidenta
Antonio Balmón Arévalo	Vicepresidente
Francisco Javier Flores García	Consejero Delegado
Antonio Suárez Pizarro	Consejero
David Gómez Luque	Consejero
Antonio Martínez Flor	Consejero
Joan Basagañas Camps	Consejero
Xavier Patón Morales	Consejero
Isidre Sierra Fusté	Consejero
Raimond Blasi Navarro	Consejero
Janet Sanz Cid	Consejera
Jordi Coronas Martorell	Consejero
Manel Nadal Farreras	Consejero
Jordi Terrades Santacreu	Consejero
David Solé Gimeno	Consejero

El Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA a 31/12/2024 era el siguiente:

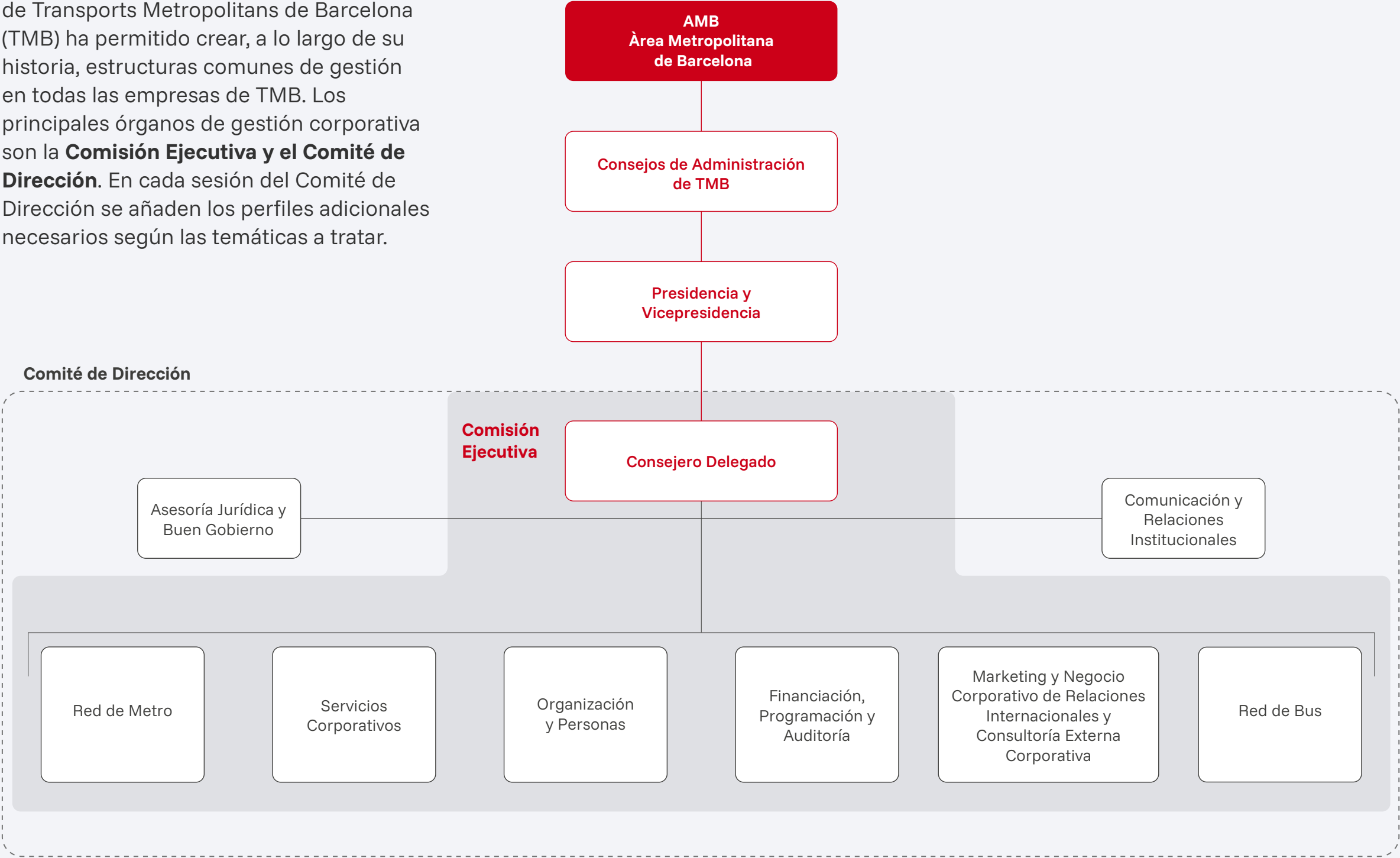
Consejo de administración de FMB	
Sra. Laia Bonet Rull (Presidenta)	Presidenta
Antonio Balmón Arévalo	Vicepresidente
Francisco Javier Flores García	Consejero Delegado
Antonio Suárez Pizarro	Consejero
David Gómez Luque	Consejero
Antonio Martínez Flor	Consejero
Joan Basagañas Camps	Consejero
Xavier Patón Morales	Consejero
Isidre Sierra Fusté	Consejero
Raimond Blasi Navarro	Consejero
Janet Sanz Cid	Consejera
Jordi Coronas Martorell	Consejero
Manel Nadal Farreras	Consejero
Jordi Terrades Santacreu	Consejero
Rosa del Amo Hernández	Consejera

Secretario del Consejo: Oriol Sagarra Trias.
Vicesecretario del Consejo: Jaume Garcia Soler.

Órganos de gestión y estructura organizativa

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

La gestión integrada de los diferentes servicios que se prestan bajo el paraguas de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha permitido crear, a lo largo de su historia, estructuras comunes de gestión en todas las empresas de TMB. Los principales órganos de gestión corporativa son la **Comisión Ejecutiva y el Comité de Dirección**. En cada sesión del Comité de Dirección se añaden los perfiles adicionales necesarios según las temáticas a tratar.



