

# Memoria de sostenibilidad

2022

Informe de gestión 2022 del grupo consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona

Marzo 2023



# Índice

<b>1. Presentación de la Presidenta y del Consejero delegado</b>	<b>3</b>	<b>5. Gestión responsable</b>	<b>79</b>	<b>8. Compromiso social</b>	<b>185</b>
1.1 La Carta de la Presidenta	4	5.1. Ética y buen gobierno	80	8.1. Plan de Responsabilidad Social - Agenda 2030	186
1.2 La Carta del Consejero Delegado	5	5.1.1. Gobernanza	80	8.2. Contribución a la sociedad	187
<b>2. Hechos y datos destacados de 2022</b>	<b>6</b>	5.1.2. Normativa y reglamento	84	8.3. Fundación TMB	188
2.1 Principales datos de la red de TMB	7	<b>5.2. Gestión del riesgo</b>	<b>87</b>	8.3.1. Proyectos sociales	188
2.2 Hechos destacados de 2022	8	5.2.1. Sistema de gestión de riesgos	87	8.3.2. Proyectos culturales	189
2.3 Eventos del ejercicio	13	5.2.2. Riesgos y Oportunidades más relevantes	89	8.3.3. TMB Educa	190
<b>3. Quiénes somos</b>	<b>22</b>	<b>5.3. Transparencia</b>	<b>90</b>	8.3.4. Patrimonio histórico	191
3.1 Nuestro modelo de negocio	26	5.3.1. Grupos de interés	92	8.4. Derechos humanos	192
3.1.1. Servicios y productos de TMB	26	5.3.2. Materialidad: los aspectos relevantes	96	<b>9. Información financiera del Grupo TMB</b>	<b>194</b>
3.1.2. Entorno institucional	31	<b>6. Nuestra gente</b>	<b>99</b>	9.1. Cuenta de pérdidas y ganancias	196
3.1.3. Compra responsable	33	6.1. Perfil del grupo	100	9.2. Situación a 31 de diciembre	199
3.1.4. Asesoramiento externo y Negocio exterior	34	6.1.1. Empleo	100	9.3. Información fiscal	202
3.2. Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad	36	6.1.2. Política retributiva	113	9.4. Inversiones	203
3.2.1. Plan Estratégico TMB 2025	36	<b>6.2. Atracción e impulso del talento</b>	<b>119</b>	<b>10. Gestión de la Covid-19</b>	<b>206</b>
<b>4. Servicios de calidad, innovadores y seguros</b>	<b>38</b>	6.2.1. Formación	119	<b>11. Eventos importantes después del cierre del ejercicio</b>	<b>209</b>
4.1. Calidad en el servicio de TMB	39	6.2.2. Desarrollo del talento	126	<b>12. Tabla de contenidos del estado de información no financiera</b>	<b>211</b>
4.1.1. Pasajeros transportados	39	<b>6.3. Bienestar, diversidad e inclusión</b>	<b>131</b>		
4.1.2. Datos principales de la red de metro y bus	42	6.3.1. Organización del trabajo	131		
4.1.3. Atención y satisfacción de los clientes/as	51	6.3.2. Relaciones sociales	137		
4.1.4. Accesibilidad de los servicios	55	6.3.3. Comunicación interna	142		
4.2. Nuestra apuesta por la innovación	60	6.3.4. Igualdad de oportunidades	143		
4.2.1. Novedades y mejoras	60	<b>6.4. Seguridad y salud en el trabajo</b>	<b>147</b>		
4.2.2. Proyectos de innovación, investigación y desarrollo	66	6.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral	147		
4.2.3. Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad	71	6.4.2. Accidentabilidad laboral	153		
4.3. Salud y seguridad de nuestros pasajeros	73	<b>7. Protección del medio ambiente</b>	<b>156</b>		
4.3.1. Viajes seguros	73	7.1. Gestión ambiental	157		
4.3.2. Protección de datos	76	7.1.1. Prevención de riesgos ambientales	158		
4.4. Comunicación externa	77	7.1.2. Sistema de Gestión Ambiental y Energética	158		
4.4.1. Relación con los medios de comunicación	77	<b>7.2. Reducción del impacto en el entorno</b>	<b>159</b>		
4.4.2. Presencia en las redes sociales y campañas importantes	77	7.2.1. Prevención y gestión de residuos	159		
		7.2.2. Protección de la biodiversidad	163		
		<b>7.3. Minimización del uso de recursos</b>	<b>164</b>		
		7.3.1. Agua	164		
		7.3.2. Energía y carburante	165		
		<b>7.4. Lucha contra el cambio climático</b>	<b>169</b>		
		7.4.1. Emisiones	169		
		7.4.2. Otros tipos de contaminación	175		
		7.4.3. Fondos <i>Next Generation EU</i>	176		
		7.4.4. Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (Taxonomía)	177		
		7.4.5. Proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible	184		

1

Presentación  
de la  
Presidenta  
y del Consejero  
delegado



## 1.1. La Carta de la Presidenta



De la lectura de esta memoria anual, podemos concluir que TMB está haciendo bien sus deberes y cumpliendo sus compromisos con la sociedad y el entorno en el que opera, garantizando una movilidad de calidad, segura y eficiente para la ciudadanía. Y que, para conseguirlo, se está poniendo especial énfasis en la gestión y el desarrollo sostenible, así como en los aspectos sociales y ambientales que son consecuencia de su actividad.

Los buenos datos de pasaje registrados este 2022 demuestran que el transporte público sigue siendo la columna vertebral de la movilidad de la ciudad, que casi un 59% de las personas se mueven en Barcelona y su área metropolitana con metro y bus, y que, además, los usuarios y usuarias ratifican estos servicios otorgándoles una de las valoraciones más altas de la historia, con una puntuación de 8,04 en el bus y 7,85 en el metro, según el Estudio de Percepción del Cliente 2022.

La recuperación de los viajes en las redes de bus y metro en 2022, con cifras que se acercan a las de antes de la pandemia, es una gran noticia, especialmente si tenemos en cuenta que este aumento ha estado también marcado por otras crisis importantes que han tenido que enfrentarse a lo largo del año y que han supuesto retos añadidos a los ya existentes.

Podemos, por tanto, afirmar que desde TMB se ha ido dando una respuesta adecuada a todas estas circunstancias con una visión clara y centrada en las necesidades de la ciudadanía.

Sin embargo, son tiempos cruciales para las personas operadoras. Parece que hemos dejado atrás el impacto de la Covid, pero la experiencia nos enseña que son tiempos de cambios rápidos y constantes y que hay que andarse con ojo. El transporte público será testigo de aún más disrupciones y retos en los tiempos que vienen y solo las organizaciones con visión de futuro sabrán adaptarse a ellos.

Debemos seguir apostando por el transporte público y mejorando las infraestructuras para ganar mayor eficiencia, y debemos ordenar el espacio público para priorizar una movilidad segura y avanzar en la descarbonización y la protección del medio ambiente para una mejor calidad del aire.

En TMB, como empresa de movilidad referente, estamos trabajando por esta apuesta y lo hacemos desde una gestión responsable, de forma inclusiva e integradora, manteniendo el nivel de excelencia del servicio que damos.

**Laia Bonet**

*Presidenta de TMB*

## 1.2. La Carta del Consejero Delegado



En 2022, las redes de metro y bus de TMB han registrado una clara evolución al alza que se ha traducido en un aumento de más del 28% en el número de validaciones respecto a 2021. Entre ambas redes han sumado más de 549,79 millones de validaciones, 317,68 en metro y 178,11 en bus y en Bus Turístic, respectivamente.

Son buenos datos, especialmente si vemos que en enero de 2021 el pasaje de estas redes se situaba en -31,18% respecto a 2019, antes de la pandemia, y como a lo largo del año se ha ido recuperando pasaje progresivamente, alcanzando en el caso de metro registros equiparables e incluso superiores en algunos meses a 2019. En el caso de bus, la recuperación está siendo más lenta, pero sostenida y algún mes con cifras cercanas a las de 2019.

Todo esto se ha conseguido a pesar de los cambios de hábitos que trajo la pandemia en lo que respecta a la movilidad de la ciudadanía, el impacto de la Covid durante los primeros meses del año y los nuevos retos que se han tenido que afrontar como consecuencia de la crisis económica, energética y social que todavía estamos sufriendo a raíz del conflicto de Ucrania y sus derivadas.

Retos que se han añadido a los que TMB tiene por delante, a las actuaciones y a los proyectos de futuro que se están trabajando con gran esfuerzo por parte de todas las personas que conforman la organización y que tienen como objetivo final ofrecer unos servicios de calidad, innovadores, seguros y sostenibles, y gestionados de forma responsable, desde el firme compromiso que tenemos con nuestra sociedad y con nuestro entorno.

La recuperación del pasaje es resultado de este trabajo y no podría entenderse sin la apuesta que TMB está llevando a cabo. La renovación de la flota de metro y bus —la compra de nuevos trenes más eficientes y modernos, la incorporación de nuevos autobuses eléctricos, híbridos y de bus de hidrógeno, todos ellos con criterios ambientales más respetuosos y de accesibilidad universal— o la creación de nuevos servicios de movilidad compartida para dar respuesta a las necesidades de desplazamiento de la ciudadanía, como el AMBici, son ejemplos de actuaciones que fortalezcan la vocación de TMB como operador global.

Un esfuerzo que está siendo también reconocido por los usuarios y usuarias del metro y del autobús, que un año más se mantienen en máximos históricos. Así, **la red de autobuses obtiene una puntuación de 8,04 sobre 10 en satisfacción global, mientras que en la red de metro la puntuación media es de 7,85 sobre 10.**

Por último, hay que recordar que muchas de las actividades recogidas en este ejercicio son resultado del Plan Estratégico TMB 2025, documento que se aprobó en 2021 y que marca el recorrido para alcanzar los compromisos de mejora que tenemos y que nos deben permitir ofrecer una movilidad cada vez más sostenible y eficaz.

**Gerardo Lertxundi**  
*Consejero Delegado TMB*

2

---

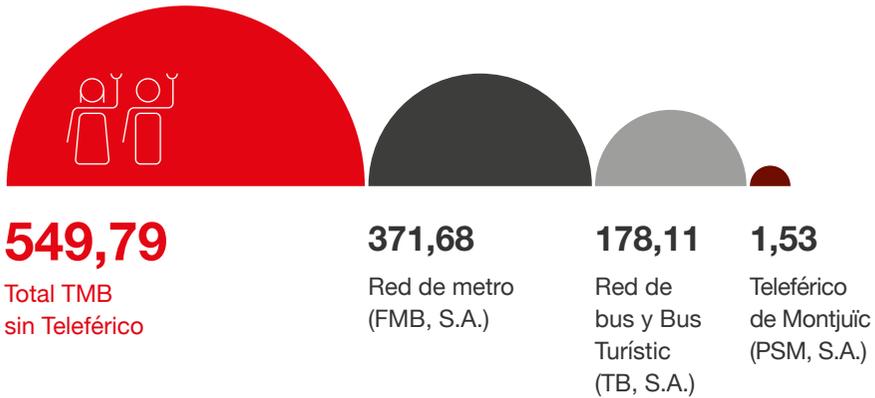
# Hechos y datos destacados de 2022

---



## 2.1. Principales datos de la red de TMB

### Viajeros transportados por el Grupo TMB (millones)



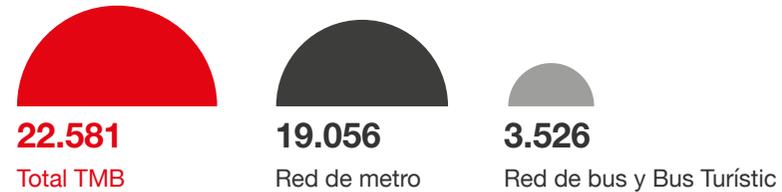
**Ingresos netos del grupo TMB\***  
(miles de euros)



**1.009.246**

\*Incluye subvenciones al servicio

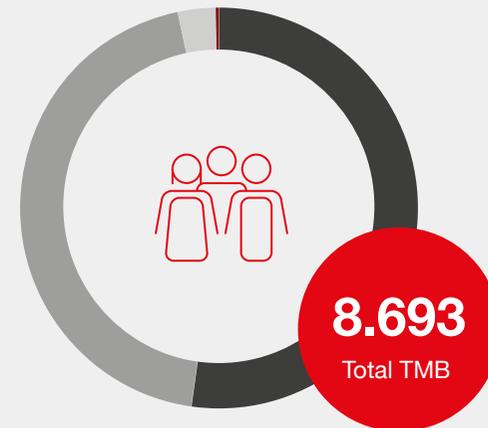
### Número de plazas por kilómetro ofrecidas (millones)



### Trayecto recorrido en coches por kilómetro útil (miles)



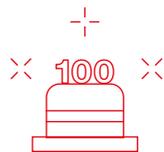
### Plantilla absoluta a 31 de diciembre (personas)



- 4.674**  
Transports de Barcelona, S.A.
- 3.991**  
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.
- 28**  
Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.
- 1**  
Fundación TMB

## 2.2. Hechos destacados de 2022

### Servicios de calidad, innovadores y seguros



Celebración del **Centenario de Bus** con un amplio abanico de actividades a lo largo del año



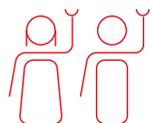
Puesta en servicio de 8 **autobuses de hidrógeno** en la línea X1



Inicio del proyecto de instalación de **cámaras de videovigilancia** en los autobuses (cerca de 5.000 cámaras)



Puesta en marcha de la nueva aplicación para *smartphone* de **HOLA BCN** para metro y bus



**Incremento del pasaje** en **93,44 millones** más de viajeros en el metro y **30,8 millones** más en TB, respecto al año 2021



**93% de las estaciones de metro han sido adaptadas** para personas de movilidad reducida



Renovación de más de **3.700 metros** de vía doble de la L5



Adhesión a la red de **Puntos Violeta** para fomentar la “tolerancia cero” frente a la violencia machista



**Renovación de la flota de autobuses:** plan de adquisición de nuevos autobuses ecológicos para los años 2023-2025



Creación de **3 nuevas áreas** de Bus a Demanda



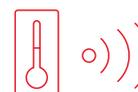
**Digitalización** de procesos operativos y de mantenimiento de la flota de autobuses



**Finalización de la conexión de la videovigilancia embarcada** en el Centro de Control, para disponer de las imágenes en tiempo real



Aprobación de la **Política de Seguridad Integral** de bus para fomentar y consolidar la cultura de seguridad y desarrollarla en todos los niveles de la organización



Desarrollo del **sistema de monitorización de temperatura de los carriles** y del **Sistema embarcado de auscultación** de vía en servicio (*Onboard Track Measurement System*)



La clientela puntúa con un notable el servicio de metro y bus: **7,85 y 8,04 puntos** sobre 10 en el Estudio anual de Percepción del Cliente

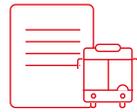


Presentación del servicio **AMBICI** gestionado por TMB, donde se dispondrá de 2.600 bicicletas 100% eléctricas en 15 municipios metropolitanos

## Apostamos por una gestión responsable



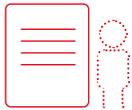
Presentación pública del **Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad** de TMB con la mirada puesta en el horizonte 2030



Firma del **Convenio colectivo de Transportes de Barcelona**, S.A.



Confección del **Plan de Medidas Antifraude** de TMB aprobado por el Consejo de Administración (julio de 2022)



**Publicación de la Política de Gestión del Absentismo:** constitución de un equipo de gobernanza y diferentes grupos de trabajo, incluyendo a los y las representantes de las personas trabajadoras, para definir la política, los valores clave, los objetivos y los planes de acción



**Sistema de gestión de riesgos y oportunidades (RyO)** referenciado en el mapa de procesos de TMB: identificación de 768 RyO de los procesos de TMB, de los cuales 247 se han considerado prioritarios



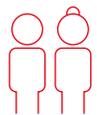
**TMB galardonada con varios premios**, entre los que destaca el premio Empresa del Año en la categoría de transporte urbano que otorga la revista *Autobuses y Autocares*



Confección y aprobación del procedimiento para la prevención y corrección de conflicto de intereses como desarrollo de la **Política de Conflictos de Intereses**



## Nuestra gente



**8.693**

personas trabajadoras:  
6.789 hombres y 1.904  
mujeres



**273**

personas de la plantilla  
con diversidad funcional  
(representan el 3,2%)

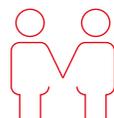


**6.955**

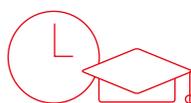
ayudas a personas  
trabajadoras



**Proyecto Empresa  
Saludable** definido en  
el Plan Estratégico 2025  
con el objetivo de seguir  
desarrollando y adaptando  
el concepto a los tiempos  
presentes



Puesta en marcha  
del **Programa de  
Acompañamiento** para  
las personas trabajadoras  
que entran por edad en  
el período para optar a la  
jubilación parcial



**191.471**

horas de asistencia  
en formación



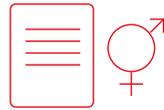
**4.799**

exámenes individuales  
de salud planificados  
y 939 no planificados

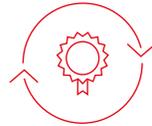
## Compromiso social



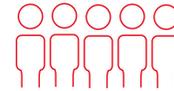
El **99,47%** de las adquisiciones de bienes y servicios se han realizado a empresas del ámbito español



Constitución de la **Comisión de Seguimiento del Plan de Igualdad de TB** el 21 de diciembre de 2022



Renovación del **Sello de Calidad Educativa** del Consejo de Coordinación Pedagógica en la labor de TMB Educa



Acogida de **5 estudiantes** en prácticas con **discapacidad intelectual**



Presentación del **Proyecto Global de Gestión de la Diversidad Humana e Inclusión 2022-2025**, que establece las bases para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación en la plantilla y en las personas usuarias del servicio



Despliegue del programa de prácticas **Mujeres STEM** para desarrollar proyectos estratégicos en los negocios de bus y metro



Selección de **43 conductoras de autobuses** para incrementar la plantilla femenina dentro de este colectivo y situarla en el 8,6%



TMB recibe el **premio UITP** en la Diversidad, Inclusión e Igualdad de Género durante el Congreso y Exposición del Transporte MENA celebrado en Dubái



## Protección del medio ambiente



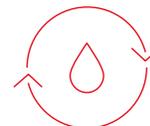
**Valorización de los residuos:**  
88% en bus y 82% en metro



**Consumo de agua:**  
65.577 m<sup>3</sup> en metro y  
37.137 m<sup>3</sup> en autobús



**Consumo de electricidad en metro:**  
264,27 millones de kWh



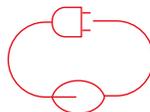
**24,86% de agua aprovechada** recogida de los pozos de agotamiento de la red de metro



Emisión de gases de efecto invernadero:  
**80.101 toneladas de CO<sub>2</sub>**



Aplicación del Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB para impulsar proyectos que permitirán reducir el consumo eléctrico en 68 GWh y evitar **122.000 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub>** al año



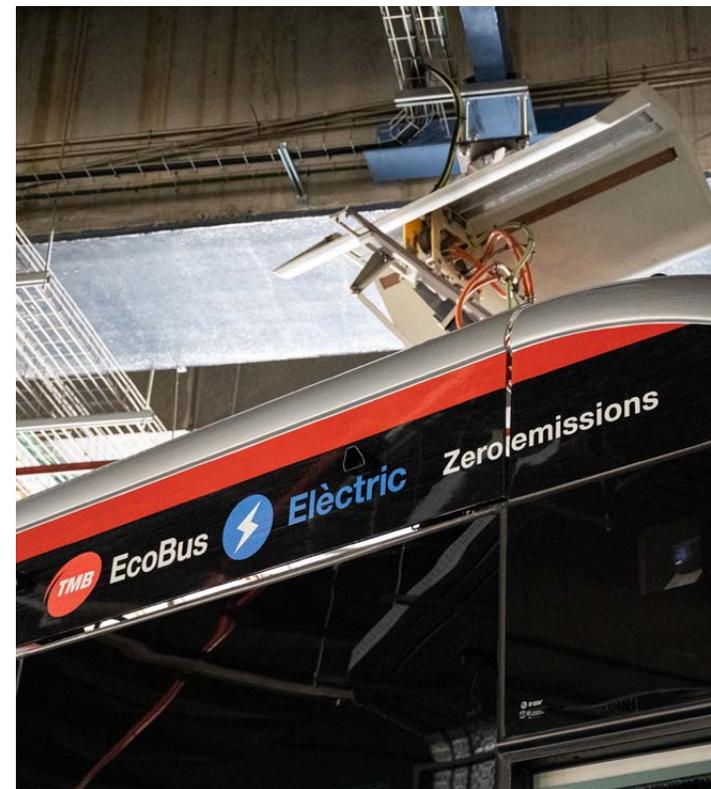
Iniciados los **proyectos MetroCHARGE** para aprovechar la energía recuperada del frenado y curvas de conducción eficiente, con el objetivo de permitir un uso más eficiente de la energía de tracción



Participación de TB en los proyectos europeos: **LIFE Nimbus** (para poner en servicio una planta de producción de biometano basada en la metanización del CO<sub>2</sub> del biogás) y **SEMPRE-BIO** (investigación sobre los procesos de producción de biometano y de captura del CO<sub>2</sub>)



El **76%** de la flota de bus estaba formada por **vehículos híbridos, eléctricos** propulsados con **gas natural** comprimido y pila de **hidrógeno**



## 2.3. Eventos del ejercicio

### Continúa la recuperación del pasaje

La crisis sanitaria y económica derivada de la pandemia de la Covid-19 ha continuado impactando la movilidad, especialmente durante los primeros meses del año 2022. Sin embargo, se observa que desde la primavera y el verano se ha recuperado una cierta normalidad al finalizar definitivamente los confinamientos de la población y la mayoría de las medidas restrictivas vigentes desde el inicio de la pandemia.

Durante el año 2022, la demanda de bus y metro se ha ido recuperando a lo largo de los meses, aunque todavía no ha alcanzado el volumen de viajeros del año 2019, anterior al estallido de la pandemia.

Concretamente, en el caso de la **red de TMB**, se han transportado 549,79 millones de viajeros en 2022, lo que representa un crecimiento de 125 millones más que el año anterior, es decir, un incremento del 29,2% (véase apartado 4.1.1).

Se han transportado  
549,79 millones  
de viajeros en 2022,  
un 29,2% más que  
el año anterior.



## Nuevos trenes

En octubre de 2019, se firmó el contrato de adquisición de **42 trenes de las nuevas series 7000 y 8000**. En 2022, se ha trabajado para fabricarlos, y, durante el año 2023, servirán para iniciar la sustitución de las antiguas series 3000 y 4000 (de las líneas L3 y L1) afectadas por el amianto. Vinculado al proyecto anterior, también **se ha activado la ampliación del lote** previsto en el contrato, **lo que implicará la fabricación de 8 trenes adicionales**.

Este conjunto adicional se fabricará a continuación de los anteriores y servirá para sustituir a los 6 trenes de la serie 2000 (L3) afectados también por el asbesto, y los 2 restantes servirán para ampliar la oferta de líneas convencionales. Con ello, se habrá completado la sustitución de los trenes de la red de metro afectados por el amianto.

Se ha finalizado, a lo largo de este año, la redacción de los pliegos de condiciones técnicas **para adquirir 22 nuevos trenes** destinados al tramo central de la L9. Esta actuación queda pendiente de ser autorizada por parte de la ATM.

## Todas las estaciones de la red de metro disponen de desfibriladores

La primera semana de febrero, se completó el proyecto de instalación de desfibriladores en toda la red de metro, que comenzó en el verano de 2021. De esta forma, las 165 estaciones de la red ya disponen de desfibriladores semiautomáticos que puede utilizar cualquier persona aunque carezca de conocimientos sanitarios. Existe señalización en diferentes puntos de cada estación para facilitar su localización. Estos aparatos están equipados con un sistema de comunicaciones que permite geolocalizar el aparato, comprobar su estado óptimo a distancia y comunicarse con el 112 en caso de necesidad (véase apartado 4.3.1).

Adicionalmente, se ha formado al personal de metro y a los vigilantes de seguridad en esta materia.

En octubre de 2019, se firmó el contrato de adquisición de 42 trenes de las nuevas series 7000 y 8000. En 2022, se ha trabajado para fabricarlos, y, durante el año 2023, servirán para iniciar la sustitución de las antiguas series 3000 y 4000



## Puesta en servicio de 8 autobuses de hidrógeno en la línea X1

Entre los meses de abril y junio, la apuesta de TMB por la movilidad sostenible dio un paso más con la incorporación en el servicio de la línea de bus X1 (XPRESBus) de ocho autobuses de pila de hidrógeno de última generación que se abastecen de hidrógeno verde en la planta de Iberdrola de la Zona Franca. Es una experiencia pionera en España. La adopción del hidrógeno verde cuenta con el apoyo del programa europeo JIVE 2 para la promoción de los vehículos de pila de combustible y cero emisiones cofinanciado por la Unión Europea.

En línea con el Plan Estratégico 2025, se prevé que hasta 2025 TMB incrementará la flota de vehículos con esta tecnología de cero emisiones.

## La Nueva Red de Bus (NRB) cumplió 10 años de servicio

El 1 de octubre de 2012, entraron en servicio las primeras 5 líneas de la Nueva Red de Bus —H6, H12, V7, V21 y D20—, uno de los proyectos más significativos que TB y el Ayuntamiento de Barcelona han realizado en los últimos años.

Durante esta década, la evolución de las cifras de la NRB se ha incrementado de manera muy significativa, poniendo de manifiesto la aceptación de la nueva estructura vial diseñada en ese momento. Así, las validaciones diarias de estas nuevas líneas se han multiplicado por seis superando las 400.000 actuales. Actualmente, las 28 líneas de la nueva red de bus (8 horizontales, 17 verticales y 3 diagonales) representan aproximadamente el 60% de la demanda total. Este diseño ha hecho de la red una más sencilla y más fácil de utilizar para la ciudadanía.



El servicio de la NRB ha logrado mejorar la cobertura territorial, la conexión entre líneas, y la espera y duración del viaje, situando la frecuencia de paso en los días laborables en intervalos de entre 5 y 8 minutos aproximadamente (antes 12,3 minutos). En cuanto a la flota, cabe destacar que en 2012 el parque móvil de los autobuses de TMB estaba formado por 1.072 vehículos, mientras que en la actualidad es de 1.132. Sin embargo, el cambio más significativo se encuentra en el combustible: si en 2012 los buses impulsados únicamente por combustible de gasoil eran de 483 (un 45,1%), actualmente estos vehículos se han reducido hasta 265, lo que representa un 23,4% del total.

## Creación de tres nuevas áreas de Bus a Demanda

El Bus a Demanda forma parte del impulso para la modernización y digitalización del autobús para hacerlo más competitivo en la línea de priorizar los modos más sostenibles y de menor impacto ambiental.

El recorrido del bus a demanda se basa en un sistema inteligente que encaja las distintas solicitudes de desplazamiento recibidas con antelación. Las peticiones se pueden cursar mediante una aplicación en el móvil o bien por llamada de teléfono (gratuita). La misma aplicación, llamada El Meu Bus, sirve para modificar una petición o cancelarla, indicar si se viaja con un cochecito de bebé o en silla de ruedas, marcar paradas favoritas, consultar las reservas hechas y recibir avisos de variaciones en el servicio. Actualmente, TMB dispone de cuatro áreas de Bus a Demanda.

En 2022, se han creado las siguientes áreas de Bus a Demanda:



17  
ENERO  
Montbau – Vall d’Hebron  
(transformación de la línea 135).



12  
SEPTIEMBRE  
Torre Baró (sur) – Vallbona –  
Trinitat Nova (transformación  
de la línea 180).



28  
NOVIEMBRE  
El Farró – Galvany



## Firma del Convenio colectivo de TB

El día 24 de octubre de 2022, la Dirección de la empresa y el Comité de Empresa firmaron el Convenio colectivo de Transportes de Barcelona 2022-2025, una vez fue ratificado por la asamblea de trabajadores y por el Consejo de Administración (véase apartado 6.3.2).

### El nuevo convenio mejora las condiciones económicas y de trabajo de la plantilla en diferentes aspectos, entre los que cabe destacar:



A efectos del día 1 de enero de 2022, se incrementa la masa salarial un 3,5%, lo máximo que permite la ley en este momento para las empresas públicas.

El acuerdo incorpora el pago de una prima de productividad.

Se reconoce el abono del tiempo de desplazamiento como tiempo de trabajo.

Se mejora la jubilación parcial con una bolsa de días.

Se incorporan mejoras en la conciliación de la vida familiar.

## Cambios en el modelo del Plan de Pensiones de TB

Durante el ejercicio 2022, se han implementado los cambios de modelo que se aprobaron en la Comisión de Control del Plan, con acuerdo entre la representación de quienes han participado y la representación de la empresa promotora, y ratificado por parte del Comité de Empresa, que se basa en tres cuestiones fundamentales:

- 1 La transformación del colectivo de prestación definida en un colectivo de aportación definida.
- 2 La modificación del sistema de prestación de riesgo y asunción de estas aportaciones por parte de la empresa promotora.
- 3 La externalización del colectivo de Pasivos a través de una póliza de prima única.

Para llevar a cabo estas modificaciones, ha sido necesario realizar una serie de tareas descritas en el apartado 6.3.2.



## Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB

TMB está impulsando proyectos de eficiencia energética que permitirán a la compañía **reducir el consumo eléctrico en 68 GWh y evitar 122.000 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> al año**, un ahorro económico estimado de 20 millones de euros al año en consumo y 7 millones de euros en término fijo de luz, en un contexto donde el incremento de costes del gasto energético se ha convertido en una sobrecarga importante para las empresas operadoras de transporte público. Los proyectos forman parte del **Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB** que prevé diferentes actuaciones innovadoras en la red de metro y bus, algunos ya están en marcha y otros se ejecutarán durante los próximos años. Estas políticas de eficiencia energética forman parte de los objetivos del Plan Estratégico de TMB 2025 y están alineados con el Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad de la Organización.

El ahorro en energía de 68 GWh al año compensará el aumento de demanda eléctrica previsto por TMB, por el incremento de oferta en el metro (con más trenes en servicio y más eficientes), la apertura del tramo central L9/L10, las prolongaciones proyectadas de las líneas L1, L3 y L4 de la red de metro, y la electrificación de la flota de bus.

Entre los proyectos y acciones de TMB para conseguir estos objetivos destacan: en metro, el Proyecto de Optimización de la Conducción Automática aplicando modos económicos de conducción que permite reducir 27 GWh al año y evita la emisión de 6.993 toneladas de CO<sub>2</sub> al año. Este modo de conducción ya se aplica a todas las líneas de metro L1, L2, L3, L5, L9 y L10, reduce el consumo de tracción en un 15% y, además, hace el viaje más confortable para el usuario o usuaria. El segundo proyecto que tiene mayor impacto ambiental es el de **Recuperación de Energía de Frenado (MetroCHARGE)**.

Esto permitirá que el 41% de la energía de tracción que necesitan los trenes sea energía recuperada por el frenado, y reducir el consumo en 15 GWh al año, además de evitar 3.885 toneladas de CO<sub>2</sub> cada año.

**Cambiar el alumbrado de la red a tecnología LED** es otro de los proyectos que traerán un importante ahorro de emisiones, con 3.793 toneladas de CO<sub>2</sub> al año y con una reducción del consumo eléctrico de 14,6 GWh. Esta nueva iluminación, que en 2023 estará ya en todas las estaciones, mejora también la sensación de seguridad.

**Un nuevo sistema de gestión inteligente de la ventilación**, que ya está funcionando en toda la red de metro, reduce el consumo en 6,2 GWh al año y ahorra 1.616 toneladas de CO<sub>2</sub> en emisiones además de mejorar su confort. Y también en la red de metro hay un proyecto que generará energía solar fotovoltaica en cinco bases de mantenimiento: ZAL, Can Boixeres, Santa Eulàlia, Sagrera

y Funicular, consiguiendo una reducción de 3,5 GWh al año y evitando emitir 906 toneladas de CO<sub>2</sub>.

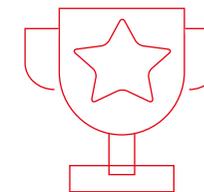
En cuanto a bus, **la nueva cochera de Zona Franca** contará con la **generación eléctrica fotovoltaica** para producir el 22% de la energía que consume la instalación, reduciendo así el consumo en 0,6 GWh al año y ahorrando 169 toneladas de CO<sub>2</sub>. En esta misma cochera, se llevará a cabo un sistema que hará uso de energías renovables (biomasa) y recuperará energías residuales para la misma instalación. El sistema *Heating & Cooling network* permitirá que se emitan 345 toneladas de CO<sub>2</sub> menos cada año.

**En la cochera de Horta**, ya está en marcha un **sistema de trigeneración** que ahorra 0,5 GWh al año y evita 130 toneladas de CO<sub>2</sub>, al igual que el **sistema de cogeneración en Triangle**, que también evita la emisión de 43 toneladas de CO<sub>2</sub> al año.



## Reconocimiento nacional e internacional de TMB

A lo largo del año 2022, Transports Metropolitans de Barcelona ha recibido varios premios y distinciones en el ámbito de la sostenibilidad y las tecnologías:



Enero

TMB recibió el **premio al Derecho a la Accesibilidad dentro de los Premios ECOM María José Vázquez**. Estos premios anuales quieren reconocer, hacer visible y agradecer la labor llevada a cabo por personas, empresas, entidades o instituciones para promover los derechos de las personas con discapacidad física y/u orgánica.



Marzo

Un estudio elaborado por **Clean Cities Campaign**, a partir de datos e indicadores de movilidad limpia y habitabilidad que comparaba 36 ciudades europeas, **posicionó en 3º lugar a Barcelona y TMB** como empresa operadora principal, como referente en accesibilidad y asequibilidad, superado solo por París y Lisboa.



Febrero

La Unión Internacional del Transporte Público otorgó a TMB el **premio UITP a la Diversidad, Inclusión e Igualdad de género** durante el Congreso y Exposición del Transporte MENA celebrado en Dubái. El galardón reconoce el compromiso y el trabajo de TMB en este ámbito, implementado a través de sus planes contra el acoso y la LGTBIfobia, así como en sus diferentes acciones para promover la igualdad de oportunidades y la no discriminación.

En la sede de Naciones Unidas de Viena, TMB fue premiada con el galardón *Zero Project Conference (ZeroCon22)* por los nuevos trenes (que se están fabricando en las instalaciones de Alstom) como buena práctica mundial en cuestiones de accesibilidad. Para ser escogida como una de las 76 buenas prácticas galardonadas, las medidas de accesibilidad de los nuevos trenes pasaron el filtro de las valoraciones de expertos de tres criterios principales: innovación, impacto en la sociedad y posibilidades de escalabilidad. Las propuestas premiadas provenían de 35 países.



**Premisecom**  
María José Vázquez

A la promoción del ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad física y/u orgánica.





Abril

En el XXII Congreso Español de ITS, celebrado en Madrid del 26 al 28 de abril, se otorgó un premio a TMB por **“la gran trayectoria de TMB en la implantación de Sistemas Inteligentes de Transporte de vanguardia en toda su red de transporte”**.

En este foro, se presentó el planteamiento del proyecto del nuevo Sistema de Información al Usuario (SIU) y Videovigilancia embarcada para bus.



Junio

Por último, TMB quedó **finalista del Premio Impacta de la Fundació Factor Humà** con el Programa de Acompañamiento a la Desvinculación/Jubilación (PAD), que se había puesto en marcha en el mes de junio.



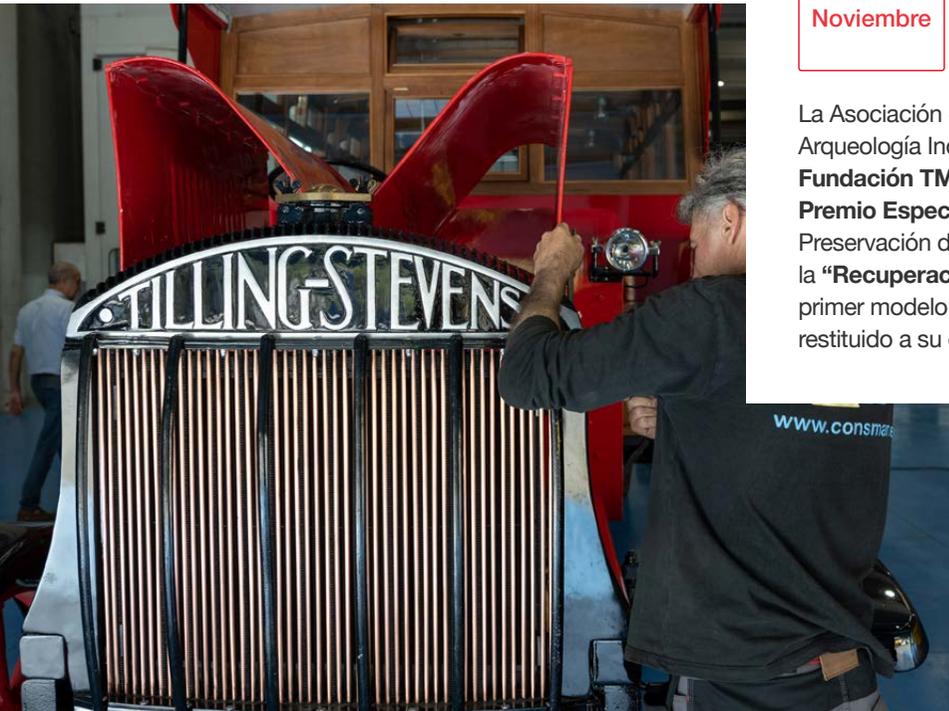
Noviembre

La Asociación del Museo de la Ciencia y de la Técnica y de Arqueología Industrial de Cataluña (AMCTAIC) premió a la **Fundación TMB** con un **premio Bonaplata en su categoría Premio Especial de Patrimonio** y la subcategoría de Preservación del Patrimonio Mueble. El objeto de premio es la **“Recuperación del autobús Tilling-Stevens B-8302”**, el primer modelo de autobús que circuló en la red de Barcelona, restituido a su estado original de 1922.



Diciembre

TMB recibió de la mano de la **revista especializada** en transporte de viajeros, **Autobuses y Autocares**, el **premio como Empresa del Año en la categoría de transporte urbano**. Estos premios se otorgan desde 1992 y suponen un reconocimiento al trabajo desarrollado por diferentes empresas de ámbito estatal del transporte de viajeros por carretera, discrecional y urbano.



## Reducción temporal de las tarifas del transporte público

La Autoritat del Transport Metropolità (ATM) acordó el pasado 26 de julio en una reunión extraordinaria del Consejo de Administración la reducción del precio de los principales títulos de transporte público integrados. Los nuevos precios durarían desde el día 1 de septiembre, hasta el 31 de diciembre de 2022.

El Real Decreto Ley 11/2022, de 25 de junio, y la Orden Ministerial de 15 de julio, impulsadas por el gobierno español, previeron la aplicación de reducción de precio en el transporte urbano e interurbano de un 30% de los abonos y títulos multiviaje. En consecuencia, las administraciones consorciadas en el seno de la ATM (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y AMB) decidieron implantar la medida y complementar con otro 20% la reducción del precio de los títulos integrados más recurrentes: la tarjeta T- usual y la T-jove, así como sus versiones para familias monoparentales y numerosas, y el título para personas en paro. Por lo que respecta a la T-casual, no se aplicó el descuento complementario y tuvo un descuento del 30%.

Por su parte, el AMB acordó la rebaja de un 50% en el precio de la tarjeta rosa metropolitana de tarifa reducida T-4.