Cambios organizativos

En el año 2023, en febrero, la Directora de Desarrollo y Relaciones Internacionales causó baja en la empresa. El 20 de noviembre, el Director del Área de Organización y Personas también causó baja, y se designó una nueva Directora para el área. A finales de noviembre, la Directora de Buen Gobierno se incorporó al Comité de Dirección y a la Comisión Permanente de Dirección. Finalmente, el 19 de diciembre, los Consejos de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, y Transports de Barcelona, SA, designaron al Sr. Francisco Javier Flores García como nuevo Consejero Delegado, en sustitución del Sr. Gerardo Lertxundi Albéniz, que causó baja el 20 de diciembre.

Durant l'any 2024 hi han hagut diversos canvis en els models organitzatius:

- El pasado 1 de junio causó baja el Sr. Santiago Torres, director de Comunicación y Relaciones Institucionales y se incorporó la Sra. Mónica Peinado Molina, como nueva directora.
- En el mes de junio se publicó el nuevo modelo organizativo de la Dirección de Organización y Personas.
- En el mes de octubre causó baja la Sra. Carmen Macías, Directora de Buen Gobierno y se nombró a Aitor Medina, como nuevo Delegado de Protección de Datos (DPD) del grupo TMB.
- En el mes de noviembre se creó la nueva Dirección de Financiación, Programación y Auditoría, y se incorporó la Sra. Míriam Manrique Ramos como directora.
- En el mes de noviembre se incorporó la Sra. Laura López Tapia, como nueva Directora de Personas Red Bus.
- En el mes de diciembre se publicó el nuevo modelo organizativo de Asesoría Jurídica y Buen Gobierno.



11.1.2. Compra responsable

TMB apuesta por una **compra responsable integrando criterios ambientales y sociales en la adquisición de productos y servicios para minimizar los impactos sobre el entorno.**

En este sentido, TMB hace más de diez años que incorpora criterios de sostenibilidad en sus procesos de compra:

2008 ○	2009 ○	2016 ○
Establecimiento de las líneas estratégicas en materia de sostenibilidad a través de un proceso de participación transversal.	Aprobación de la política de compra ambiental y socialmente responsable.	Aprobación del procedimiento P716 en el Consejo Ejecutivo, que establecía la inclusión de criterios ambientales en la adquisición de productos, obras y servicios prioritarios, el control ambiental de actividades empresariales.
2016-2017 ○	2018 ○	2021 ○
Avance en la implantación del procedimiento P716 , con la inclusión de criterios ambientales en los pliegos de condiciones.	Entrada en vigor de la nueva Ley de contratación 9/2017, que conllevó un proceso de revisión global del procedimiento P716.	Aprobación de la nueva versión del procedimiento P716 que prevé la automatización de la incorporación de criterios ambientales a través de SAP.

TMB aplica criterios ambientales y sociales en la compra de productos y servicios mediante instrucciones técnicas y la incorporación de la sostenibilidad en los pliegos de condiciones. Desde finales de 2021, se ha automatizado el proceso mediante SAP, facilitando la comunicación de los criterios ambientales a los promotores y adjudicatarios. A partir de 2024, se ha creado un sistema informático para medir y hacer el seguimiento de la ambientalización de las compras. Además, todos los proveedores con acceso a las instalaciones de TMB y clasificados como de alto riesgo deben firmar un **autocertificado ambiental** para garantizar el cumplimiento de la normativa. TMB también colabora con la ONG Electronics Watch desde 2019 para mejorar la transparencia de la cadena de suministro de material electrónico y ha renovado esta colaboración hasta 2027.

TMB no lleva a cabo auditorías internas a sus proveedores.



Balance 2024 en relación con la contratación menor

Se han realizado las siguientes actuaciones durante el ejercicio 2024:

- Aprobación y publicación de las Condiciones generales de contratación menor aprobadas por el Comité de Contratación en fecha 9 de enero de 2024, publicadas en la web de TMB: <https://www.tmb.cat/ca/negocis-i-empreses/perfil-contractant/marc-normatiu/condicions-generals-compra-contractes-menors>.
- A inicios de 2024 se puso en funcionamiento como prueba piloto una plataforma de contratación menor a los efectos de promover la concurrencia pública en esta tipología contractual. Concretamente -mediante la plataforma Vortal- se concursan en abierto aquellos contratos menores que reúnan las siguientes condiciones:
 - » **Importe:** umbral entre 2.000 y 15.000€ (Suministros y Servicios) y de 2.000 a 40.000€ (obras).
 - » **Procedimiento:** si el usuario no justifica adecuadamente el proveedor único, se tramitará el contrato menor en abierto en la plataforma Vortal.
- Como resultado de la prueba piloto de la plataforma de contratación menor, se ha promovido durante el segundo semestre de 2024 la licitación por tres años de una plataforma equivalente a la probada, que

- se ha adjudicado el 12 de diciembre de 2024 y que permitirá dar continuidad.
- En paralelo continúa pendiente “la elaboración del diseño funcional a través de una nueva licitación de una aplicación para la gestión integral de los contratos menores y expedientes, prevista para el año 2024 y, por último, el desarrollo y compra del sistema informático previsto para 2025 junto con aTec”. Parece que todo se retrasará un año.

En otro orden de magnitud, durante el año 2024 se ha continuado racionalizando la contratación menor mediante la licitación de Acuerdos Marco principalmente, y se ha comenzado a utilizar la figura del Sistema Dinámico de Adquisiciones para adquisiciones más allá del Gasóleo (que era el único SDA activo). Concretamente, disponemos a fecha 5 de diciembre de 2024 de 207 sistemas de racionalización vigentes (206 AM y 1 SDA). Tenemos en proceso de formalización diferentes AMs y 2 nuevos SDA antes de que finalice 2024.