3

Quiénes  
somos

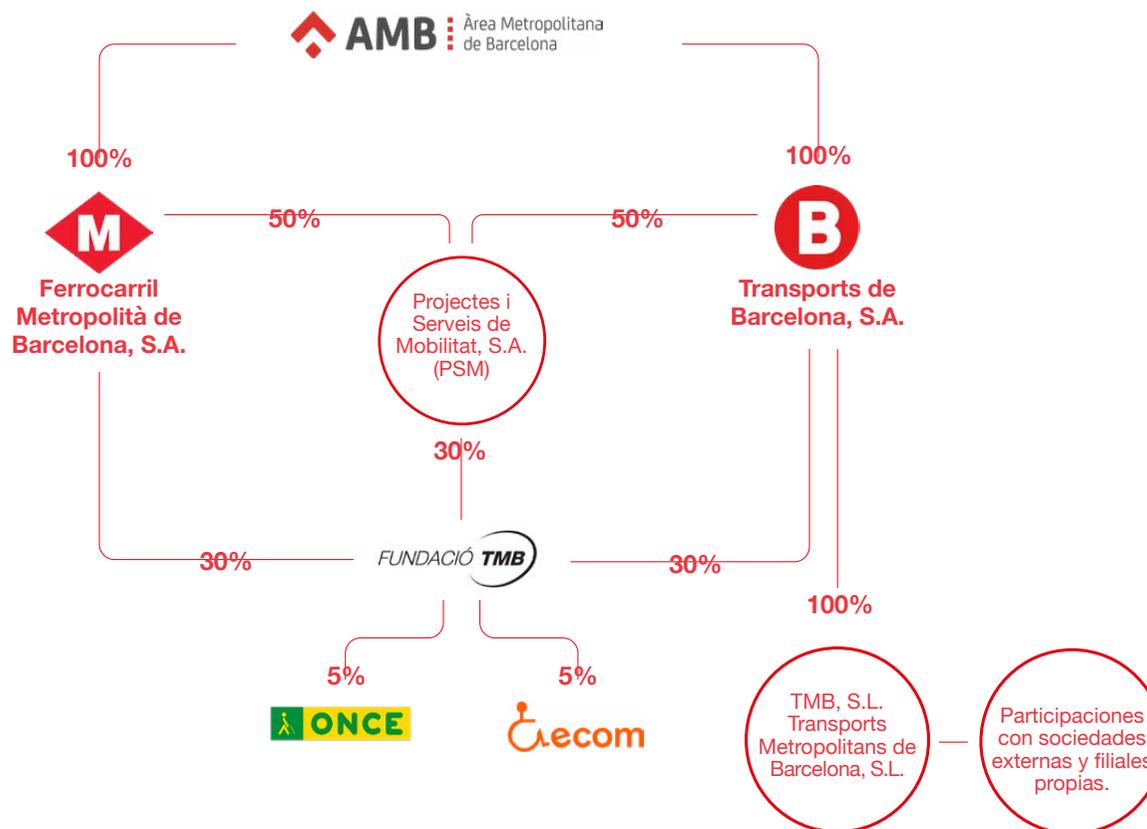


## Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)

es la denominación común de las empresas **Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (FMB)**, y **Transports de Barcelona, S.A. (TB)**, que gestionan 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, S.A., es la sociedad dominante del Grupo que formula las cuentas anuales consolidadas.

El Grupo también incluye a las sociedades **Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. (PSM)**, que gestiona el teleférico de Montjuïc; **Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.**, que gestiona productos tarifarios y otros servicios de transporte, y las sociedades asociadas consolidadas por puesta en equivalencia **Transports Ciutat Comtal, S.A.** y **Societat Catalana per a la Mobilitat, S.A.**

TMB dispone de 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 forma totalmente coordinada, compartiendo estructuras corporativas y de gestión.

TMB trabaja para mejorar la ciudad y su entorno como empresa operadora principal de la 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 principal objetivo es ser una empresa pública de referencia. A tal fin, impulsa todos sus programas de actuación, la protección del medio ambiente, el ahorro de energía, la promoción de la inclusión social y la implementación de las políticas de accesibilidad, vectores de una movilidad sostenible e inclusiva.

En 2021, se elaboró y aprobó el Plan Estratégico TMB 2025, fruto del cual se redefinieron la Misión, la Visión y los Valores de TMB:



### MISIÓN

**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** para la ciudadanía

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

**Utilicen de forma eficiente los recursos públicos**



### VISIÓN

**TMB quiere ser una empresa de movilidad ciudadana referente en el mundo:**

Por su gestión integrada de servicios en 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 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 aplicación eficiente de la tecnología como palanca de mejora del servicio

Por los valores que proyecta la plantilla con su comportamiento y la excelencia de su trabajo

Por su compromiso con la sociedad, con la ciudadanía, con los grupos de interés y la misma plantilla



### VALORES

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

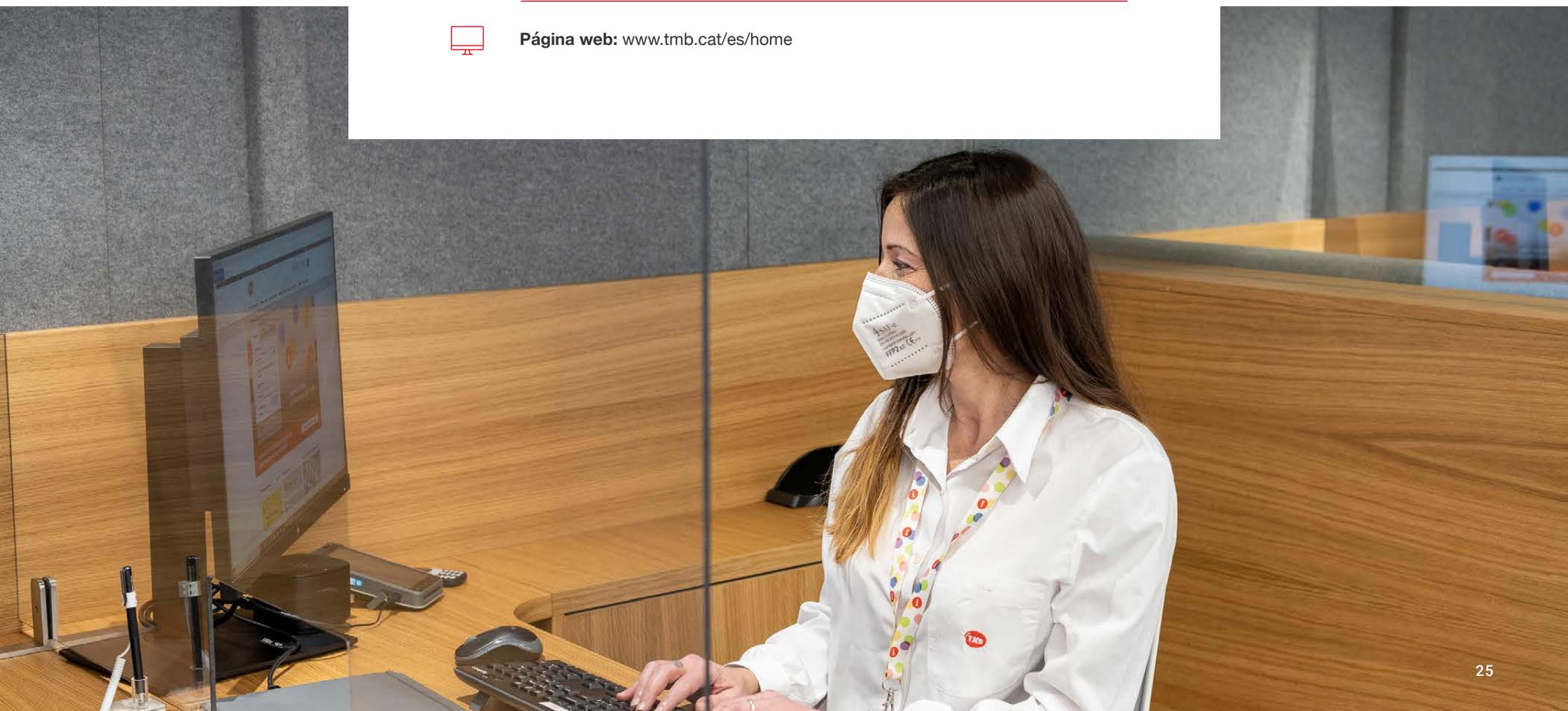


**La Sede central de Transports Metropolitans de Barcelona se sitúa en:**

Calle 60, núm. 21-23  
Sector A, Polígono Industrial de la Zona Franca, 08040 (Barcelona)



**Página web:** [www.tmb.cat/es/home](http://www.tmb.cat/es/home)



## 3.1. Nuestro modelo de negocio

### 3.1.1. Servicios y productos de TMB

En el marco del Plan Estratégico 2025, la actividad de TMB se centra en el transporte regular de personas a través de las redes de bus y metro, los servicios turísticos de los transportes del ocio, el negocio no tarifario y el negocio internacional.



#### Metro

**Servicios de metro** por gestión directa del AMB

**Ingresos accesorios** vinculados a la actividad y activos de Metro

Sujetos al **Contrato-Programa** con ATM



#### Bus

**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 movilidad

**Servicios de movilidad** pública por gestión directa del AMB (servicios de bicicleta compartida, patinetes, etc.)

**Y otros servicios de movilidad** (teleférico, bus turístico, etc.)



#### Negocio exterior

Servicios **de ingeniería y consultoría** en las actividades de TMB

Operación **de servicios de Bus y otros sistemas de movilidad** a través de licitación competitiva

Otros negocios que puedan aportar **beneficios a TMB**



#### Fundación TMB

Fomento del **transporte público** y 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 metro

La red de metro está formada por

**8** líneas más el funicular de Montjuïc, de las cuales 5 son líneas convencionales y 3 son automáticas (las líneas 9/10 norte, 9/10 sur y la línea 11)

**125,4 km** de red

**165** estaciones

Actualmente, el 93% de la red de Metro de TMB está adaptada para personas de movilidad reducida. Se trabaja también para adaptarla a toda la ciudadanía, pensando en la diversidad de la clientela del servicio (personas invidentes, con deficiencias visuales y auditivas, niños y niñas, y personas mayores), y para mejorar la información acústica, las pantallas con información visual, señalización y espacios reservados, entre otros, y mejorar 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 las instalaciones, la seguridad de la circulación, una cultura de seguridad ferroviaria, y la seguridad del personal**, centrada en una política de prevención de riesgos laborales que contribuya a mejorar la salud, la seguridad y el bienestar laboral.



## Servicio de bus

La red regular de bus está formada por

**103** líneas

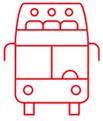
**821,85 km** de longitud (semisuma de los recorridos de ida y vuelta).

Además, Transports de Barcelona (TB) también opera los servicios del Barcelona Bus Turístic y el Tramvia Blau (este último con el servicio suspendido).

Desde 2007, toda la red de bus de TMB está adaptada para personas de movilidad reducida y actualmente se trabaja para que todos los vehículos de la flota sean accesibles para personas con discapacidad funcional.

TMB dispone de una flota de 1.132 vehículos a 31/12/2022. Los autobuses más obsoletos se van renovando por otros más innovadores y eficientes para reducir la emisión de gases contaminantes y contribuir a una movilidad más sostenible.





## Barcelona Bus Turístic

Desde 1987, TMB, junto con Turisme de Barcelona, gestionan el Barcelona Bus Turístic (BBT), que proporciona un servicio diario, práctico, sostenible y atractivo a las personas que quieren conocer la ciudad a sus anchas. Con un servicio de audioguía en 16 idiomas y un informador de Turisme de Barcelona de apoyo para la clientela, dispone de 44 paradas repartidas entre sus tres recorridos: las rutas azul y roja durante todo el año, y la verde, que solo funciona de marzo a noviembre. Además, incluye una guía de los itinerarios y un carnet de descuentos entre los que aparecen otros transportes de interés turístico como el Teleférico de Montjuïc y el Catalunya Bus Turístic, así como museos, edificios emblemáticos, centros culturales y oferta de ocio de la ciudad de Barcelona.

El 2022 ha sido un año de recuperación, después de la caída de la demanda en los años 2020 y 2021 a causa de la pandemia de la Covid-19.

El servicio del **Barcelona Night Tour** también se ha reanudado y un año más también se ha puesto en marcha el servicio del **Barcelona Christmas Tour**, que se ha consolidado como un producto más de la oferta navideña de ocio de la ciudad de Barcelona. El servicio ha funcionado del 25 de noviembre al 30 de diciembre. Es un servicio con muy buena acogida por parte del público residente y visitante, y tiene una ocupación normalmente superior al 95%.

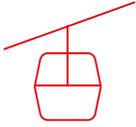
En 2022, se ha participado en diferentes *workshops* y acciones comerciales, como *Buy Catalunya*, *Meet Catalunya*, *Premium Catalunya* y las Jornadas de mercados emisores ACT.

En cuanto al equipo colaborador y patrocinio del Barcelona Bus Turístic, debido a la situación de incertidumbre de recuperación del sector y para apoyarlo, se han hecho acuerdos de descuento del 50% para las personas colaboradoras con las que se tenía contrato en 2020.

Se han trabajado las principales campañas comerciales para reactivar y ayudar a difundir y promocionar nuestros servicios, como la de la Castañada y *Halloween*, el *Black Friday* y la de *Hola Primavera*.

Este año, se han comprado 14 vehículos híbridos de 2 pisos que se han puesto en funcionamiento en verano





## Teleférico de Montjuïc

El 2022 se ha convertido en el decimoquinto año de funcionamiento del Teleférico de Montjuïc desde su renovación total en 2007. Dispone de

---

**55 cabinas** totalmente acristaladas con una capacidad de 8 personas y adaptadas para personas con movilidad reducida (PMR).

---

**3 estaciones** Parque de Montjuïc, Mirador y Castell, con capacidad de transportar más **de 2.000 personas/hora/sentido** modulable en función de la demanda.

---

Este 2022 ha sido un año de incertidumbre, porque era necesario recuperar la demanda previa al estallido de la pandemia de la Covid-19 de 2020. Una vez finalizado el año, se puede decir que, aunque los primeros meses del año fueron de baja demanda, esta se ha recuperado en los últimos meses y se han alcanzado los niveles de ventas prepandemia.





## Nuevos negocios corporativos

En 2022, en TMB se ha creado la unidad de Servicios de Movilidad Compartida con la misión de identificar e implementar nuevos negocios y servicios de movilidad compartida que fortalezcan la vocación de TMB como empresa operadora global de movilidad.

Durante este año, la nueva unidad se ha enfocado en llevar a cabo los trabajos preliminares para implementar el nuevo servicio de bicicleta pública complementario a los medios de transporte público metropolitanos, conocido como servicio **AMBici**. Este nuevo servicio representa la implementación de 200 estaciones distribuidas en 15 municipios: 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, y se prevé ponerlo en marcha a principios de 2023.

El titular del servicio AMBici es el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y el gestor del servicio, por encargo de la propia AMB, es la sociedad del grupo Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. (PSM).

Un hito relevante llevado a cabo durante el año 2022 ha sido la adjudicación a la UTE ConnectAMBike del contrato relativo a los servicios de implantación, mantenimiento y gestión del servicio de bicicleta pública metropolitana de Barcelona como empresa proveedora en el suministro e instalación de las bicicletas y estaciones, y en la operación del servicio.

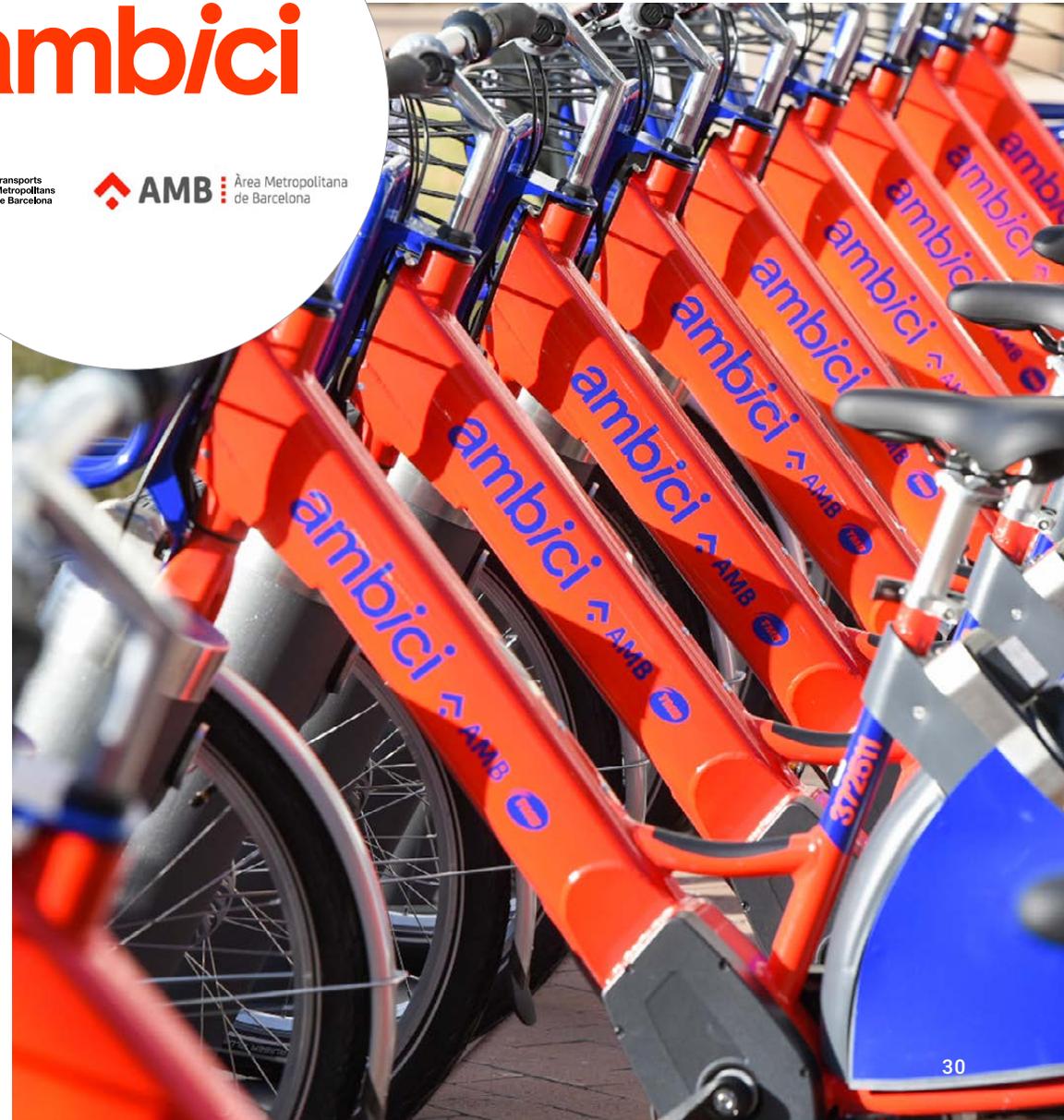
# ambici



Transports  
Metropolitans  
de Barcelona



Àrea Metropolitana  
de Barcelona



## 3.1.2. Entorno institucional

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

### Instituciones



**Generalitat de Catalunya**

Implicación de la parte ferroviaria a través del departamento de VPD



**AMB** : Àrea Metropolitana de Barcelona

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



**ATM** Àrea de Barcelona Autoritat del Transport Metropolità

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



**Ajuntament de Barcelona**

El Ayuntamiento de Barcelona es la Institución que regula el espacio público de la ciudad, el que incluye la planificación urbanística y la movilidad, entre otros

**Resto de ayuntamientos del ámbito TMB**

TMB presta servicio a Barcelona y 10 municipios más de su área metropolitana, donde viven más de 2,5 millones de personas



**El Área Metropolitana de Barcelona (AMB)** es la propietaria de la totalidad de las acciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y de Transports de Barcelona, S.A.

Su ámbito ocupa 636 km<sup>2</sup> y está conformada por 36 municipios, en los que viven más de 3,2 millones de personas. En cuanto al transporte y 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, salvo el sistema tranviario.
- La prestación de servicios de metro y transporte público subterráneo de viajeros.
- La ordenación del servicio de taxi.
- La aprobación del Pla Metropolità de mobilitat 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 que se pueden adherir 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 Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU). Cabe destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno de la ATM, en calidad de observadores.

Entre sus funciones se encuentran:

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



### 3.1.3. Compra responsable

La compra y uso de productos y servicios genera un conjunto de impactos ambientales, sociales y económicos sobre el entorno. Por este motivo, **la organización apuesta por la compra ambientalmente y socialmente responsable** e integra criterios en la adquisición de productos y servicios. En este sentido, TMB lleva **más de diez años incorporando criterios de sostenibilidad** en sus procesos de compra.

En 2018, entró en vigor la nueva Ley de Contratación 9/2017, la cual comportó un proceso de revisión global del procedimiento P716 (aprobado en 2016), y que estableció la **obligatoriedad de incluir criterios ambientales en las compras de bienes, obras y servicios prioritarios** (obras, alimentación, electricidad, elementos de comunicación, equipos informáticos, madera u otros productos derivados, mobiliario, organización de eventos y formaciones, papel, material, vehículos y maquinaria, entre otros).

La ambientalización de la compra de los grupos prioritarios se **garantiza mediante la aplicación de las instrucciones técnicas para la introducción de criterios de sostenibilidad en contratación**. TMB prevé ampliar en los próximos años el abanico de grupos prioritarios en función de las políticas de compra verde.

A finales de 2021, se puso en funcionamiento el SAP, el sistema definido para automatizar el proceso de comunicación de criterios ambientales a las personas promotoras o adjudicatarias, con el objetivo de favorecer y potenciar una mayor ambientalización de las compras. En 2022, la Unidad de Gestión Ambiental ha continuado asesorando y apoyando a las empresas promotoras en la incorporación de criterios ambientales en las compras. También ha establecido conjuntamente con Aprovisionamiento la metodología para realizar el seguimiento del grado de ambientalización de las compras de TMB.

Actualmente todos los pliegos de condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones generales en materia ambiental y social que especifica la obligación de ser conocedor y comprometerse a cumplir:

- 1) la normativa ambiental vigente.
- 2) la política ambiental de TMB y los procedimientos de aplicación.
- 3) las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.

En cuanto a la **Coordinación Ambiental de las Actividades Empresariales (CAAE)**, todas las empresas proveedoras que tengan que acceder a las instalaciones de TMB, y sean consideradas de riesgo alto, deben firmar previamente un **autocertificado ambiental**, donde se comprometen, entre otros, a dar cumplimiento a la normativa ambiental y a tomar las medidas necesarias para minimizar el impacto ambiental que generan.

Las empresas del Grupo TMB se adhirieron a **Electronics Watch** en diciembre de 2019, e hicieron un paso más en la transparencia de la cadena de suministro de material electrónico.

Este año 2022, se ha cerrado una nueva afiliación con esta ONG en su nuevo Programa de Vehículo Eléctrico, en el que distintas empresas operadoras de transporte y otras instituciones públicas, junto con la ONG, colaboran en el aprendizaje compartido que supone ejercer la debida diligencia en materia de derechos humanos y en las funciones de seguimiento de los contratos públicos.

En cuanto a los siguientes indicadores GRI:



Evaluación ambiental de empresas proveedoras



Trabajo forzoso u obligatorio



Libertad de asociación y negociación colectiva



Evaluación social de las empresas proveedoras



Trabajo infantil

No se dispone de cuantificación, al no tener establecidas unas condiciones especiales de ejecución.

Sin embargo, las empresas proveedoras deben cumplir con las **obligaciones generales en materia ambiental y social establecidas en el Pliego de condiciones particulares de TMB.**



### 3.1.4. Asesoramiento externo y Negocio exterior

TMB es un referente como empresa operadora del transporte público. Por este motivo, aprovecha su experiencia y conocimientos para desarrollar asesoramiento y consultoría para empresas de transporte público del ámbito internacional.

#### En este sentido, destacamos los siguientes proyectos:

- Adjudicación al consorcio AYESA-TMB del contrato para la consultoría y el acompañamiento en la gestión del Proyecto de ampliación de la capacidad de transporte de la Línea 1 del metro de Santo Domingo en República Dominicana.
- Iniciación de la prestación de servicios como asesor de operación y mantenimiento, conjuntamente con Systra, en el Proyecto Grand Paris Express, que contempla la construcción de 200 km de nuevas líneas automáticas en la región de París.
- Continuidad del contrato de asistencia técnica para la gestión del tranvía de Zaragoza, hasta febrero de 2024, renovable por otros dos años.
- Implementación y ejecución de sistemas de ayuda a personas invidentes basados en la tecnología NaviLens dentro del 30% de la red de metro y tranvía de Bilbao, y dentro de la red de metro y tranvía de Valencia y Alicante (+ 150 km), para un total de 9 líneas y 215 estaciones.
- Implantación de proyectos pilotos de la tecnología NaviLens en una estación de Singapur y París.
- Participación como empresa de asesoramiento para la operación de la red de autobuses de La Meca.
- Continuidad de TMB como empresa operadora de la red de autobuses de Béziers hasta 2028.
- Finalización, en agosto de 2022, de la concesión como empresa operadora de autobuses en Perpiñán.



## Organización y coordinación de proyectos internacionales

El Departamento de Relaciones Públicas coordina y produce los eventos corporativos de la compañía como: la organización de actos institucionales, la organización de visitas institucionales y/o corporativas e internacionales, la organización de ferias, participaciones en congresos y reuniones de benchmarking y de actos vinculados a la Fundación TMB, entre otros.

Este año, se ha participado en el congreso anual de **Smart City Expo World Congress**, dentro del salón **Tomorrow. Mobility** donde TMB estuvo presente con un stand.

En 2022, se han recibido 25 visitas institucionales de delegaciones de transporte del Ministerio de Transportes de Chile, Israel, Turquía, Indonesia, Singapur o Argentina, entre otras.

FGC y TMB, con el apoyo de Renfe, Fira de Barcelona y el **Barcelona Convention Bureau**, ganaron la candidatura para organizar el congreso de transporte público y feria más importante del mundo de la **International Association of Public Transport (UITP)**. La UITP Global Public Transport Summit 2023 se llevará a cabo del 4 al 7 de junio de 2023.

*UITP Global Public Transport Summit 2023*  
reunirá a personas expertas internacionales de la movilidad sostenible

### Durante este año podemos destacar:

- Presentación oficial del congreso **UITP Global Public Transport Summit 2023** en Barcelona, el 15 de septiembre en el Palau de la Música, que reunirá a personas expertas internacionales de la movilidad sostenible con la asistencia de + 2.500 participantes de países de todo el mundo.
- Recuperación de la actividad internacional con profesionales de varios organismos internacionales de transporte público de TMB, y con delegaciones de empresas y organismos internacionales de Francia, Indonesia, Singapur, Brasil y Japón.
- 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), en la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS) y en la International Bus Benchmarking Group (IBBG), donde TMB participa activamente.
- Adjudicación a TMB de la Secretaría General de la organización a partir de junio de 2023 hasta junio de 2029, en la 36ª Asamblea General de ALAMYS.

## 3.2. Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad

### 3.2.1. Plan Estratégico TMB 2025

En 2021, se elaboró el Plan Estratégico TMB 2025 (<https://www.tmb.cat/es/sobre-tmb/conocenos/plan-estrategico>) a partir del trabajo de los equipos internos de TMB y la ayuda de una consultora externa, donde se reflejó la relevante participación de los diferentes *stakeholders*: Comités de Empresa y Consejos de Administración de FMB y TB, Administraciones y Consejo Asesor de TMB, lo que le confiere un alto valor añadido. Como resultado del Plan Estratégico 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.

Como resultado del Plan Estratégico, se redefinieron la Misión, la Visión y los Valores de la compañía, estableciéndose unos ejes y líneas estratégicas



## Proyectos y actuaciones contemplados en el Plan Estratégico 2025

Durante el año 2022, se han ido desarrollando los siguientes proyectos y actuaciones:



### En el ámbito de Metro destacan los siguientes:

- Plan para la mejora de la oferta y frecuencias de Metro (véase apartado 2.3).
- Plan de trenes (véase apartado 2.3).
  - Plan de adquisición y transformación de trenes para tramo central de L9 y nuevas estaciones de L10S.
  - Plan de adquisición y transformación de trenes para el incremento de flota en líneas convencionales.
  - Puesta en marcha de 48 trenes nuevos para la eliminación total del amianto en los trenes.
- Optimización de la energía (véase apartado 7.3.2).
  - Reducción de la utilización de la energía de tracción Metro.
  - Aprovechamiento de energías generadas en la propia actividad del metro.
- Plan de mejora integral de infraestructuras Metro. Desarrollo del plan y ejecución (ver apartado 4.2.1).
- Digitalización de Metro (véase apartado 4.2.2).
  - Virtualización de la seguridad y control del servicio de Metro.
  - Digitalización del mantenimiento y gestión de activos de metro.
  - Digitalización de servicios y operaciones en estaciones (además, véase apartado 4.3.1).



### En el ámbito de Bus, destacan los siguientes:

- Ambientalización de la flota (véase apartado 7.4.1):
  - Incorporación de 233 autobuses eléctricos de cero emisiones.
  - Incorporación de 46 autobuses de hidrógeno cero emisiones.
  - Sustitución de 275 autobuses diesel por buses híbridos de GNC para el cumplimiento de las ZBE.
  - Experiencia del piloto para la utilización de biogás en los autobuses.
- Infraestructura de carga de vehículos eléctricos (véase apartado 7.4.1).
- Nueva cochera verde y nuevo centro logístico y tecnológico de Bus en la Zona Franca (véase apartado 2.3).
- Bus a demanda (véase apartado 2.3).
- Digitalización de Bus (véase apartado 4.2.2).
  - 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.



### Actuaciones comunes para Metro y Bus

- Plan de Absentismo (véase apartado 6.3.1).
- Empresa saludable (véase apartado 6.4.2).
- Incremento de los ingresos no tarifarios (véase apartado 4.1.3).
- Servicio metropolitano de bicicleta pública compartida (véase apartado 3.1.1).
- Impulso del programa Hola Barcelona y MaaS para no residentes (véase apartado 4.1.3).
- RSC e Igualdad:
  - Aprobación y desarrollo de políticas de responsabilidad social (ver apartado 8.1.1).
  - Desarrollo de políticas de igualdad y diversidad (véase apartado 6.3.4).
  - T-mobilitat (véase apartado 4.2.2).

Para el seguimiento del conjunto del Plan Estratégico, se ha definido un sistema de control y seguimiento de metas y, para los más relevantes, un seguimiento especial trimestral en sesión de Comisión Permanente del Comité de Dirección.

4

Servicios  
de calidad,  
innovadores  
y seguros



## 4.1. Calidad en el servicio de TMB

### 4.1.1. Pasajeros transportados

Durante el año 2022, ha continuado la recuperación de la demanda de TMB, respecto a los dos años anteriores. La cifra de viajeros transportados fue de 549,8 millones, 124,3 millones más que el año anterior.

Más de 175 millones de pasajeros han utilizado la red regular de bus, lo que supone un 19,5% más que en 2021. El Bus turístico ha transportado a 2,95 millones de viajeros, lo que representa 2,3 millones más que el año anterior, gracias a la recuperación del turismo en la ciudad de Barcelona.

En cuanto a Metro, se ha alcanzado la cifra de 371,7 millones de viajeros, es decir, 93,4 millones más que el año anterior (+33,6%).

(Cifras en millones)

	2022	2021	Diferencia	%
<b>Total Ferrocarril Metropolità de Barcelona</b>	<b>371,68</b>	<b>278,24</b>	<b>93,44</b>	<b>33,6%</b>
Red de Bus	175,16	146,63	28,53	19,5
Bus Turístic	2,95	0,64	2,30	358,7
<b>Total Transports de Barcelona</b>	<b>178,11</b>	<b>147,27</b>	<b>30,83</b>	<b>20,9</b>
<b>Total TMB</b>	<b>549,79</b>	<b>425,51</b>	<b>124,27</b>	<b>29,2</b>

No incluye el Teleférico de Montjuïc

**549,8**  
millones de viajeros

**124,3**  
millones más que el año anterior





Respecto a la **evolución de la demanda de metro**, se ha observado cómo se ha ido recuperando a lo largo de los meses, pero todavía no ha recuperado el volumen de viajeros del año 2019 de antes de la pandemia de la Covid-19.

Las causas son diversas y la afectación de cada una de ellas es difícil de cuantificar, pero las más relevantes serían las siguientes:

- Ampliación de la red de metro con la finalización de la línea 10 Sur hasta ZAL/Riu Vell y la nueva estación de Ernest Lluch de la línea 5. Además, ha incrementado el número de trenes en circulación en hora punta.
- Crecimiento de los vehículos de movilidad personal: algunos estudios publicados por el AMB y el RACC muestran un importante incremento en el uso de la bicicleta y del patinete eléctrico en los últimos años, y como hasta un 80% de los nuevos usuarios y de las nuevas usuarias de estos medios provienen del transporte público.



Por lo que respecta a la **evolución de la demanda de Bus**, se ha observado una continuada evolución a lo largo de los meses, sin embargo, no se ha alcanzado el volumen de viajeros del año 2019 de antes de la pandemia de la Covid-19. A diferencia de Metro, el crecimiento del pasaje ha sido menor en TB. A continuación, se describen las causas más relevantes:

- Preservación de una oferta similar a la de 2019 pese a la puesta en marcha de nuevas líneas como la X1 o algunas líneas de proximidad (180, 181, 182, 198, etc.).
- Crecimiento de los vehículos de movilidad personal: algunos estudios publicados por el AMB y el RACC muestran un incremento importante en el uso de la bicicleta y del patinete eléctrico en los últimos años, y un 80% de los nuevos usuarios y de las nuevas usuarias de estos medios provienen del transporte público. Dado que la distancia media recorrida por los viajeros y viajeras en Bus es significativamente inferior a la de Metro (2,6 km frente a 5,0 km), es evidente que los primeros son más susceptibles de cambiar a la bicicleta o al patinete.



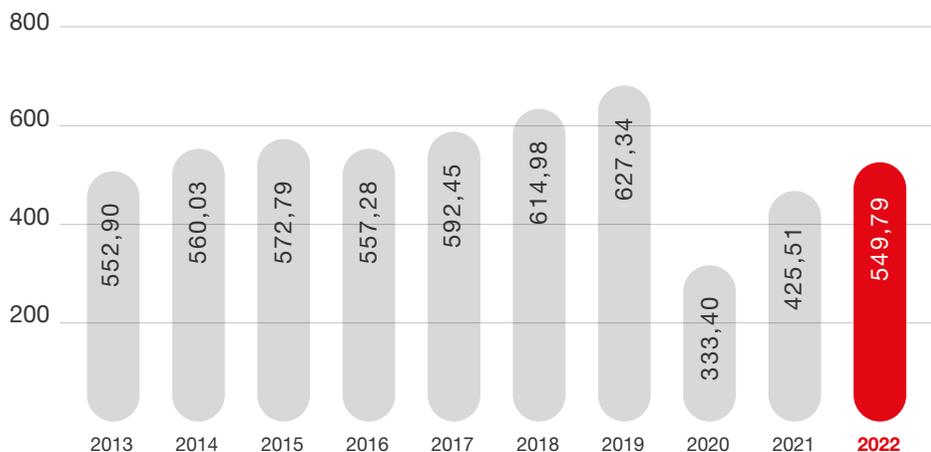
A pesar de haber desaparecido la mayor parte de las medidas restrictivas derivadas de la pandemia, siguen vigentes algunos de los factores que han alterado la movilidad desde su estallido en 2020:

- **Teletrabajo y educación a distancia:** el teletrabajo se ha implantado con mayor o menor intensidad en la mayoría de las empresas donde es posible realizarlo. Lo mismo ha ocurrido con la formación, donde han aumentado las personas que realizan cursos de forma no presencial.
- **Cambio de hábitos:** durante la pandemia, el transporte público se percibió como un espacio con cierto riesgo de contagio. Esta percepción tuvo como consecuencia que una parte de sus viajeros optara por modos de transporte alternativos (coche, bicicleta, vehículos de movilidad personal, etc.).
- **Evolución económica:** por un lado, se ha consolidado la reactivación económica pospandemia, y, por otro, ha continuado la tendencia inflacionista iniciada a finales del año 2021, si bien parece que en los últimos meses de 2022 se ha ralentizado la subida de precios.
- **Reactivación de la actividad turística:** en 2022, el número de turistas ha crecido notablemente y, en consecuencia, la movilidad asociada a esta actividad parece que casi se ha recuperado a niveles de prepandemia.

A continuación, se muestra la evolución de los viajeros de los últimos 10 años de todo TMB, metro y Bus.

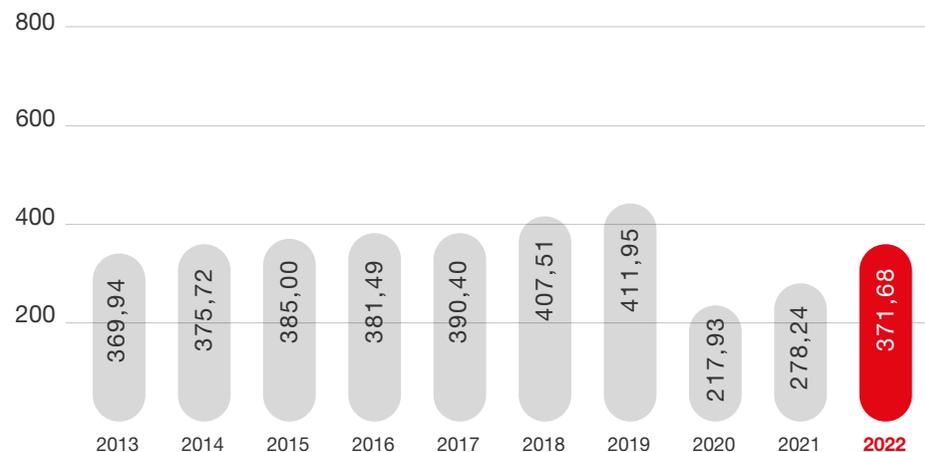
### Evolución de los viajeros en TMB (con Bus turístico incluido)

(en millones)



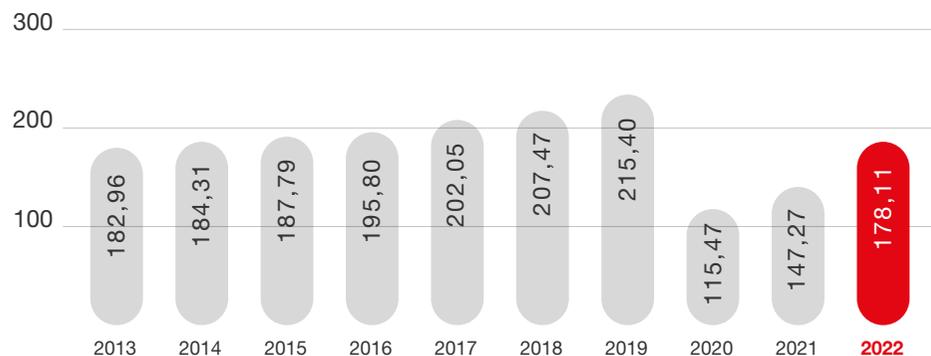
### Evolución de los viajeros de la Red de Metro

(en millones de validaciones)



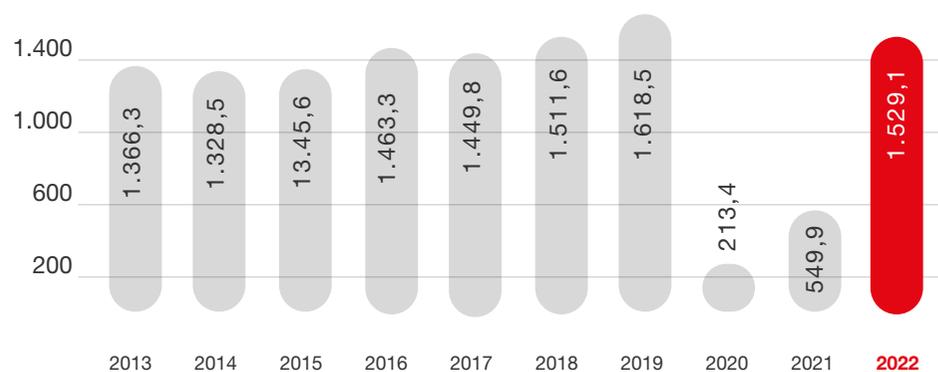
### Evolución de los viajeros en la Red de Bus (con Transportes del Ocio incluidos)

(en millones de viajeros)



### Evolución de los viajeros del Teleférico de Montjuïc

(miles)



Tras el bajón de viajeros que sufrió el **Teleférico de Montjuïc** en 2020 por el estallido de la pandemia de Covid-19, en 2022 el pasaje ha remontado, hasta situarse en **1,53 millones de viajeros**, cifra todavía algo por debajo de la del año 2019 (antes de la pandemia) que fue de **1,62 millones de pasajeros**. Respecto al 2021, el incremento ha sido de cerca de 980 mil usuarios y usuarias.

## 4.1.2. Datos principales de la red de metro y bus

### Oferta de servicio

A lo largo de 2022, en la red de metro se han ofrecido 19.056 millones de plazas-km, lo que ha supuesto casi igualar la cifra del año anterior (-0,02%). Debido al notable incremento del coste de la energía, se diseñó una reducción de la oferta para afectar a las líneas y franjas horarias con menor demanda.

Por lo que se refiere a la red de bus, se han ofrecido 3.526 millones de plazas-km, lo que ha supuesto un ligero descenso respecto al año anterior (-0,9%). Esta disminución se ha producido en la red regular de bus, dado que la oferta del Bus turístico fue superior a la del año 2021, ya que ese año el servicio estuvo parado hasta finales de junio.

Aunque la oferta programada ha sido similar a la del año 2021, este año el cumplimiento del servicio ha sido menor, pasando de un 98,28% en 2021, al 96,25% este último año. Por otra parte, los días de huelga de septiembre también han influido en la disminución de servicio.