De esta manera se ha conseguido una reducción constante de contratos menores en los últimos años (aproximadamente un 31% de reducción en el año 2024 respecto al año 2023) y, por tanto, un mayor control de proveedores.

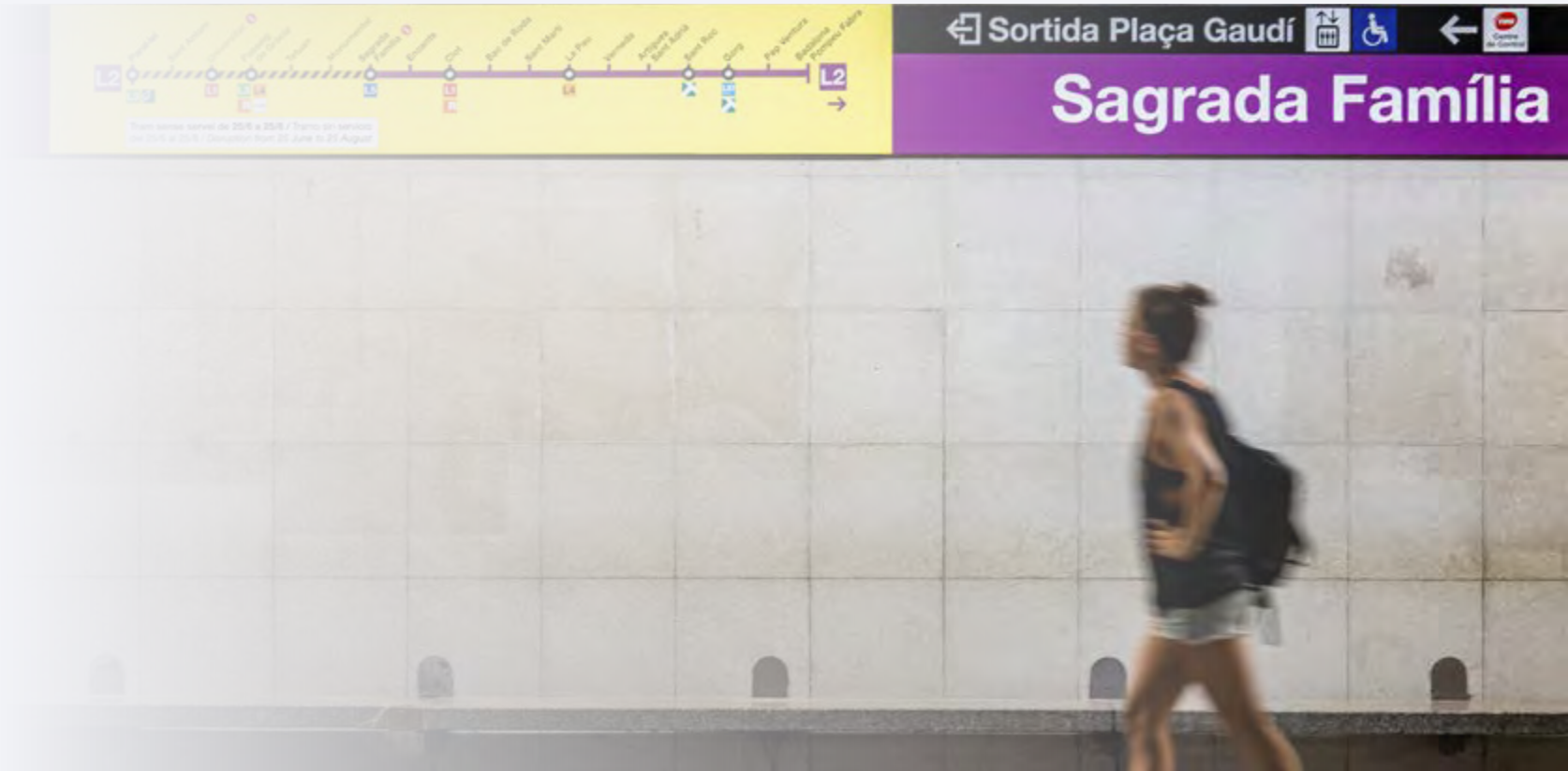
Nuevos retos para los próximos años

De cara a los próximos años, estamos trabajando en la **creación de una carta de servicios para TMB**, donde podamos mostrar todo lo que ofrecemos y medir lo que producimos. Esta transformación se ha impulsado por dos hechos principales: la entrada en vigor de la Ley 9/2017 de contratos del Sector Público y la reestructuración del Servicio de Aprovisionamientos, Logística y Contratación que comenzó en febrero de 2024.

Esta reestructuración **implica el desarrollo de un nuevo modelo organizativo**, que se complementa con la implantación de un sistema tecnológico que integrará todo el procedimiento de adquisiciones de TMB. Esto nos permitirá evitar la repetición

de datos y mejorar el seguimiento de las adquisiciones, ya que actualmente estamos gestionando los datos de manera fragmentada.

Además, el crecimiento de la red de transporte público ha incrementado la demanda a nivel logístico, especialmente en el Almacén Central y el Control de Calidad. Estamos revisando el modelo logístico actual para crear un nuevo modelo que responda mejor a las necesidades, aprovechando la nueva ubicación del almacén central para mejorar los procedimientos de almacenamiento y la automatización. Todo esto se hará teniendo en cuenta los datos que tenemos en SAP, que son esenciales para la toma de decisiones estratégicas.



11.1.3. Normativa y reglamento

Compliance

La finalidad de la **Política de Compliance** es establecer los principios y compromisos de TMB en materia de cumplimiento normativo, ratificando la voluntad de la Organización de asegurar conductas respetuosas con las leyes y normas, así como con los valores y principios recogidos en el Código Ético. Como norma de alto nivel, esta Política habilita la elaboración de políticas de cumplimiento de carácter específico que desarrollen y amplíen su contenido. El alcance de esta política de Compliance, los compromisos, el modelo de prevención de riesgos y responsabilidades y la declaración de cumplimiento se recogen en el portal de transparencia de TMB (Política de Compliance).