### Plazas por kilómetro ofrecidas

	2022	2021	Diferencia	%
 <b>Metro</b>	19.055,69	19.059,78	-4,09	0,0%
 <b>TB</b>	3.525,51	3.558,80	-33,29	-0,9%
<b>Total Grupo TMB</b>	<b>22.581,20</b>	<b>22.618,58</b>	<b>-37,38</b>	<b>-0,2%</b>

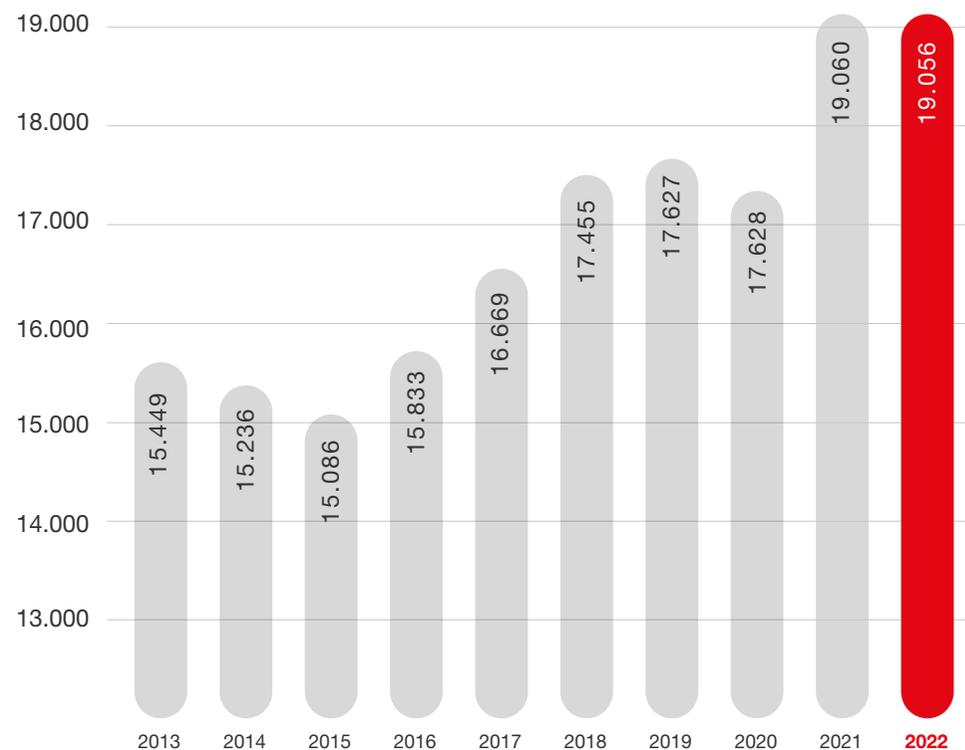
(Cifras en millones)

En 2022, el número de plazas-km ofertadas del conjunto de TMB ha sido de 22.581 millones, lo que ha supuesto un ligero descenso de -0,2% respecto al año anterior.



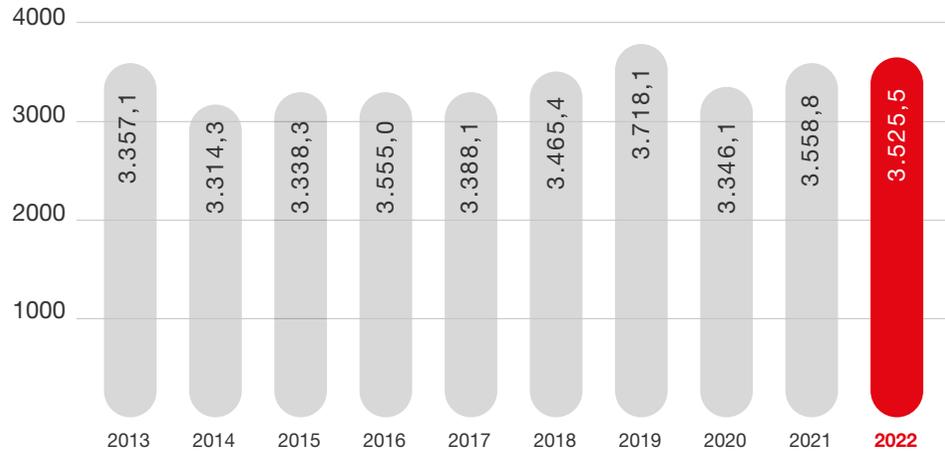
### Evolución de las plazas por kilómetro ofertadas de metro

(en millones)





### Evolución de las plazas por kilómetro ofertadas en la red de bus (millones de plazas-km)



La oferta de coches por kilómetro útiles, en el conjunto de la red de metro, ha disminuido un 0,1% respecto al año 2021, y un 1,3% en la red de bus por los motivos mencionados anteriormente.

### Coches por kilómetros útiles

	2022	2021	Diferencia	%
<b>Metro</b>	102.246,51	102.309,14	-62,63	-0,1%
<b>TB</b>	41.383,04	41.937,42	-554,38	-1,3%

(Cifras en miles)



## Datos de la red de metro

Los principales datos de la red de metro a 31 de diciembre de 2022 eran:

Línea	km	Número de estaciones	Trenes programados en hora punta	Intervalo de paso en hora punta	Velocidad comercial
L1	20,2	30	35	2'52"	26,5
L2	12,8	18	20	3'15"	27,1
L3	17,8	26	26	3'24"	26,2
L4	16,5	22	20	3'57"	27,7
L5	18,6	27	36	2'33"	25,5
L9/L10 Norte	10,4	12	6 i 4	3'02"	30,6/32,7
L9/L10 Sur	26,1	23	9 i 5	2'06" i 5'16" *	37,7/29,0
L11	2,3	5	2	7'55"	24
Funicular	0,7	2	2	10'00"	18
<b>Total red</b>	<b>125,4</b>	<b>165</b>	<b>165</b>		

\* Asimétrico

La Línea 11 tiene 3 trenes de 2 coches y el resto de líneas tienen trenes quintuples.

L9/L10 Norte: El intervalo de 3'02" (simétrico) corresponde al tramo común de L9 y L10, en los tramos individuales es de 6'04".

L9/L10 Sur: El intervalo en el tramo común es 2'06" y 5'16" (asimétrico) y de 7'22" en los tramos individuales.

La composición del parque móvil operativo a 31 de diciembre de 2022 era la siguiente:

Serie	Motores	Remolques	Total coches	Total Trenes
2000	24	6	30	6
2100	60	15	75	15
3000	60	15	75	15
4000	92	23	115	23
5000	180	45	225	45
6000	56	14	70	14
9000	232	58	290	58
500(*)	6	0	6	6
<b>Total coches</b>	<b>710</b>	<b>176</b>	<b>886</b>	<b>176 3 dobles</b>

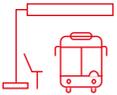
Los trenes de la serie 500 son dobles

Por otra parte, el Funicular de Montjuïc tiene una flota de 2 unidades de tres coches cada una.

La edad media del parque móvil a finales de 2022 era de 19,38 años, la cual ha crecido ligeramente respecto a la del año 2021, que fue de 18,36 años. En los próximos ejercicios, conforme vayan llegando las nuevas unidades adquiridas, se producirá un rejuvenecimiento de la flota, especialmente en las líneas 1 y 3, que son las que tienen los trenes más antiguos.

## Datos de la red de bus

Los principales datos de la red de bus a 31 de diciembre de 2022 eran:

	<b>Total</b>
 <b>Número de líneas*</b>	103
 <b>Longitud de la red*</b>	821,85 km
 <b>Número de paradas*</b>	2.619
 <b>con marquesina</b>	1.432
 <b>con palo de parada</b>	1.187
 <b>Kilómetros de carril bus</b>	221,8

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

La composición del parque móvil operativo a 31 de diciembre de 2022 era la siguiente:

## Datos de la flota a 31 de diciembre de 2022

	<b>Número vehículos</b>
<b>Autobuses estándares</b>	617
Propulsados con gasoil	141
Propulsados con GNC	221
Híbridos con motor diesel y eléctrico	138
Híbridos con motor de GNC y eléctrico	85
Propulsados únicamente con motor eléctrico	24
Propulsados con pila de hidrógeno	8
<b>Autobuses articulados:</b>	<b>361</b>
Propulsados con gasoil	16
Propulsados con GNC	129
Híbridos con motor diesel y eléctrico	134
Híbridos con motor de GNC y eléctrico	35
Propulsados únicamente con motor eléctrico	47
<b>Autobuses de 2 pisos</b>	<b>65</b>
Propulsados con gasoil	38
Híbridos con motor diesel y eléctrico	27
<b>Minibuses (propulsados con gasoil)</b>	<b>60</b>
<b>Minibuses</b>	<b>26</b>
Propulsados con gasoil	10
Híbridos con motor diesel y eléctrico	16
<b>Autobuses biarticulados (híbridos con motor diesel y eléctrico)</b>	<b>3</b>
<b>Total Flota</b>	<b>1.132</b>

## Resumen flota por tipo de combustible:

	Núm. vehículos
Autobuses propulsados con gasoil	265
Autobuses propulsados con GNC	350
Autobuses híbridos	438
Híbridos motor diesel y eléctrico	318
Híbridos motor de GNC y eléctrico	120
Autobuses propulsados con motor eléctrico	71
Propulsados con pila de hidrógeno	8
<b>Total Flota</b>	<b>1.132</b>

El parque de autobuses útiles para la operación a 31 de diciembre de 2022 estaba formado por 1.132 vehículos, que a finales del ejercicio tenían una edad media de 7,29 años.

La evolución de la flota durante el ejercicio ha permitido cerrar el año con una flota ambientalmente más limpia (vehículos híbridos, de GNC, eléctricos y de pila de hidrógeno) de 867 vehículos, que representa un **76,6% del total**. Respecto al año anterior, ha aumentado en 47 autobuses la flota de vehículos híbridos y en 41 el número de vehículos propulsados únicamente con motor eléctrico, además de los 8 autobuses propulsados con pila de hidrógeno.

Se ha cerrado el año con una flota ambientalmente más limpia de **867 vehículos**, que representa un **76,6% del total**.



## Distribución de los títulos de viaje de metro

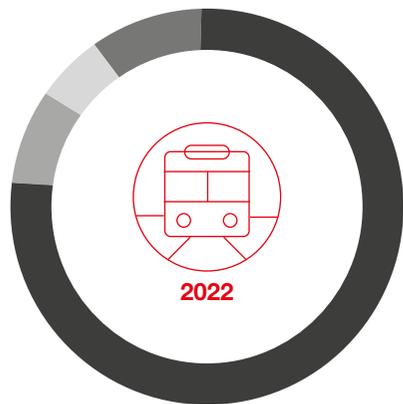
En 2022, más de tres cuartas partes de las validaciones de metro han sido de títulos integrados regulares de la ATM, que han representado el 75,8%. Dentro de estos, los más utilizados han sido la T-usual (35,6%), la T-casual (27,2%) y la T-jove (10,1%).

Los títulos integrados sociales de la ATM representaron el 8,1% del total de las validaciones, siendo los más utilizados la T-16 con el 4,6% y la T-Jove FM/FN con un 1,8 %.

Las validaciones realizadas con títulos propios de TMB representaron el 6,3%. Dentro de estas validaciones, el 2,8% se han realizado con billete sencillo y el 2,9% con el conjunto de títulos de Hola BCN.

Por último, los otros títulos sociales representaron el 9,8% de las validaciones, siendo la tarjeta T-4 y la tarjeta rosa los más utilizados, con un 4,7% y 4,2% respectivamente.

La distribución de los viajes de metro del año 2022 por títulos de transporte ha sido la siguiente:



- **75,8%**  
Títulos integrados regulares de ATM
- **8,1%**  
Títulos integrados sociales de ATM
- **6,3%**  
Títulos propios de TMB
- **9,8%**  
Otros títulos sociales

## Variación en el uso de títulos de metro

Este año, se ha producido un ligero descenso en la utilización de los títulos integrados regulares de la ATM, disminuyendo el uso de los Títulos integrados sociales de la ATM y el resto de títulos sociales.

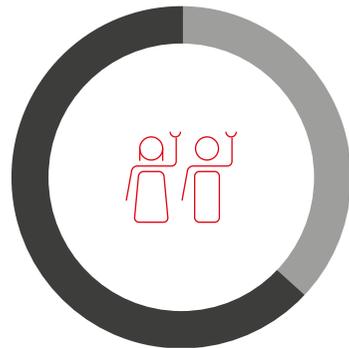
Por el contrario, ha crecido la utilización de los Títulos propios de TMB, en 2,8 puntos porcentuales.

	2022	2021
Títulos integrados regulares de ATM	75,8%	76,2%
Títulos integrados sociales de ATM	8,1%	8,8%
Títulos propios TMB	6,3%	3,5%
Otros títulos sociales	9,8%	11,5%
<b>Total TMB</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>



## Perfil sociodemográfico del usuario de metro

Según los datos obtenidos en el Estudio de Percepción del Cliente (EPC) del año 2022, el perfil de usuario de metro sería el que se muestra en los siguientes gráficos:



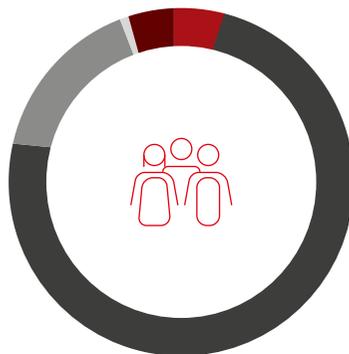
### Por género

- **63%** Mujer
- **37%** Hombre



### Por edad

- **28%** Hasta 25 años
- **23%** De 25 a 35 años
- **18%** De 36 a 45 años
- **16%** De 46 años a 55 años
- **11%** De 56 a 65 años
- **4%** Más de 65 años



### Por situación laboral

- **72%** Ocupado/a
- **17%** Estudiante
- **5%** Jubilado/a
- **5%** En paro
- **1%** Tareas domésticas (no remunerado)

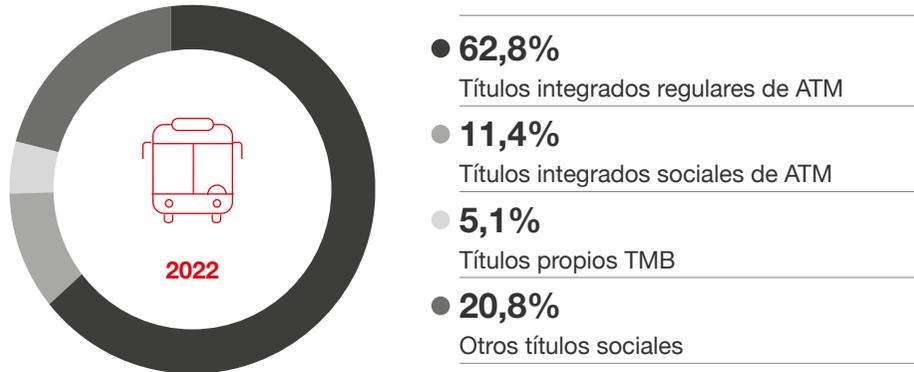


### Por lugar de residencia

- **67%** Barcelona ciudad
- **25%** Resto de AMB
- **8%** Fuera de AMB

## Distribución de los títulos de viaje de bus

La distribución de los viajes de TB del año 2022 por títulos de transporte ha sido la siguiente:



Los títulos integrados regulares de la ATM han representado un 62,8% del total de validaciones, y dentro de estos los más utilizados han sido la T-casual (24,0%), la T-usual (29,7%) y la T-jove (7,2%).

Los títulos integrados sociales de la ATM representaron el 11,4%. Los más utilizados fueron la T-16 con un 8,1% y la T-Jove FM/FN con un 1,5%.

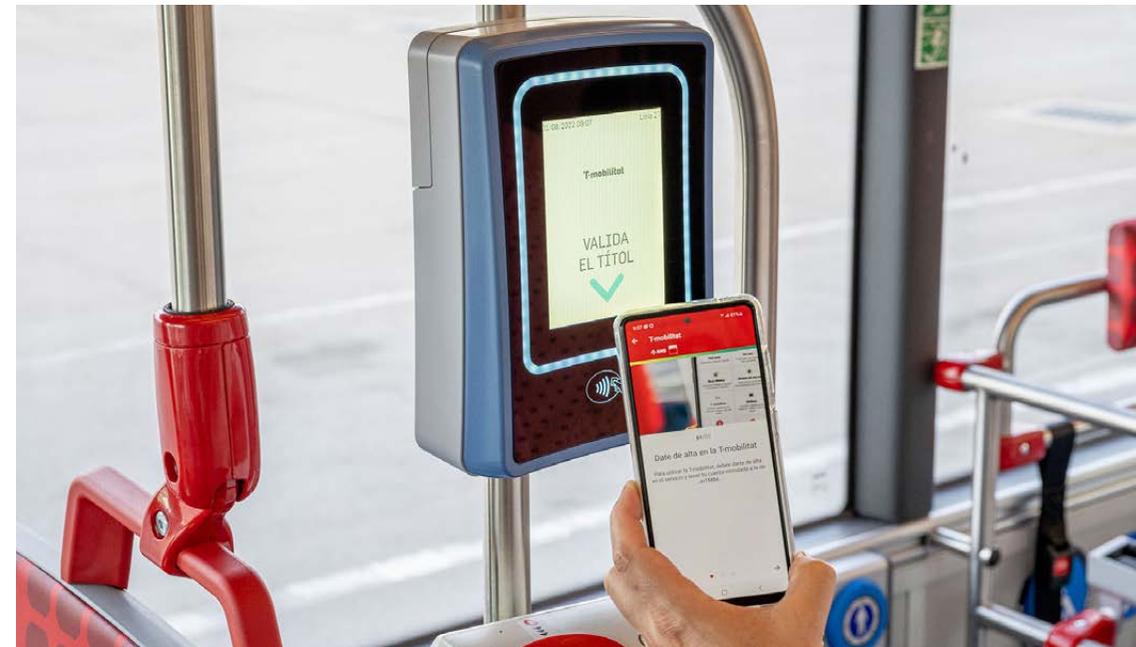
Un 5,1% de las validaciones se han realizado con títulos propios de TMB, siendo el billete sencillo el más utilizado con un 1,9%, seguido del 1,7% de los viajes realizados con el bus turístico. El conjunto de las validaciones realizadas con la gama de títulos de Hola BCN ha representado el 1,5% del total.

Por último, el 20,8% de las validaciones corresponde al resto de títulos sociales, donde destaca la tarjeta rosa con un 10,5% y la T-4 con un 9,4%.

## Variación en el uso de títulos de bus

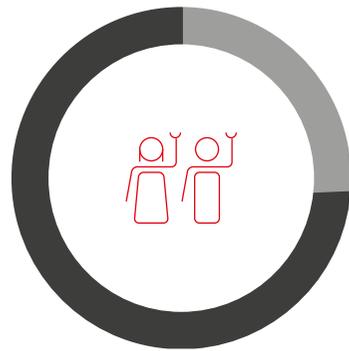
Este año, destaca la disminución en la utilización de los títulos integrados regulares de la ATM, que han pasado del 63,3% del total de validaciones en 2020 al 62,8% en 2021, y el descenso en más de un punto porcentual de los demás títulos sociales. Por el contrario, destaca el aumento en la utilización de los títulos integrados sociales de la ATM, que han pasado del 10,7% al 12,4%.

	2022	2021
Títulos integrados regulares de ATM	62,8%	62,8%
Títulos integrados sociales de ATM	11,4%	12,4%
Títulos propios TMB	5,1%	1,7%
Otros títulos sociales	20,8%	23,2%
<b>Total TMB</b>	<b>100,0%</b>	<b>100%</b>



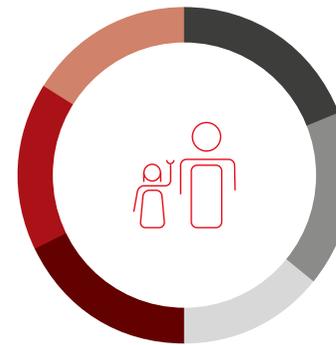
## Perfil sociodemográfico del usuario de bus

Según datos del Estudio de Percepción del Cliente (EPC) de 2022, el perfil de usuario de bus sería el siguiente:



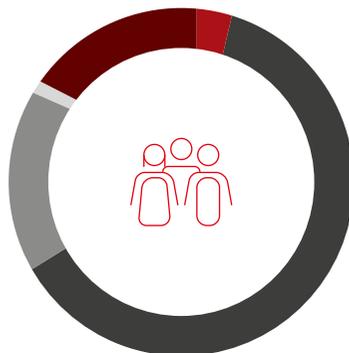
### Por género

- **26%** Hombre
- **74%** Mujer



### Por edad

- **19%** Hasta 25 años
- **17%** De 25 a 35 años
- **14%** De 36 a 45 años
- **18%** De 46 a 55 años
- **16%** De 56 a 65 años
- **16%** Más de 65 años



### Por situación laboral

- **62%** Ocupado/a
- **17%** Jubilado/a
- **16%** Estudiante
- **4%** En paro
- **1%** Tareas domésticas (no remunerado)



### Por lugar de residencia

- **84%** Barcelona ciudad
- **12%** Resto de AMB
- **4%** Fuera de AMB

## 4.1.3. Atención y satisfacción de los clientes/as

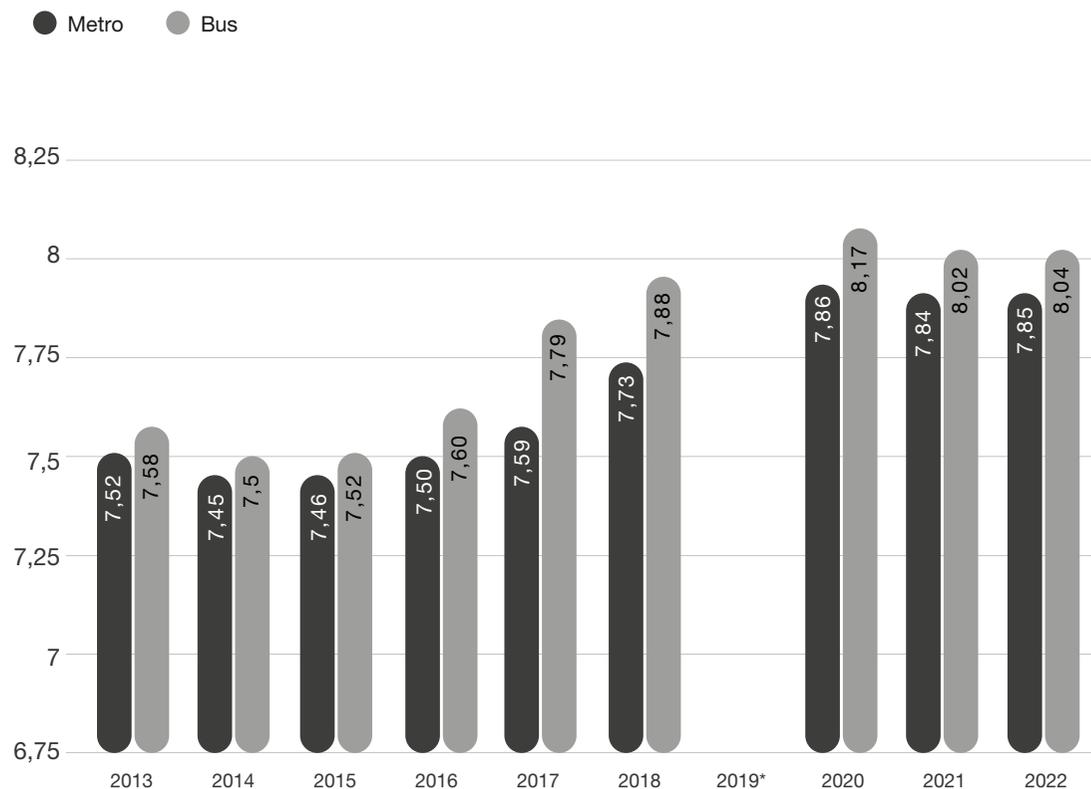
### Valoración del servicio por parte de los clientes/as

TMB realiza estudios de forma periódica para conocer la satisfacción de los usuarios y de las usuarias del servicio. En el Estudio anual de Percepción del Cliente (EPC) que se llevó a cabo en 2022, la clientela de metro otorgó una nota media de 7,85 puntos (de 0 a 10 puntos) y la clientela de bus una nota media de 8,04 puntos (de 0 a 10 puntos), cifra ligeramente superior a la de 2021.

Los atributos mejor valorados del **servicio de metro** han sido la rapidez (que tarde poco en llevarte a destino), la conexión con otras líneas y transportes y la frecuencia (con notas iguales o superiores a 8 puntos). En cambio, los menos valorados fueron las agresiones (6,26), las aglomeraciones (6,23) y la temperatura en los vagones (6,90).

Los atributos mejor valorados **del autobús** han sido el buen funcionamiento de las máquinas de validación (8,69 puntos), las rampas y el piso bajo de los vehículos (8,53 puntos), y que la conexión con otras líneas y medios de transporte sea adecuada (8,33 puntos). En cambio, los menos valorados han sido las aglomeraciones en el bus (6,59), la frecuencia de paso (7,25) y la temperatura dentro del bus (7,40).

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



(\*) En 2019, no se llevó a cabo el estudio por causas ajenas a TMB



La clientela de metro otorgó una nota media

**7,85**  
sobre 10



La clientela de autobús otorgó una nota media

**8,04**  
sobre 10

## Quejas, reclamaciones y sugerencias

Las quejas, reclamaciones y sugerencias (QRS) constituyen oportunidades de mejora para TMB para crecer como empresa operadora de movilidad.

En 2022, se han registrado en el conjunto de TMB 27.125 QRS, lo que representa un notable crecimiento respecto al año anterior.

La mayor parte de las QRS han sido las relacionadas con los Títulos, tarifas y soportes, los servicios de transporte y la validación, y la venta automática de títulos de transporte.

Cabe resaltar que el número de QRS por Títulos, tarifas y soportes se ha visto muy afectado por la T-mobilitat y fuera del ámbito de TMB.

Tema	2022	2021	Diferencia
Instalaciones	2.612	1.871	741
Servicios de transporte	3.718	1.814	1.904
Información y atención al cliente	1.309	1.221	88
Personal	4.465	3.456	1.009
Validación y venta automática	4.201	2.835	1.366
Usuarios/as	462	357	105
Títulos, tarifas y soportes	6.885	1.591	5.294
Varios	3.473	2.484	989
<b>Total</b>	<b>27.125</b>	<b>15.629</b>	<b>11.496</b>

## Información y atención

Con el primer año de funcionamiento de la T-mobilitat, y el crecimiento progresivo de la demanda de transporte público, en 2022 los canales de atención han empezado a recuperar la actividad, y tanto los canales en remoto como los presenciales han registrado **un incremento considerable en el volumen de consultas recibidas**. Sin embargo, excepto en períodos concretos de acumulación de demanda (vuelta de vacaciones, nuevas fases, cambios de tarifas, etc.), se han mantenido **unos tiempos de atención y de respuesta óptimos** en todos los canales. Aparte de estos dos motivos, las intervenciones masivas en Metro y Bus han supuesto un aumento de los expedientes de fraude que se han tramitado durante todo el año.

**La información** que se ofrece del proyecto de la **T-mobilitat**, su claridad y anticipación, es un factor clave que puede ayudar a la clientela a una mejor comprensión, y se ha detectado que es necesario trabajar tanto los mensajes como su difusión para ayudar al proceso de conversión de clientes en el nuevo sistema.



El canal de **Whatsapp para la T-mobilitat** ha experimentado una consolidación como canal de conversación útil y versátil para diferentes tipos de públicos, lo que hace prever un aumento de su uso según incremente la clientela dentro del nuevo sistema.

**Los Quioscos de la T-mobilitat** se han erigido como referente para clientes que necesitan asistencia presencial y han tenido una actividad diaria continua.



**La campaña de reducción de tarifas** del último cuatrimestre del año y la adecuación de los títulos de transporte a las diferentes condiciones marcadas por la ATM han sido también motivo de consulta en los distintos canales. La campaña informativa que ha acompañado a esta acción ha sido clave para ayudar a la clientela en todo el proceso de adquisición de títulos según sus necesidades.

**En el ámbito comercial**, cabe destacar las **nuevas adjudicaciones producidas al servicio de cajeros bancarios en NCR** (división *Cardtronics*), **así como el servicio de paquetería de Amazon e Inpost**, lo que ha supuesto la instalación de nuevos cajeros y *lockers* (puntos de recogida).

**En cuanto al vending, se han producido las renovaciones, a través de licitaciones adjudicadas** procedentes de concurso público, **del vending de alimentación (Selecta) y del vending de fotografía (Tecnotron)**. Ambos contratos comportan el cambio de todas las máquinas. 182 máquinas de vending alimentario se están sustituyendo por máquinas nuevas. El nuevo contrato de restauración automática es para siete años y se traducirá en unos ingresos previstos para TMB de unos seis millones de euros. **TMB quiere potenciar y favorecer el consumo de alimentos saludables**, de acuerdo con las recomendaciones de la Estrategia NAOS (Nutrición, Actividad Física y Prevención de la Obesidad), de forma que la empresa adjudicataria debe incluir en la oferta de cada máquina al menos un 15% del total de productos:

- Saludables (frutas, productos bajos en grasas, sin azúcares añadidos, bajos en sal, etc).
- Productos especiales (sin gluten, sin lactosa, etc.).
- Productos de agricultura ecológica, de acuerdo con la reglamentación europea.
- Productos de comercio justo, según reglamentación europea.

### Otras acciones destacadas del ejercicio han sido:

- **Plan de Mejora de los Puntos TMB:** inicio de las obras del nuevo centro de atención de La Sagrera; mejoras de integración y en los sistemas tecnológicos, mejoras del confort y la seguridad, etc.
- **Mejora de la información a la clientela:** del digital signage (software de señalización digital) en las pantallas interiores de los nuevos trenes, pasando por la mejora en la información en tiempo real, se está trabajando en ofrecer una información útil, veraz y en el momento que ayude a la clientela a coger autonomía en el uso de los servicios de TMB.
- **Creación de un Comité de Seguimiento de las Quejas y Reclamaciones** con participación de todas las áreas implicadas en la gestión de estas comunicaciones, con el objetivo de mejorar la calidad de la respuesta, realizar el seguimiento de las causas más habituales y sensibles y proponer acciones de mejora.

Por su parte, *Tecnotron* está en proceso de sustitución del total de las 61 máquinas de fotos instantáneas y las cuatro de Instagram que tiene en distintas ubicaciones del metro de Barcelona.

En el campo tecnológico, y también por cuestiones de higiene, aspecto prioritario con el trasfondo de la Covid-19, se ha potenciado la instalación de los nuevos modelos de sistemas *contactless* y NFC (pago con móvil y otros dispositivos electrónicos).

Cabe destacar la preparación de la licitación para la cesión temporal del uso de espacios para la instalación y explotación de soportes publicitarios estáticos y digitales y otros formatos en la red de metro, que se publicará en 2023. También el próximo año, se adjudicará el concurso público para la gestión del vending corporativo para todo TMB, que supondrá la renovación total de las máquinas de venta y la incorporación de nuevos servicios de restauración automática.

El **Hola Barcelona** quiere ofrecer a los visitantes de Barcelona una solución integral de movilidad adaptada a sus particularidades y basada en medios de transporte sostenibles a partir de una aplicación móvil que les permitirá tener acceso a la información, planificar desplazamientos y también reservar, pagar y utilizar las diversas empresas operadoras de transporte.

Por eso, se ha lanzado la nueva app **Hola Barcelona** (<https://www.holabarcelona.com/es/app-hola-barcelona>), cuyos principales objetivos son: digitalizar la experiencia de movilidad para visitar la ciudad de Barcelona, potenciar ventas de producto propio y acompañar durante la visita. Además, se ha evolucionado renovando la **web de e-commerce** de [e-commerce web holabarcelona.com](https://www.holabarcelona.com), que tiene como objetivos: un mejor posicionamiento online; una mejor imagen de marca y una mejor experiencia de usuario.

Los ingresos comerciales (no tarifarios) han aumentado notablemente este año 2022. Los más importantes se han producido en la línea de negocio de los servicios especiales para la vuelta de los festivales musicales a la ciudad y la activación de rodajes de grandes producciones. También han crecido significativamente los ingresos publicitarios en soportes de bus y metro, y del retail a metro. En ambos casos, la recuperación del pasaje ha sido uno de los grandes motivos, pero también hay que sumarle la recuperación de las estrategias comerciales en marcas y negocios.

En cuanto a la actividad comercial en metro, ha influido en el incremento de ingresos la recuperación de las cuotas reducidas por las medidas para combatir la Covid-19. Por otra parte, las renovaciones de los diferentes servicios con las nuevas licitaciones y la recuperación del pasaje han hecho que también hayan crecido notablemente los ingresos de las máquinas de vending.

En el ámbito digital, dentro de las acciones llevadas a cabo, destacan, entre otras:

- **La implantación de la herramienta CRM B2C** para gestionar campañas informativas, comerciales y promocionales destinadas a clientes residentes y visitantes.
- **Desarrollo del diseño de la nueva TMB App** (finalizado en noviembre de 2022). La publicación de la primera versión de la App está prevista para mediados de 2023. A finales de 2022, se inició la segunda fase para implementar la App y desarrollar todos los servicios adicionales necesarios para darle contenidos y funcionalidades.
- **Publicación de la nueva App Hola Barcelona** (noviembre de 2022).



## 4.1.4. Accesibilidad de los servicios

### La accesibilidad se ha orientado en los siguientes ejes:

- Consolidar el sistema de gestión corporativo llamado Código Operativo, con más de 65 proyectos en desarrollo.
- Incorporar la innovación en la búsqueda de soluciones para barreras pendientes de eliminar.
- Mantener la participación y el diálogo social como herramienta de cocreación.
- Asesorar y acompañar al resto de profesionales de la empresa para incorporar los criterios de diseño para todos en sus proyectos.

### Actuaciones destacadas

Las actuaciones más destacadas desarrolladas en el ámbito de la accesibilidad universal han sido:

- **Mesa de la red relacional de los 11 municipios donde TMB da servicio:** se constituye un órgano de comunicación y seguimiento de los temas de accesibilidad con la representación de los ayuntamientos del territorio TMB.
- **Proyecto de investigación y análisis de la cartografía del entorno urbano:** permite plantear un cambio en la señalética de los mapas de la actual red TMB, con una visión simple, sencilla e innovadora desde la comunicación.
- **Aplicación de criterios de accesibilidad de la señalética en las nuevas pantallas embarcadas en bus y trenes:** andenes, aplicación de criterios normativos, de accesibilidad y de fácil lectura para la comunicación, etc.
- **Prueba piloto de señalización Braille en paradas de bus y estaciones de metro:** actualmente en fase de valoración por las entidades de discapacidad visual y comportamiento del vinilo instalado.
- **Implementación de contenidos de formación:** en materia de atención al cliente con discapacidad y elementos a su alcance en la red de metro y bus.
- **Continuación con los talleres formativos:** formato presencial para los diferentes colectivos de discapacidad visual y afiliados de la ONCE para dar a conocer las nuevas herramientas digitales de **NaviLens y Beacons** orientadas a dar servicio a las personas con discapacidad visual. Se ha hecho también la grabación de un vídeo para dar a conocer el sistema NaviLens que ha sido publicado en el programa *Valor afegit* de TV3.
- **Implementación del sistema NaviLens:** en la red ETS de Bilbao y en Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana.
- **Pruebas de concepto del sistema NaviLens en empresas operadoras nacionales e internacionales:** París, Singapur, etc., en colaboración con el Negocio Corporativo.

Por otra parte, se ha participado con entidades de discapacidad, mesas técnicas de diferentes ámbitos y empresas operadoras de transporte: **UNE Normalización de Normas de accesibilidad para la rotulación, Asociación Española de Profesionales de la Accesibilidad Universal, Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos, en el Grupo Abierto de Accesibilidad del Colegio de Arquitectos, en el Grupo Motor Cocemfe, y en la mesa técnica de accesibilidad con el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad, entre otros.**

Se ha firmado el convenio marco con la **Federació de Persones Sordes de Catalunya (FESOCA)**, que tiene como objetivo la promoción de proyectos que proporcionen la accesibilidad universal comunicativa en los medios del transporte público dependientes de TMB.

También se firmó la adenda del convenio con la **Confederación española de personas con discapacidad física y orgánica (COCEMFE)**, orientada principalmente a la presentación del cambio de Reglamento 107 a la Comisión Económica de las Naciones Unidas.



## Actuaciones de mejora de la accesibilidad en la red de metro

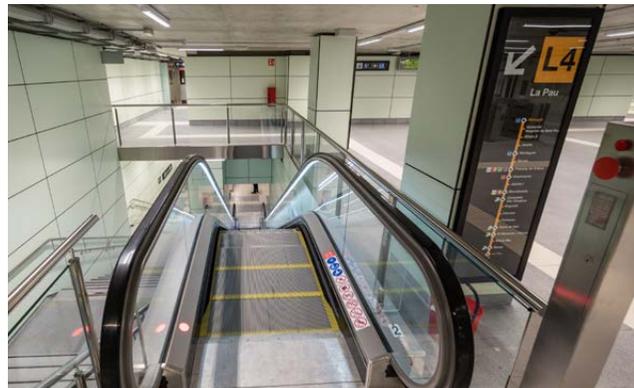


### Obras de renovación de ascensores

Se han ejecutado reformas parciales en 12 ascensores distintos de la red para mejorar la seguridad y la disponibilidad de los equipos. También se ha redactado el proyecto de renovación de los ascensores más antiguos de la red de metro.

### Obras de renovación de escaleras mecánicas

- **Iniciación obras de renovación:** 14 escaleras mecánicas. De las cuales, 8 se han renovado durante el 2022 en las estaciones de Bellvitge, Hospital de Bellvitge, Avinguda Carrilet, Verneda y Pep Ventura. Quedan 6 escaleras mecánicas pendientes para ejecutar durante el 2023.
- **Modernización:** 6 escaleras mecánicas en las estaciones de Tetuan, Sant Martí, Sagrada Família L2 y Urquinaona L4.
- **Licitaciones:**
  - **Renovación:** 5 escaleras mecánicas en las estaciones de Rambla Just Oliveres, Can Serra y Montbau (obras previstas de 2023 a 2024). Cuando finalice esta actuación, todo el parque de escaleras obsoleto quedará renovado.
  - **Modernización:** 4 escaleras mecánicas en las estaciones de Tetuan y Sant Antoni (obras previstas entre marzo y diciembre de 2023).
  - **Sustitución:** 15 escaleras O&K de la red que son las últimas sin telemando (iniciación de las obras a partir del año 2023).



### Rehabilitación de estaciones

A lo largo de este año, se ha puesto en servicio el ascensor exterior de Vallcarca L3 (febrero de 2022), que ha completado la adaptación a las PMR de la estación; y se ha puesto en servicio el nuevo vestíbulo de Maragall L4 (abril de 2022) para adaptar la estación de L4 a las PMR. Se encuentran en ejecución las obras de los intercambiadores de Maragall (L5 y enlace) y de Espanya (L1, L3 y FGC). Se encuentran en fase de redacción de proyecto la adaptación a la accesibilidad de los intercambiadores de Plaça de Sants (L1-L5), Urquinaona (L1-L4), Verdaguers (L4-L5) y Clot (L1-Renfe) y la estación de Ciutadella-Vila Olímpica, y en fase de licitación la ejecución de las obras de los enlaces entre líneas en Catalunya (L1 a L3), Passeig de Gràcia (L3 a L4) y Sants Estació (L5 en Renfe).



## Otras actuaciones

Un total de 152 estaciones de la red están adaptadas para personas con movilidad reducida, es decir, **el 93%**.

**Validación de la nueva flota de trenes y remodelados:** los nuevos requisitos implantados permitirán seguir avanzando en materia de calidad y nuevas necesidades que puedan surgir.

**Prueba piloto de soporte isquiático y apoyabrazos:** los diseños propuestos y avalados por la Oficina Técnica de Accesibilidad, se han instalado en una prueba piloto en las estaciones de metro de Universitat y La Sagrera, con la previa validación por varias entidades de discapacidad física y motora, así como por personas mayores.

**Colocación de Señalización de Prioridad absoluta en líneas convencionales:** se quiere priorizar el uso de ascensores para usuarios y usuarias de sillas de ruedas y personas con movilidad reducida. El civismo y la prioridad en el uso de los ascensores era una reivindicación por parte de las principales entidades de discapacidad física. La totalidad de la red dispone de esa señalización.

**Creación de señalética accesible** a medida y de fácil lectura a los cortes y adaptaciones de estaciones para dar un servicio óptimo que orienten a las personas usuarias en sus desplazamientos habituales y que están en fase de obras.



La situación de la red de metro a 31 de diciembre de 2022, en cuanto a la accesibilidad, queda resumida en el siguiente cuadro:

	L1	L2	L3	L4	L5	L9 norte	L9 sur	L11	TOTAL
Número total de estaciones en la línea	30	18	26	22	27	12	23	5	163
Número de estaciones adaptadas	26	18	25	19	24	12	23	5	152
Número de estaciones en obras	1	-	1	-	1	-	-	-	3
Número de estaciones en fase de redacción del proyecto	3	-	3	2	-	-	-	-	8



## Actuaciones de mejora de la accesibilidad en la red de Bus

- Se ha realizado un análisis y validación del nuevo servicio de Bus a demanda por parte de accesibilidad, en cuanto al sistema de petición del servicio y atención a las personas usuarias, mediante una herramienta tecnológica y chatbot. Se ha mejorado la señalización y se ha optimizado el recorrido y la comunicación. Se ha participado en campañas de formación, junto a la concejalía correspondiente, para dar a conocer el servicio y recoger mejoras e inquietudes de las personas participantes.
- Se han redactado las condiciones de accesibilidad de los nuevos diseños de las paradas de autobús. Esta mejora forma parte, desde el inicio, del proyecto urbanístico del entorno de la ciudad que depende de los ayuntamientos donde se ubique la parada. Además, se ha adjuntado una propuesta de diseño con incorporaciones de elementos e infraestructura según la normativa de accesibilidad.