Se ha continuado con el desarrollo del programa de Compliance y la implementación del plan de acción aprobado por el Consejo de Administración en mayo de 2020:

El 7 de junio de 2024, los Consejos de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA designaron a la Dirección de Asesoría Jurídica y Buen Gobierno como nuevo Órgano de Cumplimiento y responsable del Sistema Interno de Información de TMB, debido al nuevo modelo de organización y gobernanza.

Como consecuencia de este cambio, el 10 de diciembre de 2024 se aprobó una nueva versión del Código Ético y de Conducta de TMB para adaptarlo a la estructura del nuevo Órgano de Cumplimiento y a los cambios en la gestión del Sistema Interno de Información a través del Canal Ético.

Asimismo, se han **confeccionado y aprobado las siguientes Políticas, Directrices y Procedimientos**:

- Política en materia de Subvenciones (diciembre de 2024).
- Reglamento del Órgano de Cumplimiento (nueva versión, aprobada en julio de 2024 por el Consejero Delegado de TMB, y ratificada por el Consejo de Administración en septiembre de 2024).
- Procedimiento de gestión del Sistema Interno de Información de TMB en el marco del Canal Ético (nueva versión, aprobada en julio de 2024 por el Consejero Delegado de TMB, y ratificada por el Consejo de Administración en septiembre de 2024).

- Política de funcionamiento del Sistema Interno de Información de TMB en el marco del Canal Ético (nueva versión, aprobada en julio de 2024 por el Consejero Delegado de TMB, y ratificada por el Consejo de Administración en septiembre de 2024).

Además, **se ha colaborado, como revisor, en diversas Políticas y Procedimientos**, a saber:

- Protocolo de atención a comunicaciones de organismos públicos y judiciales (noviembre de 2024).
- Protocolo de actuación en caso de incumplimiento contractual de los proveedores de TMB (noviembre de 2024).
- Protocolo de firma de acuerdo de confidencialidad (noviembre de 2024).
- Política de evaluación y relación con los proveedores (noviembre de 2024).

Este año, se han impartido **2 jornadas formativas y de sensibilización en materia de Compliance, dirigidas al Consejo de Administración y a los Directores de Área**. Las materias impartidas han sido

la responsabilidad penal de las personas jurídicas y el Compliance en general y en el marco de TMB.

El año pasado, se confeccionaron y aprobaron diversas normas internas para el Cuerpo normativo de Compliance, a través de la Comisión de Ética, como por ejemplo la Política de imagen corporativa, la Política de contratación de TMB para proveedores, la Política de funcionamiento del Sistema Interno de Información de TMB en el marco del Canal Ético y el Procedimiento de Gestión de este sistema.

Además, se impartieron **21 jornadas formativas y de sensibilización en materia de Compliance, adaptadas a los perfiles de los destinatarios**. Las temáticas incluían el Programa de Compliance de TMB, el Código Ético y de conducta, los conflictos de intereses, las políticas y normas internas aprobadas por la Comisión de Ética, y el Plan de Medidas Antifraude de TMB.

Canal Ético

Nuestro compromiso es demostrar una gestión y desarrollo de funciones ejemplar por parte de todas las personas que forman parte de TMB. Por este motivo, el fomento de nuestros valores y principios de actuación, así como la protección de la Organización, es responsabilidad de todos y todas. En este camino, el **referente es nuestro Código Ético y de Conducta** (https://canaletic.tmb.cat/Documentos_Publicos/CodigoEticoCat.pdf), donde se muestra el compromiso con la gestión ética y transparente de TMB. Los empleados y grupos de interés pueden realizar consultas sobre el mismo a través de consultescodietic@tmb.cat.

ADECUACIONES EN LA GESTIÓN DEL CANAL DE ACUERDO CON LOS REQUISITOS DERIVADOS DE LA LEY 2/2023

Tras la adaptación del Canal Ético a los requisitos de la Ley 2/2023 antes del 13 de junio de 2023, **se han incrementado significativamente las comunicaciones**, pasando de 8 en 2022 a 28 en 2023 y a 64 en este año 2024. También **ha aumentado la complejidad de su tramitación**, ya que, mientras que el año pasado se tramitaron 6 investigaciones, este año han sido 39, con 33 archivos y recomendaciones a los departamentos afectados.

Por este motivo, el Consejo de Administración de TMB acordó, el 7 de junio de 2024, designar a la **Dirección de Asesoría Jurídica y Buen Gobierno como nuevo Órgano de Cumplimiento de TMB**, en sustitución de la Dirección de Buen Gobierno. Esta Dirección también fue designada como Responsable del Sistema Interno de Información de TMB. Este nombramiento se comunicó a la Oficina

Antifraude de Cataluña, que aceptó el cambio sin oposiciones ni consideraciones adicionales.