## 4.2. Nuestra apuesta por la innovación

TMB participa también en proyectos de investigación, innovación y desarrollo de Europa para crear sinergias y compartir conocimientos con organizaciones del sector, impulsando así proyectos alineados con la misión y la estrategia de la organización y, al mismo tiempo, ofrecer mejoras en la prestación de servicios a la ciudadanía.

### 4.2.1. Novedades y mejoras



#### Novedades y mejoras en el 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 los que cabe destacar los siguientes:

##### Adaptación de la flota:

En 2019, se firmó el contrato de remodelación de 12 trenes de la serie 2100 para la línea 4. Durante el año 2022, se ha completado la remodelación de la sexta unidad de este contrato.

También se ha completado la modificación de dos unidades de la serie 5000 que circulaban en la L3 para adecuarlas a la circulación de la L5, para ampliar la oferta de la L5.

##### Obras de rehabilitación en estaciones:

A lo largo de este año, se están ejecutando las obras de:

- Remodelación de la estación base de operación de Sagrada Família.
- Actuación de consolidación estructural del techo del andén de la estación de Trinitat Nova L4.
- Remodelación del espacio en Catalunya L1 para la sala de simuladores y dependencias de operación:
  - La parte de consolidación estructural está en fase de ejecución.
  - La parte de arquitectura e instalaciones se encuentra en fase de licitación de las obras.
- Redacción de los proyectos de las bases de operación de Santa Eulàlia, Tarragona, Paral·lel y Trinitat Nova.



### Mejora de las infraestructuras:

- **Renovación de vía de la Línea 5 en Gavarra:** 200 metros de vía doble. Se ejecutó con un corte de servicio entre la estación de Cornellà y Gavarra (entre el 11 y 13 de marzo de 2022).
- **Renovación de 525 metros de vía doble de la Línea 5 entre Verdaguer y Sagrada Família:** se ejecutó una primera parte de 300 metros de vía doble con corte de servicio durante la Semana Santa de 2022 y el resto con corte nocturno (entre abril y junio de 2022).
- **Renovación de 3.000 metros de vía doble de la Línea 5 entre Sagrera y Horta:** se ejecuta una primera parte de 300 metros de vía doble con corte de servicio en la Semana Santa de 2022 y el resto con corte de servicio entre Sagrera y Horta (entre julio y agosto de 2022).
- **Renovación de fijaciones de la Línea 3 entre Canyelles y Trinitat Nova:** renovación de 5.000 fijaciones de vía por degradación prematura. Se ha ejecutado un refuerzo del drenaje del tramo. La obra se está efectuando con un corte nocturno (octubre de 2022 hasta enero de 2023).
- **Campaña Antivibratoria 2022:** se ha realizado la renovación parcial de vía (fijaciones y elementos elásticos) a 3.300 metros de vía en la Línea 4 y en la Línea 5. Los trabajos se ejecutan con corte nocturno (octubre de 2022 hasta enero de 2023).
- **Renovación de la entrada del taller de Santa Eulàlia:** para mejorar las condiciones de paso de trenes (durante un fin de semana de agosto).
- **Instalación de topes al final de línea en Paralel Línea 2:** se ha ejecutado con corte nocturno en mayo.

### Otras actuaciones y obras para mejorar y renovar las infraestructuras:

Por lo que respecta a los talleres y dependencias, a lo largo de este año, se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- Continuación de las obras en el taller de Sagrera (finalizando la fase 1 e iniciando la fase 2), y redacción del proyecto para el desplazamiento de la puerta de acceso al taller.
- Finalización de las obras de adecuación de dependencias en el taller de Vilapicina, iniciación de las remodelaciones de su control de accesos exterior y redacción del proyecto para eliminar el amianto del sistema de bajantes del taller.
- Iniciación de las obras de remodelación de la cubierta del taller de Santa Eulàlia y continuación de la redacción del proyecto de desmantelamiento del túnel de lavado de Santa Eulàlia para reconvertirlo en túnel de soplado.
- Finalización de la mayor parte de las obras de refuerzo estructural en el edificio del taller de Sant Genís, que están ejecutadas por Infraestructures.cat.





## 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 que cabe destacar los siguientes:

### Plan de Sostenibilidad de la Flota de Bus

Este plan se desarrolla en el apartado “7.4.1. Emisiones”.

### Proyecto eBRT2030

Participación de TB como miembro del consorcio de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP) en el **Programa eBRT2030**, el cual recibió la adjudicación el pasado 20 de julio. Dentro de este Consorcio, se encuentran las empresas operadoras de ciudades como: Ámsterdam, Atenas o Múnich, centros de investigación y empresas tecnológicas de alcance europeo y de América Latina como Bogotá o Quito.

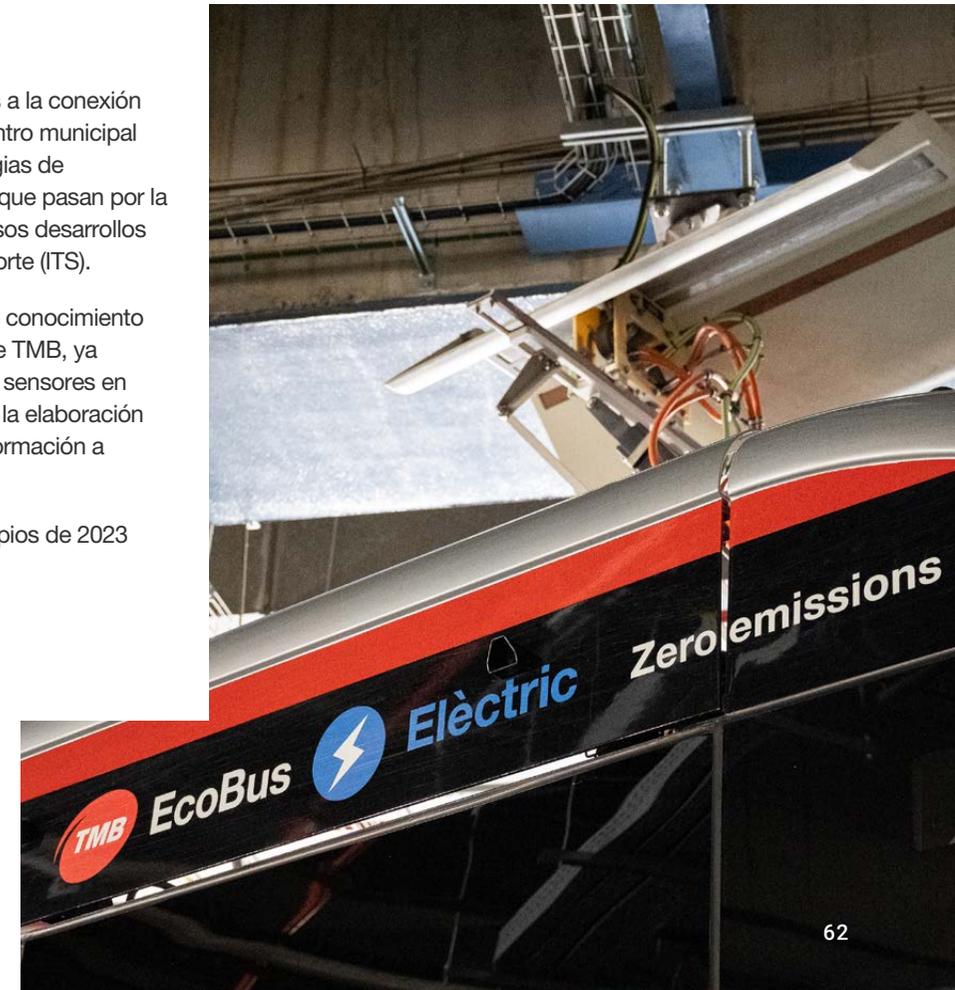
TB empezará a desplegar durante el 2023 una serie de innovaciones tecnológicas que permitirán a la línea H12 (Gornal-Besòs/Verneda) incrementar sus prestaciones y transformarse en un BRT (*Bus Rapid Transit*) eléctrico. Estas mejoras podrán implementarse gracias a una subvención de 1,2 millones de euros otorgada por la UE.

Los diversos desarrollos y elementos tecnológicos que harán posible la transformación de la actual línea H12 en un BRT eléctrico se pueden agrupar en tres grandes bloques:

- **Electrificación completa de la línea:** implica una instalación de cargadores en las cocheras con un sistema de carga inteligente, estaciones de carga de oportunidad en los terminales de línea y buses eléctricos de alta capacidad.

- **Mejora de la regularidad de la línea:** gracias a la conexión de los centros de control de autobús y del centro municipal de control del tráfico; la aplicación de estrategias de adherencia al intervalo de paso de los buses (que pasan por la activación de la prioridad semafórica), y diversos desarrollos en materia de sistemas inteligentes de transporte (ITS).
- **Mejora de la experiencia de viaje:** gracias al conocimiento de la demanda en todo momento por parte de TMB, ya sea en tiempo real (mediante la instalación de sensores en paradas y autobuses) o a días vista (gracias a la elaboración de un modelo predictivo), y a la mejora de información a bordo del bus y la videovigilancia embarcada.

La implantación empezará formalmente a principios de 2023 y tendrá una duración de 4 años.



**Proyecto de mejora de la movilidad de la red de bus: conteo de pasajeros y ocupación para mejorar la planificación:**

Se ha estado trabajando en disponer la información de ocupación de la flota en tiempo real. El objetivo es consolidar la fiabilidad de la información y facilitar la toma de decisiones operativas en tiempo real.

**Mejora de la experiencia de la plantilla: Digitalización de las gestiones con la plantilla:**

El proyecto pretende agrupar todas las necesidades, tanto de trámites como de información, que tienen actualmente las personas empleadas de TB, aprovechando las herramientas tecnológicas actuales para realizar estas gestiones de manera más simplificada y eficiente. Así, se ha iniciado un programa en el que se han identificado todas las necesidades de gestión e información para establecer una priorización y hoja de ruta de implantación de herramientas que resuelvan estas necesidades.

Esta hoja de ruta ya se ha empezado a implementar con las necesidades prioritarias, gestión de Comunicados de Explotación (para implantar en el próximo año) y la nueva Herramienta de elecciones (se pretende disponer de este entorno en marcha y consolidado para la próxima elección general para el personal de conducción que se realizará en 2024).

**Mejora de la experiencia de cliente en la red de bus:**

La finalidad es aumentar la seguridad dentro del bus, por eso se ha iniciado la instalación de un sistema de videovigilancia embarcada en toda la flota. Este sistema proveerá al Centro de Control de Seguridad de Bus de imágenes que puedan convertirse en pruebas documentales ante presuntos actos ilícitos. Por otra parte, proveerá imágenes en tiempo real para la gestión de incidentes que puedan suceder durante el servicio. Se finaliza el ejercicio 2022 con algo menos de un tercio de la flota con el sistema instalado y habilitado, y se prevé finalizarlo durante el primer semestre del próximo ejercicio. (financiado por los fondos europeos Next Generation EU).

• **Proyecto de mejora del sistema de información al usuario (SIU):** el actual sistema presenta un problema de obsolescencia tecnológica y funcional. Por ello, se ha procedido a sustituir el antiguo sistema por uno nuevo basado en pantallas ultra panorámicas que den una funcionalidad ampliada y una alta potencialidad comunicativa en el canal. Esto implica un cambio en la tecnología utilizada y una presentación diferente de la información que recibe el usuario y usuaria. En 2022, se han cerrado las fases de diseño de la información, la prueba piloto y la preserie en 10 vehículos y en el próximo año se realizará su extensión a toda la flota de bus.

- **Implantación de un nuevo sistema de billetes para el Barcelona Bus Turístic:** nuevas validadoras embarcadas en la flota del Barcelona Bus Turístic que permitan la lectura y gestión de los billetes de los usuarios y usuarias. Se prevé completar su instalación en el próximo ejercicio.
- **Gestión de la información de estado de las rampas de los autobuses en tiempo real:** gracias a la apuesta para velar por la accesibilidad y para alcanzar la transformación digital orientada a la toma de decisiones, se ha trabajado en disponer en tiempo real de la información de estado de funcionamiento de las rampas de acceso a los vehículos para personas con movilidad reducida en el Centro de Control de Bus (CCB).



## Reingeniería organizativa y de los procesos operativos de bus:

- **Evolución de PPS-Cuadro de Mandos de Explotación:** ejecución de la migración de la confección y gestión del Cuadro de Mandos de Explotación en el sistema del Sistema Hastus Daily al sistema PPS.
- **Digitalización del lanzamiento del servicio:** transformación de quienes participan durante la preparación y ejecución del lanzamiento del servicio. El primero es la preparación y gestión de las pizarras, donde se asigna la flota de vehículos que ejecutará cada servicio; en el momento del lanzamiento del servicio permite la gestión en tiempo real del estado de la flota y, una vez finalizado el servicio, la consolidación de todas las situaciones sobrevenidas que se hayan producido. Este proyecto de gestión de pizarras se prevé ejecutarlo durante el próximo ejercicio.
- **Digitalización de la hoja de observaciones de accidente:** digitalización de la hoja de observaciones que se realiza entre el personal de las oficinas de centro y el personal de conducción. La digitalización se ha basado en la eliminación de impresiones en papel y posterior registro, sustituyéndolo por una gestión directa sobre los sistemas de información mediante la utilización de tabletas.
- **Digitalización de las intervenciones en ruta:** incorporación de dispositivos electrónicos (tabletas) en los vehículos de intervención en ruta, que permiten al personal de mantenimiento, en ruta, acceder a sistemas de información existentes con información contextual sobre el vehículo que deben intervenir. En una siguiente fase, que se ejecutará el año siguiente, se abordará la digitalización de todo el flujo de **trabajo asociado desde** que se asigna la intervención hasta que se da por finalizada.

- **Digitalización del Centro de Control de Bus (CCB):** continuación de la digitalización del Centro de Control de Bus abordando la implementación de avisos T4 (reporting de incidencias), desde donde el sistema SAE puede enviar la aparición de una incidencia, de forma automática con la información de contexto pertinente, consiguiendo su correcta gestión de incidencias y averías. Por otra parte, se ha evolucionado en la herramienta de gestión SAP para integrar los avisos de averías T2 en el nuevo formato, paso previo a la integración de los sistemas SAE-SAP también para este tipo de avisos, lo cual es clave también para abordar la segunda fase del proyecto de digitalización de las intervenciones en ruta.

### Planes de mantenimiento de la flota:

Se están adaptando los niveles de mantenimiento del Área de Mantenimiento, donde existen dos niveles de mantenimiento/repación. En relación con el segundo nivel de reparaciones, los Departamentos de Telecomunicaciones y Talleres Centrales se están adaptando a los cambios tecnológicos crecientes. Concretamente, el Taller Central ha realizado un análisis interno de coste/beneficio de cualquier componente que se repara actualmente, con el objetivo de determinar aquellos que son más rentables de mantener. Así, se está trabajando en el desarrollo de una línea de I+D+i, con el objetivo de explorar distintos componentes a reparar para internalizarlos y desarrollar nuevas líneas de producción.



## Mantenimiento 4.0:

El mantenimiento 4.0 trata de tener una visión integral y centralizada que se basa en la recopilación, análisis y sistematización de los datos, lo que permite detectar fallas de forma proactiva y minimizar las paradas no programadas.

- Evolución hacia el Mantenimiento Predictivo:

**Telemetría:** el proyecto se inició en 2017, donde se instalaron los sensores y el protocolo para acceder a los datos del bus (FMS) embarcado en una flota objetivo de 300 autobuses. También se puso en marcha el software del telemando en la sala del CCB, como herramienta publicadora de los datos registrados, con el objetivo de realizar el seguimiento del comportamiento de los distintos sistemas en tiempo real. Como continuación de este proyecto, se ha abordado un objetivo de automatización del análisis de los datos registrados en remoto en tiempo real, que trata de recoger los datos de la flota objetivo, para analizarlos según un patrón determinado por un algoritmo adaptativo por sistema y lote de buses, y así finalmente disgregar el grado crítico de las incidencias y confeccionar automáticamente los correspondientes avisos para tratarlos en Material Móvil.

### Mantenimiento predictivo en el Taller de Bus:

Integración en la Gestión, del mantenimiento operativo del Material Móvil del sistema predictivo de los sistemas embarcados de telecomunicaciones.

- Automatización y Digitalización:

### Desarrollo del proyecto de la grabación en SAP

del relleno de los fluidos de la flota de autobuses mediante el registro por voz.

### Seguimiento de la actividad en el taller de integración

**con RRHH:** desarrollo de la transacción de SAP, que permite visualizar el ratio de control de actividad del personal adscrito a Material Móvil. Concretamente, se calcula el porcentaje de tiempo que un empleado o empleada está asignado a un trabajo respecto al tiempo teórico de jornada laboral.

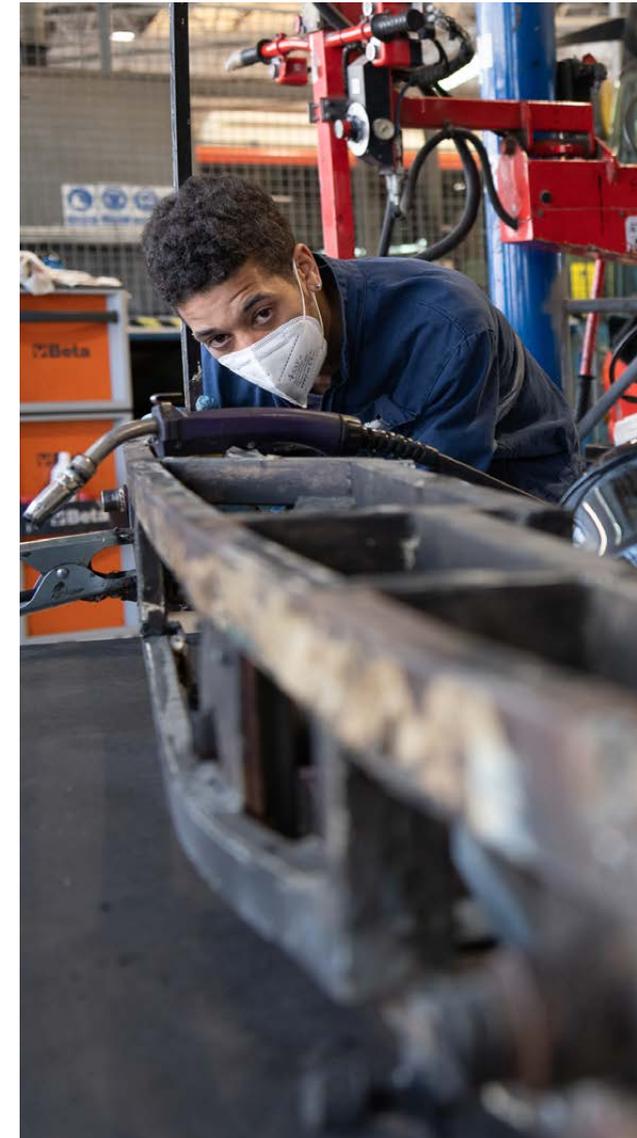
**App para confirmar órdenes de talleres:** desarrollo de la App que realiza el cierre de órdenes de trabajo en un dispositivo móvil, y agiliza este proceso administrativo casi en tiempo real.

**App de grabación de inspecciones predictivas:** desarrollo de la App para realizar las inspecciones predictivas en el taller de Material Móvil, mediante una tableta. Además, se ha automatizado este proceso de forma que la aplicación es capaz de generar órdenes de trabajo y cambiar el estatus de un vehículo, en función de la gravedad de las incidencias detectadas durante la inspección.

**Inicio del proyecto de identificación de los Indicadores clave (KPI)** estratégicos de negocio y su integración en el Dashboard SAP Analytics Cloud (SAC). Actualmente, se está realizando la transición de los actuales KPI de Fiabilidad, Disponibilidad y ABC de averías de SAP BO a SAC. Este proceso ha posibilitado dinamizar las consultas.