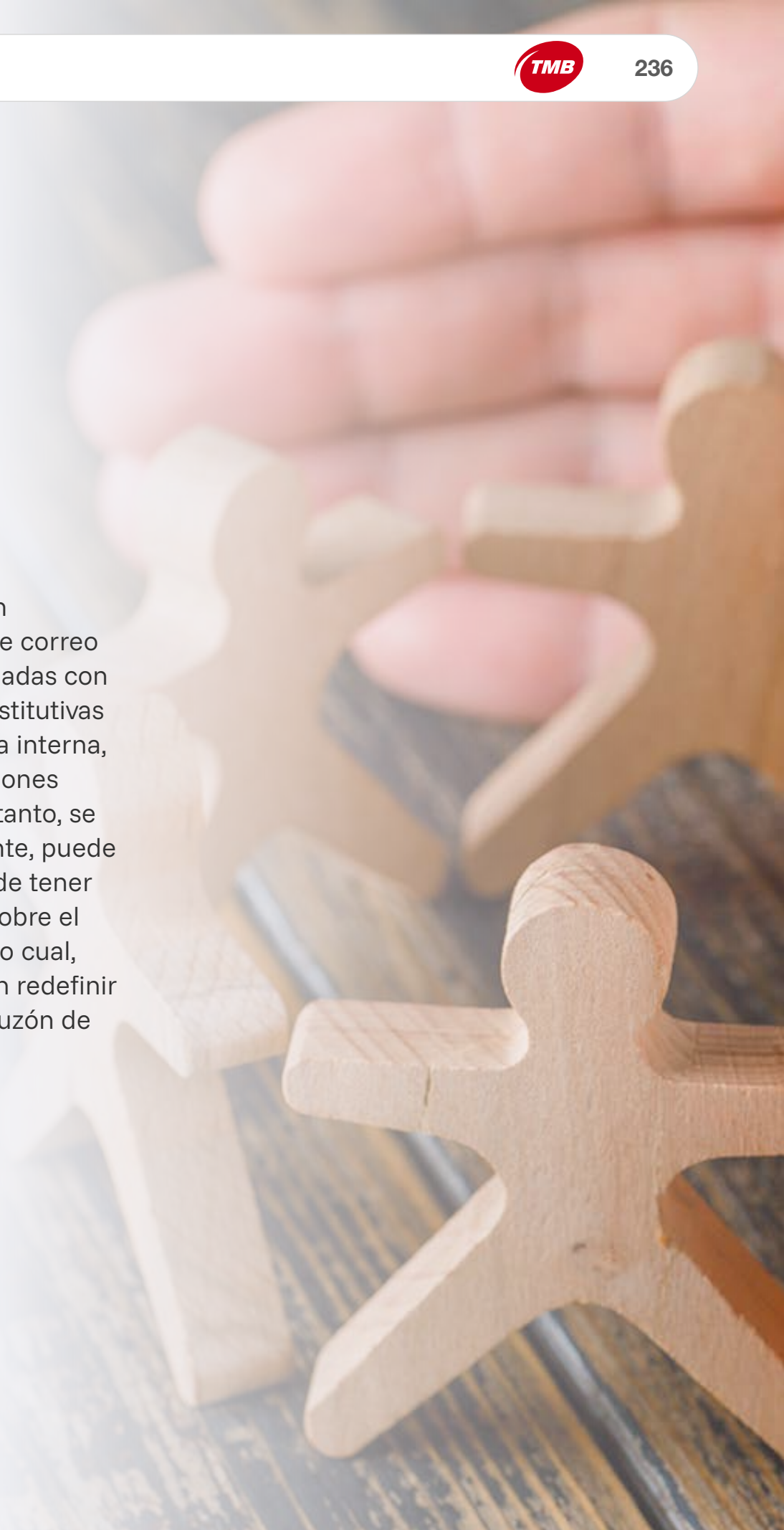
COMUNICACIONES RECIBIDAS EN EL CANAL

En 2024 se han recibido un total de **64 comunicaciones, de las cuales 59 han sido resueltas y las 5 restantes están en curso. De las resueltas, 10 han sido inadmitidas por no corresponderse con los temas tratados en el Canal Ético, y 8 han sido archivadas por desistimiento**, ya que la persona comunicante no aportó las evidencias requeridas. Una comunicación ha quedado suspendida porque coincide con una que la Oficina Antifraude de Cataluña está tramitando, y otra se ha trasladado al Consejero Delegado para que lo valore el Consejo de Administración.

Las **39 comunicaciones restantes han sido archivadas tras una investigación que no detectó irregularidades. En 33 de estos casos, se acordaron recomendaciones de mejora** para garantizar el cumplimiento normativo.

CONSULTAS CÓDIGO ÉTICO

Las consultas puntuales que se han efectuado a través de este buzón de correo han estado, en su mayoría, relacionadas con la comunicación de conductas constitutivas de incumplimientos de la normativa interna, o con la tramitación de comunicaciones presentadas en el Canal Ético. Por tanto, se ha constatado cómo, ocasionalmente, puede generar cierta confusión el hecho de tener un buzón de correo de Consultas sobre el Código Ético y un Canal Ético, por lo cual, durante el año 2025, se trabajará en redefinir las funciones consultivas de este buzón de correo.



Plan de Medidas Antifraude

La **política de Antifraude de TMB** está alineada con los fines que en su conjunto persigue el programa de Compliance de TMB. **Pretende prevenir y reaccionar de forma proactiva ante cualquier indicio de hecho delictivo que pueda poner en riesgo la estabilidad de la actividad en las entidades que conforman TMB.** Reafirma el compromiso de los órganos de gobierno y de la Comisión de Ética en la promoción de una sólida cultura ética y de integridad, así como el respeto a la legislación vigente, y la condición expresa a cualquier forma de corrupción y soborno. Esta se puede consultar en el portal de transparencia de TMB (Política Antifraude).

En el mes de enero de 2024 se remitió a los ámbitos responsables el detalle de las medidas contenidas en el Plan de acción derivado de la matriz de riesgos del Plan de Medidas Antifraude, elaborada en noviembre de 2023, y en junio de 2024 se hizo seguimiento del estado de implementación

de las medidas correspondientes a la Dirección de Gestión y Control corporativo.

No obstante, **se ha detectado que el seguimiento de la Matriz de Riesgos no se ha cumplido en todos los casos**, por lo cual se ha trabajado en una nueva hoja de ruta destinada a conocer el punto en el que nos encontramos y en poder subsanar los defectos que se detecten durante el primer trimestre de 2025.

Más allá de las tareas descritas, se ha prestado apoyo de carácter técnico a las áreas en todas aquellas cuestiones relacionadas con el desarrollo de su actividad y que quedaban vinculadas, de una forma u otra, al Cumplimiento Normativo, asesorando o colaborando en la confección de normas internas.

Cumplimiento socioeconómico

Multas y sanciones no monetarias significativas por incumplimiento de leyes o normativas en materia social o económica:

TB	1.274.355,32€
Port de Barcelona	64,00€
Ayuntamiento de Barcelona	299,00€
Generalitat de Catalunya	8.275,38€
Servei Català de Trànsit	200,00€
APDCAT	16.488,60€
Agència Tributària de Catalunya	2.696,10€
Prefectura de tráfico	136,59€
Seguridad Social	1.204.195,65€
Juzgados	42.000,00€
FMB	23.591,80€
Ayuntamiento de Barcelona	200,00€
Generalitat de Catalunya	23.351,80€
Servei Català de Trànsit	40,00€
APDCAT	18.000€
PSM	7.200,00€
APDCAT	7.200,00€
TMB	154,91€
AEAT	154,91€
Total Grup TMB	1.305.302,03€

Política pública

CONTRIBUCIONES A PARTIDOS Y/O REPRESENTANTES POLÍTICOS

En los años 2024 y 2023 no ha habido contribuciones a partidos y/o representantes políticos.

PAGO A CONSEJEROS

El total de remuneraciones por todos los conceptos de los miembros del Consejo ha sido de 123 miles de euros (en el ejercicio 2023 fue de 121 miles de euros), de los cuales corresponden a retribuciones de la Alta Dirección la cantidad de 76 miles de euros (85 miles de euros en el ejercicio 2023). La Sociedad ha satisfecho una póliza de responsabilidad civil de Administradores y Directivos por un importe de 33 miles de euros en 2024 (7 miles de euros en 2023).

APORTACIONES A FUNDACIONES Y ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO

En el año 2024 se han realizado las siguientes aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro:

- **TB:** Aportación a la Fundación TMB de 167.000 € (150.250 euros en el ejercicio anterior).
- **FMB:** Aportación a la Fundación TMB de 167.000 € (187.750 euros en el ejercicio anterior).
- **FMB:** Aportación a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de 11.025 €.



11.1.4. Información fiscal

Beneficios obtenidos país por país

Las sociedades del Grupo TMB como Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA presentan siempre sus respectivas Cuentas de pérdidas y ganancias con beneficios iguales a cero, excepto cuando se ha producido la venta de un inmueble o un activo financiero de su propiedad.

En cuanto a las demás sociedades del Grupo, el resultado del ejercicio de 2024 ha sido:

- Proyectos y Servicios de Movilidad, SA: 13.039,8 miles de euros.
- Transports Metropolitans de Barcelona, SL: 934,4 miles de euros.

Impuestos sobre beneficios pagados

En el ejercicio 2024 se han pagado los siguientes impuestos sobre sociedades correspondientes a 2023 de las empresas del Grupo TMB:

- TB: cero euros (cero euros en el ejercicio anterior).
- FMB: cero euros (cero euros en el ejercicio anterior).
- PSM: cero euros (5.573,73 euros en el ejercicio anterior).
- TMB: 162.816,19 € (57.565,48 euros en el ejercicio anterior).

Asimismo, en el ejercicio 2024 se han efectuado pagos fraccionados del impuesto sobre sociedades de 2024 de las empresas del Grupo TMB por un total de:

- TB: cero euros (cero euros en el ejercicio anterior).
- FMB: 18.793,63 euros (cero euros en el ejercicio anterior).
- PSM: 2.094.068,83 euros (321.456,16 euros en el ejercicio anterior).
- TMB: 238.411,10 euros (238.517,77 euros en el ejercicio anterior).

Esta información se desarrolla en las Cuentas Anuales del ejercicio (Situación fiscal).

Subvenciones públicas

Esta información se desarrolla en las Cuentas Anuales del ejercicio (apartado referente a las subvenciones, donaciones y legados). Las subvenciones recibidas por FMB, SA, TB, SA y PSM, SA en el año 2024 han sido:

2024 (en miles de euros)	TB	FMB	PSM
Subvenciones al servicio	256.026€	169.660€	-
Subvenciones especiales por títulos sociales	4.662€	3.108€	-
Subvenciones en capital	24.368€	43.530€	1.026€
Subvenciones al servicio Ambici	-	-	2.998€
Subvenciones proyectos y otros	24€	1.005€	-





12

Tabla de contenidos del EINF (ESRS 1)

Información solicitada por la Ley 11/2018	Materialidad	Apartado/s del informe donde se da respuesta	Criterio de reporting: ESRS/GRI
Información general			
Breve descripción del modelo de negocio, incluido el entorno empresarial, la organización y la estructura	Material	Apartados 2.1, 11.1.1	SBM-1 / GRI 2-6
Mercados en los que opera la organización	Material	Apartados 2.1, 11.1.1	SBM-1 / GRI 2-1, GRI 2-6
Objetivos y estrategias de la organización	Material	Apartado 2.1	SBM-1 / GRI 2-1
Factores y tendencias clave que pueden influir en la evolución futura de la organización	Material	Apartado 4.1	SBM-3 / GRI 3-2
Marco de referencia utilizado para la presentación de la información	Material	Apartado 1	ESRS 1 / GRI 1
CUESTIONES AMBIENTALES			
Enfoque de gestión: descripción y resultados de las políticas, así como de los principales riesgos vinculados a estas cuestiones relacionados con las actividades del grupo	Material	Apartados 4.1, 5, 10.1, 10.4.1, 10.7	G1-2 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Información detallada sobre los impactos ambientales actuales y previstos de las actividades de la empresa, incluida, si procede, la salud y seguridad	Material	Apartados 4.1, 4.3, 5, 10.2	IRO-2, E1-2, E2-2, E3-2, E4-2, E5-2 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	Material	Apartados 4.1, 10, 10.1.2, 10.4.2	IRO-2, E1-2, E2-2, E3-2, E4-2, E5-2 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Recursos destinados a la prevención de riesgos ambientales	Material	Apartados 10.1.1, 10.5	IRO-2, E1-3, E2-3, E3-3, E4-3, E5-3 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Aplicación del principio de precaución	Material	Apartados 4, 4.1, 5, 10.1.1	IRO-2, E1-2, E2-2, E3-2, E4-2, E5-2 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Provisiones y garantías constituidas por riesgos ambientales	Material	Apartado 10.1.1	IRO-2, E1-3, E2-3, E3-3, E4-3, E5-3 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Contaminación			
Medidas para prevenir, reducir o reparar emisiones que afecten gravemente al medio ambiente (contaminación atmosférica, ruido, contaminación lumínica, etc.)	Material	Apartados 10.2, 10.4, 10.5	E2-2, E2-3 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos

Información solicitada por la Ley 11/2018	Materialidad	Apartado/s del informe donde se da respuesta	Criterio de reporting: ESRS/GRI
Economía circular y gestión de residuos			
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización y otras formas de valorización y eliminación de residuos	Material	Apartado 10.2.1	E5-2, E5-3 / GRI 306-1, GRI 306-2
Acciones para combatir el desperdicio alimentario	No material	-	E5-5
Uso sostenible de recursos			
Consumo y suministro de agua en función de las limitaciones locales	Material	Apartado 10.3.1	E3-2 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Consumo de materias primas y medidas para mejorar su eficiencia	Material	Apartados 10.2.1, 11.1.2	E5-6 / GRI 301-1
Consumo de energía directa e indirecta	Material	Apartado 10.3.2	E1-5 / GRI 302-1
Medidas para mejorar la eficiencia energética	Material	Apartados 10.4.1, 10.5	E1-2 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Uso de energías renovables	Material	Apartados 10.3.2, 10.4.1	E1-5 / GRI 302-1
Cambio climático			
Emisiones de gases de efecto invernadero generadas por las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios producidos	Material	Apartado 10.4.1	E1-6, E1-7, E1-8 / GRI 305-1, GRI 305-2
Medidas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	Material	Apartados 4.1, 4.3, 10.3.2, 10.4	E1-2, E1-3 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Objetivos voluntarios de reducción de emisiones a medio y largo plazo y medidas implantadas para alcanzarlos	Material	Apartados 10.4.1, 10.5	E1-4, E1-5, E1-3 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Protección de la biodiversidad			
Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad	No material	Apartado 10.2.2	E4-3
Impactos causados por la actividad en zonas protegidas	No material	Apartado 10.2.2	E4-5
Reglamento de Taxonomía			
Taxonomía Europea de Finanzas Sostenibles: divulgación de la información en virtud del artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento sobre la Taxonomía)	Material	Apartado 10.6	Artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852

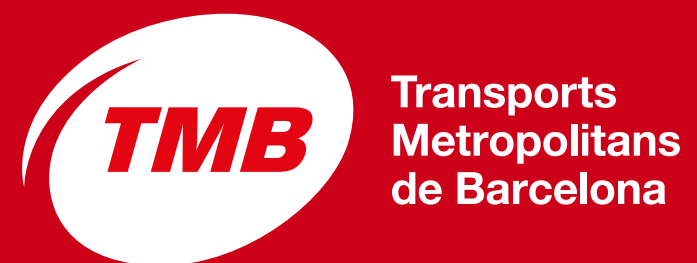
Información solicitada por la Ley 11/2018	Materialidad	Apartado/s del informe donde se da respuesta	Criterio de reporting: ESRS/GRI
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL			
Enfoque de gestión: descripción y resultados de las políticas, así como de los principales riesgos vinculados a estas cuestiones relacionados con las actividades del grupo	Material	Apartados 4.1, 8	IRO-1, IRO-2, S1-2, S1-3 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Empleo			
Número total y distribución de personas trabajadoras por país, sexo, edad y clasificación profesional	Material	Apartado 8.1.1	S1-6 / GRI 405-1 en lo que respecta a perso-nas trabajadoras por categoría, sexo y edad
Número total y distribución de los tipos de contrato y media anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	Material	Apartado 8.1.1	S1-6 / GRI 2-7 en lo que respecta a perso-nas trabajadoras por tipo de contrato laboral y por sexo
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional	Material	Apartado 8.1.1	S1-1 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Remuneraciones medias y su evolución por sexo, edad y clasificación profesional	Material	Apartado 8.1.2	S1-6 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Brecha salarial, retribución de puestos equivalentes o media de la organización	Material	Apartado 8.1.2	S1-16 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Remuneración media de consejeros y directivos, incluyendo retribución variable, dietas, indemnizaciones, aportaciones a sistemas de previsión y otras percepciones, desglosadas por sexo	Material	Apartado 8.1.2	GOV-1, GOV-3, S1-16 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Implementación de políticas de desconexión digital	Material	Apartado 8.3.1	S1-1, S1-2 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromi-sos
Número de personas trabajadoras con discapacidad	Material	Apartado 8.1.1	S1-12 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Organización del trabajo			
Organización del tiempo de trabajo	Material	Apartado 8.3.1	S1-1, S1-4, S1-5 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Mecanismos y procedimientos para promover la implicación del personal en la gestión empresarial (información, consulta y participación)	Material	Apartado 8.3.2	S1-8 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos

Información solicitada por la Ley 11/2018	Materialidad	Apartado/s del informe donde se da respuesta	Criterio de reporting: ESRS/GRI
Número de horas de absentismo	Material	Apartado 8.3.1	S1-11, S1-14 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Medidas para favorecer la conciliación y fomentar la corresponsabilidad entre progenitores	Material	Apartado 8.3.1	S1-7, S1-11 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Salud y Seguridad			
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	Material	Apartado 8.4.1	S1-2, S1-3, S1-14 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Accidentes laborales (frecuencia y gravedad), así como enfermedades profesionales, desglosados por sexo	Material	Apartado 8.4.2	S1-14 / GRI 403-9 en lo que respecta al número y la tasa de accidentes GRI 403-10 en lo que respecta a casos de dolencias y enfermedades laborales
Relaciones Sociales			
Organización del diálogo social, incluidos procedimientos de información y consulta al personal	Material	Apartado 8.3.2	S1-2, S1-3, S-8 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Mecanismos y procedimientos de los que dispone la empresa para promover la implicación de las personas trabajadoras en la gestión de la organización, en términos de información, consulta y participación	Material	Apartados 8, 8.3.2	S1-2, S1-3, S-8 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Porcentaje de personas trabajadoras cubiertas por convenio colectivo por país	Material	Apartado 8.3.2	S1-8 / GRI 2-30
Balance de los convenios colectivos, especialmente en materia de salud y seguridad laboral	Material	Apartados 8.3.1, 8.3.2	S1-8, S1-14 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Formación			
Políticas de formación profesional	Material	Apartado 8.2.1, 8.2.2	S1-1 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Total de horas de formación por categoría profesional	Material	Apartado 8.2.1	S1-13
Accesibilidad			
Accesibilidad universal para personas con discapacidad	Material	Apartado 6.3	S1-1, S1-12 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos

Información solicitada por la Ley 11/2018	Materialidad	Apartado/s del informe donde se da respuesta	Criterio de reporting: ESRS/GRI
Igualdad			
Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	Material	Apartado 8.3.4	S1-2, S1-3, S1-4 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Planes de igualdad, medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	Material	Apartado 8.3.4	S1-1, S1-2, S1-3 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	Material	Apartado 8.3.4	S1-1 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
RESPECTO POR LOS DERECHOS HUMANOS			
Enfoque de gestión: descripción y resultados de las políticas, así como de los principales riesgos vinculados a estas cuestiones relacionados con las actividades del grupo	Material	Apartados 9.4, 11.1.3	GOV-4, S1-1, S2-1, S3-1, S4-1 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Derechos humanos			
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos y prevención de los riesgos de vulneración de los derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	Material	Apartados 9.4, 11.1.3	S1-4, S2-4, S3-4, S4-4 / GRI 2-23, GRI 2-26
Denuncias por casos de vulneración de los derechos humanos	Material	Apartados 9.4, 11.1.3	S1-17 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos, GRI 406-1
Medidas implementadas para promover y cumplir las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT: libertad de asociación, negociación colectiva, eliminación de la discriminación, del trabajo forzoso y del trabajo infantil	Material	Apartados 8, 9.4	S1-4, S2-4, S3-4, S4-4 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO			
Enfoque de gestión: descripción y resultados de las políticas, así como de los principales riesgos vinculados a estas cuestiones relacionados con las actividades del grupo	Material	Apartados 8.2.1, 11.1.3	G1-1, IRO-1, GOV-1 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	Material	Apartados 8.2.1, 11.1.3	G1-3 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Medidas para combatir el blanqueo de capitales	Material	Apartados 8.2.1, 11.1.3	G1-3 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	Material	Apartados 9.3, 11.1.3	G1-5 / GRI 2-28

Información solicitada por la Ley 11/2018	Materialidad	Apartado/s del informe donde se da respuesta	Criterio de reporting: ESRS/GRI
IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y GOBERNANZA CORPORATIVA			
Enfoque de gestión: descripción y resultados de las políticas, así como de los principales riesgos vinculados a estas cuestiones relacionados con las actividades del grupo	Material	Apartados 9.1, 11	G1-1, IRO-1, IRO-2, GOV-1, S3-1 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Compromiso de la empresa con el desarrollo sostenible			
Impacto de la actividad de la organización en el empleo y el desarrollo local	No material	Apartados 8.1, 9.2	SBM-3, S3-4 / GRI 3-3 en el que respecta polítiques i compromisos
Impacto de la actividad de la organización en las poblaciones locales y el territorio	No material	Apartado 9	SBM-3, S3-4 / GRI 3-3 en el que respecta polítiques i compromisos
Relaciones con los actores de las comunidades locales y modalidades de diálogo con estos	No material	Apartados 4.2, 6.2.6, 8.3.2	S3-2, S3-3 / GRI 2-29
Acciones de colaboración o patrocinio	Material	Apartados 8.2.2, 8.3.4, 9.2, 9.3, 11.1.2	G1-5 / GRI 3-3 en el que respecta polítiques i compromisos
Subcontratación y proveedores			
Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales en la política de compras	Material	Apartados 9.4, 10.1, 10.4.3, 11.1.2	G1-2, S2-1 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Consideración de la responsabilidad social y ambiental en las relaciones con proveedores y subcontratistas	No material	Apartados 9.4, 10.1, 10.4.3, 11.1.2	G1-2, S2-2 / GRI 2-6
Sistemas de supervisión y auditorías y resultados obtenidos	No material	Apartado 11.1.2	S1-3, S2-3, S3-3, S4-3, G1-2 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Consumidores			
Medidas para garantizar la salud y seguridad de las personas consumidoras	Material	Apartados 6.2.3, 7	S4-1, S4-4, S4-5 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	Material	Apartado 6.2.2	S1-3, S2-3, S3-3, S4-3, S1-17, SBM-3 / GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos

Información solicitada por la Ley 11/2018	Materialidad	Apartado/s del informe donde se da respuesta	Criterio de reporting: ESRS/GRI
Información fiscal			
Beneficios obtenidos por país	Material	Apartado 11.1.4	GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Impuestos sobre beneficios pagados	Material	Apartado 11.1.4	GRI 3-3 en lo que respecta a políticas y compromisos
Subvenciones públicas recibidas	Material	Apartado 11.1.4	GRI 201-4 en lo que respecta a subvenciones



www.tmb.cat