### Nueva cochera de Zona Franca

En junio de 2022, finalizó, exceptuando la fachada, el edificio del aparcamiento y el taller central de la nueva cochera. En diciembre, terminó la fase 1 de la urbanización en torno al taller y durante el año se ha levantado el 75% de la estructura del nuevo edificio de oficinas.



## 4.2.2. Proyectos de innovación, investigación y desarrollo

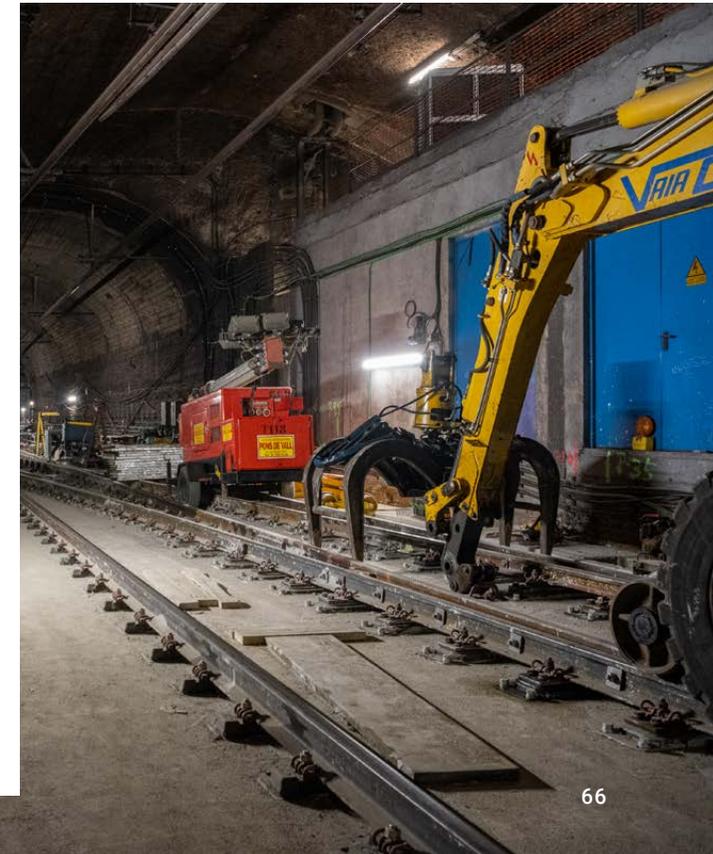
A lo largo del ejercicio, se han desarrollado un conjunto de acciones y proyectos enmarcados en la innovación, la investigación y el desarrollo:

### En el ámbito de metro

- **Sistema de monitorización de temperatura carril:** permite monitorizar en tiempo real la temperatura de los carriles e integrar la información en una plataforma de datos junto a información de otros sistemas. Esto permite anticipar posibles roturas del carril que se deben a tensiones mecánicas y así mejorar la seguridad de la circulación y evitar posibles afectaciones en el servicio. El sistema actualmente dispone de 3 detectores fijos y se ampliará hasta disponer de 50 detectores.
- **Proyecto de auscultación de vías en servicio Onboard Track Measurement System (OTMS):** la empresa Virtualmech ha desarrollado este sistema embarcado que permite realizar una auscultación continua de la vía durante la circulación comercial de los trenes que lo incorporan, facilitando datos en tiempo real de parámetros geométricos de la vía, además de medir efectos ondulatorios y de desgaste del carril. El sistema complementa las tomas de tamaños propios de los planes de mantenimiento y permite construir históricos y modelos temporales del comportamiento de la vía para ayudar a mejorar las condiciones de la vía.
- **Monitorización de engrasadores de vía:** se ha realizado una prueba de monitorización de 2 engrasadores de vía eléctricos que permiten ajustar en remoto los parámetros del proceso de lubricación del carril y la monitorización del estado del dispositivo. Presenta la ventaja de no

requerir acceso al sitio de instalación, de acceso restringido por estar en la zona de vías, y mejorar la eficiencia del mantenimiento de estos dispositivos. Esta prueba tiene un gran potencial para mejorar la eficiencia del mantenimiento, ya que disponemos de un total de 248 engrasadores repartidos por toda la red en lugares de difícil acceso y que deben revisarse periódicamente.

- **Proyecto de evolución de los carteles de información en el pasaje (INP):** se ha realizado la contratación de la totalidad del proyecto en tiempo y forma, y se han iniciado las primeras tareas del proyecto (planificación de detalle, replanteos, etc.) a finales del año 2022 (financiado por los fondos europeos NextGenerationEU).
- **Proyecto del nuevo sistema de comunicaciones de radio digital (DMR):** se ha continuado con la puesta en servicio del sistema en las líneas 2 y 4, que mejora las capacidades y la calidad de las comunicaciones entre el personal del puesto central y el personal de operaciones, mantenimiento y seguridad.
- **Incorporación de nuevas funcionalidades en el sistema de localización Indoor de personas:** se ha dispuesto de un nuevo aviso SOS para situaciones de emergencia y nuevo aviso tipo Dead-Man para personas que trabajan de forma aislada.
- **Trabajo con las empresas fabricantes del material móvil del metro (CAF y Alstom):** en 2022, se ha continuado trabajando para integrar las variables de funcionamiento de los trenes en las comunicaciones de propósito general embarcadas. Esto permite su transmisión al exterior y utilizarlas para otras funcionalidades (DigitalTrain, control de accesos a cabina, etc.).



### En el ámbito del bus

- **Modificación del sistema de Telemetría de Bus:** incorporación de la nueva tipología de buses eléctricos. Esto permitirá gestionar sus alarmas desde el Centro de Control de Bus, mejorar el mantenimiento correctivo y predictivo y realizar el seguimiento en detalle de las nuevas tecnologías que se están implantando en este ámbito.
- **Activación del sistema Beacons Bus (asistente en la parada de Bus):** se está preparando, con el fabricante del sistema, un acuerdo de comercialización de derecho de uso de la propiedad intelectual, ya que existen varias ciudades/explotaciones interesadas en la solución implantada en Barcelona.
- **Migración del gestor de alteraciones y nueva versión de HASTUS (planificación):** dentro de los planes de gestión de la obsolescencia tecnológica, se han realizado una serie de actualizaciones a sistemas de gestión de Bus.

### En el ámbito de marketing y clientes

- **Finalización del proyecto de integración del Virtual POS (Terminal de Punto de Venta Virtual) con el Datáfono y el sistema Cashless:** esta actuación se enmarca en el proyecto global de modernización de los Puntos TMB hacia un concepto de oficina abierta (conexión inalámbrica de los diferentes dispositivos).
- **Venta de merchandising en eventos organizados:** se ha realizado con éxito la puesta en servicio de la nueva solución tecnológica. Esta solución ha sido una prueba piloto hecha en el día de Sant Jordi y ligada al centenario de TB, pero que puede ser extrapolable para otros eventos que se planteen en el futuro.

### En el ámbito corporativo

- **Iniciación del programa de formación y concienciación en ciberseguridad del personal de TMB:** se ha comenzado por una fase piloto con 1.000 empleados y empleadas.
- **Adición del Servicio de Operaciones de Ciberseguridad (SOC) de TMB en la Red Nacional de Servicios de Operaciones de Ciberseguridad:** iniciativa impulsada por el Centro Criptológico Nacional para integrar y coordinar a todos los SOC del sector público.
- **Integración de las diferentes aplicaciones en el nuevo Gestor de Identidades y de Acceso:** Office 365, GenTMBApp, contenido del Sistema de Información en el Usuario de Bus, etc.
- **Puesta en servicio del canal de recepción de Factura Electrónica:** el objetivo es llegar a sustituir el uso de papel y pdf.
- **Puesta en producción de la nueva versión de la aplicación HERRAMIENTAS de la Intranet:** el objetivo es mejorar tanto la seguridad informática como la experiencia de usuario en su uso.
- **Puesta en servicio de un nuevo Planificador de la Demanda:** el objetivo es planificar las validaciones y la recaudación de las redes de metro y autobús a nivel de mes, línea y título de transporte.



## Innovación corporativa

En línea con el nuevo Plan Estratégico TMB 2025, la transformación hacia un mundo digital es una de las palancas indispensables para poner a TMB al frente de la movilidad urbana, inteligente, integradora y sostenible. Con esta visión, en 2022 se ha creado la nueva área de Innovación y Transformación Digital.

En 2022, el área de Innovación ha mantenido la estrategia de cocreación (interna y externa) como principal mecanismo para generar una cultura de innovación y proponer nuevos productos y servicios para las personas usuarias del transporte público, destacando:

- **24h Innovación BCN:** “¿Cómo podríamos hacer que el pasillo de enlace de la estación de Metro de Passeig de Gràcia de L3 fuera un espacio más agradable y acogedor?”: 1r premio (Institut Antoni Algueró) entre propuestas de 68 equipos y 24 empresas participantes. La solución se fundamenta en bajar la ciudad bajo tierra a través de propuestas representadas en paneles LED inmersivos.
- **Reto de intraemprendimiento Bus:** “¿Cómo podríamos agilizar la resolución de consultas en el interior del Bus de forma inclusiva?” Participación de más de 80 empleados y empleadas a través de la plataforma TMBInnova y

6 ideas prototipadas. Ganador: Digitalización de la Información.

- **Hackatón Centenario de Bus:** Con la colaboración de Y4PT (UITP) y dos retos propuestos, uno asociado al palo de parada y otro al rediseño del Bus, con 43 participantes. Proyecto ganador Torch (equipo formado por estudiantes de La Salle, Esade y arquitecto titulado), donde proponen un palo de parada inspirado en la torre de Barcelona reaprovechando el mástil actual y añadiendo módulos adicionales con diversas funcionalidades.
- **MetropolisFPLab:** Reto propuesto por el área de Mujer y Diversidad “¿Cómo hacer el transporte público seguro?” Con la propuesta ganadora Athena, basada en una aplicación móvil enfocada a la seguridad de las mujeres.
- **Diseño de apoyabrazos de los andenes (Elisava y Barcelona Centro de Diseño):** concepto central de economía circular mediante el reaprovechamiento del tubo de acero de metro y bus y/o revalorización de material y fabricación de nuevos elementos.
- **Participación de TMB en el Proyecto Lab3040** de la Cambra de Comerç de Barcelona, que se plantea como una red de conexión entre los agentes de innovación del ecosistema de Cataluña.

En cuanto a la formación y creación de cultura innovadora, **se ha cerrado la tercera promoción de agentes de innovación de TMB**, y se dispone ya de 68 personas internas habilitadas para llevar adelante iniciativas y propuestas de innovación corporativa.



## T-mobilitat

Los principales objetivos del proyecto en el ámbito del sistema tarifario integrado de la ATM de Barcelona son el cambio de la tecnología magnética de los sistemas de validación y venta a la tecnología sin contacto y la mejora de la información del transporte. En una etapa siguiente, se abordará la concreción e implantación de un nuevo sistema tarifario y la extensión del sistema de T-mobilitat en la totalidad del territorio catalán.

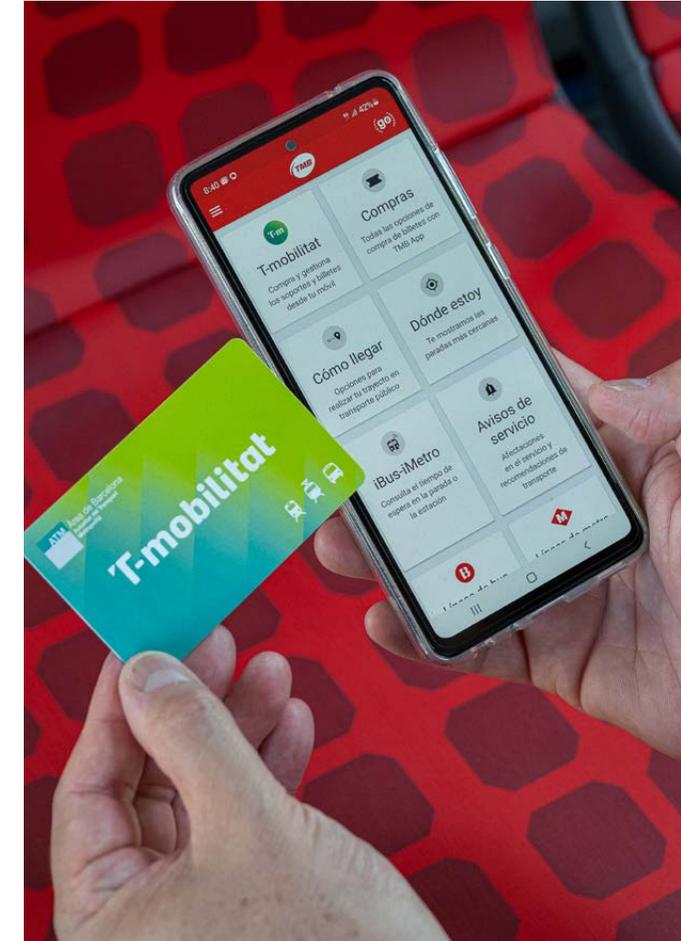
El 23 de diciembre de 2021, se empezó a comercializar y utilizar los soportes PVC y cartera electrónica, y los primeros títulos con condiciones oficiales (T-Usual y T-Jove) en tecnología sin contacto en el ámbito de los 36 municipios de la zona de tarifa metropolitana

### Actuaciones más relevantes a realizar en 2023:

- Completar la gama de títulos en tecnología sin contacto (títulos de la ATM, del AMB y propios de TMB).
- Ampliar prestaciones y funcionalidades.
- Finalizar la comercialización de los títulos magnéticos.

### Acciones principales:

- Incorporación de los títulos para familias numerosas y monoparentales (FN/FM).
- Incorporación de la T-casual y de la T-16.
- Extensión geográfica a todos los corredores de empresas ferroviarias (FGC y Renfe).
- Extensión paulatina a empresas operadoras de bus de fuera del ámbito de los 36 municipios de la zona de tarifa metropolitana.
- Trabajos para la próxima incorporación del soporte de cartón con tecnología sin contacto: desarrollo de las diferentes soluciones de software, pruebas técnicas y funcionales, inicio de la formación a los colectivos implicados en la puesta en servicio, adaptada en contenidos y formatos a las funciones de los puestos de trabajo.
- Trabajos para implantar mejoras en el servicio al usuario (solución de incidencias, mejora de experiencia de usuario, automatización de determinados procesos, etc.).



### Proyectos de I+D+i con cofinanciación

En 2022, se ha participado activamente en **5 proyectos de I+D+i plurianuales que son cofinanciados por el EIT Urban Mobility** y en distintas líneas de los programas **Horizon 2022 y Horizon Europe de la Unión Europea**. Todos estos proyectos suponen una actividad de TMB valorada en 4,9 millones de euros en su duración total, con financiación media del 29%.

Dos nuevos proyectos para iniciar en 2023 han obtenido ayudas, con una actividad de TMB total valorada en 0,5 millones de euros y financiación media del 70%.

### Otras ayudas

- **Programa CEF Transport:** TMB tiene concedidos 9,2 millones de euros para la compra de 61 autobuses eléctricos, 46 híbridos propulsados con GNC (ya recibidos en 2021) y para la infraestructura de 186 puntos de carga para autobuses eléctricos, 9 de ellos en la calle.
- **Ayudas por impacto de los precios de los carburantes:** TMB recibirá 1,2 millones de euros para reducir el impacto de los precios de los carburantes derivado de la guerra de Ucrania.
- **Otros programas:** TMB tiene concedidas o solicitadas ayudas de menor cuantía para la instalación de cargador de flota auxiliar eléctrica y para idear iniciativas disruptivas.



## 4.2.3. Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad

Durante el año 2022, TMB ha continuado trabajando en la integración y mantenimiento de los diferentes Sistemas de gestión implantados, a fin de unificar, estandarizar y simplificar los diferentes sistemas de gestión actuales (ISO 9000, UNE 13816, COVID, ISO 14001, ISO 50001) en **un sistema de gestión integrado** que permita establecer objetivos alineados con visión global, y facilite la toma de decisiones, y que asegure además la conformidad con los requisitos de los clientes y ciudadanos, legales o cualquier otro.

### Los requisitos más relevantes son:

- **La mejora y actualización de los procesos del sistema:** encaje de nuevas actividades y/o mejora de las existentes.
- **Integración y enajenación** del contexto y el plan estratégico en el sistema de gestión.
- **La continuidad del desarrollo de indicadores y compromisos de TMB.** A través de las políticas y cartas de servicios, TMB expresa su compromiso hacia la sostenibilidad y calidad del servicio prestado. También se recogen los mecanismos de participación de la ciudadanía y de las personas usuarias para la mejora del servicio.
- **Mejora de la capacitación del personal en el sistema de Gestión:** se han continuado realizando sesiones de formación y orientación para la mejora de las áreas y de las nuevas incorporaciones y promociones de TMB.

### Mejora de herramientas de gestión

Cabe destacar el esfuerzo realizado para el diseño de sistemáticas mediante el desarrollo, mejora e implantación de herramientas corporativas del Gestor documental y Gestión por la mejora. Se han realizado numerosas sesiones de formación en los perfiles afectados e implicados en las nuevas herramientas.

#### Destacan:



#### Gestor documental

TMB dispone de una herramienta que permite fácilmente la generación de flujos para la edición, revisión, autorización, distribución, conservación y mantenimiento de los documentos en toda la organización. Además, se han implantado nuevas funcionalidades y mejoras en la herramienta, como la creación de una nueva biblioteca como repositorio para nuevos documentos adicionales a los procedimientos o instrucciones publicados y la vinculación entre el Gestor Documental y el *SharePoint* del Sistema de Gestión.

Este año, se ha continuado desarrollando el proyecto de revisión y adecuación del marco documental de TMB con la implicación y la participación de todas las áreas de la organización. En total, se han publicado 101 documentos entre nuevas versiones y nuevos documentos. Actualmente, se está trabajando en la actualización y creación de 65 documentos para su publicación.



#### Gestión para la mejora

TMB dispone de una herramienta específica para la gestión de cualquier comunicado de incidencia, reclamación, sugerencia o propuesta de mejora sobre las actividades que desarrollan y el servicio que prestan. Esta herramienta ayuda a gestionar los expedientes de hallazgos de auditoría. Este año, se han implantado nuevas funcionalidades y mejoras en la gestión de los expedientes de incidencias y expedientes de auditorías.



## Mantenimiento y ampliación de los sistemas de gestión

En septiembre, se llevó a cabo la auditoría interna en todas las actividades de TMB y el resultado se valora positivamente, ya que los hallazgos detectados son un elemento de entrada para impulsar la mejora continua del sistema de gestión integrado y de los procesos definidos.

Como novedad, por primera vez se ha llevado a cabo la auditoría interna de forma integrada del **sistema de salud y seguridad en el trabajo (SST)** en TMB, basado en la norma **ISO 45001**, enfocada a las actividades y procesos de Metro y Bus.

Además, se ha validado el sistema de gestión mediante la auditoría externa realizada por la entidad acreditada *Applus* en noviembre. Se han renovado las certificaciones de calidad de servicio de transporte de viajeros de TMB basado en las normas **ISO 9001** y **UNE 13816**; así como la renovación del Compromiso contra la **COVID-19** en la flota de metro y bus, en las instalaciones y en los centros de trabajo de TMB de acuerdo con el **referencial de higiene y control de Applus PHC ed.1**.

También se está en proceso de renovación de la certificación de gestión ambiental y gestión energética del servicio de transporte de viajeros en la red de Bus y, por primera vez, en la Línea 3 de Metro, basado en las normas **ISO 14001** e **ISO 50001**.

**Dentro de los nuevos retos**, TMB sigue trabajando en la ampliación del alcance del sistema de gestión global y en la integración de todas las políticas y/o requerimientos que la Dirección considera de vital importancia como son: la integración de la norma ISO 45001 de Salud y Seguridad en el trabajo para una posible certificación en 2023 o 2024; el Referencial de Aenor de Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria Operacional en las operaciones de Metro como Administrador de infraestructura; la Certificación de seguridad operacional como Entidad encargada del Mantenimiento de vehículos según reglamento (UE) 2019/779; la integración y definición del sistema de seguridad de la información basado en la norma ISO 27001; la Accesibilidad basada en criterios ISO 170001 o criterios DALCO; la gestión de activos basada en criterios ISO 55001, y la Gestión ambiental y energética en el resto de líneas de Metro del sistema de gestión ISO 14001/50001.



## 4.3. Salud y seguridad de nuestros pasajeros

### 4.3.1. Viajes seguros

La seguridad es uno de los pilares básicos de la fiabilidad y confianza exigido en un servicio público de movilidad.

#### Principales actuaciones:



#### Seguridad en el metro

- **Espacio cardioprotegido:** se ha finalizado con éxito la instalación de los desfibriladores externos automáticos (DEA) en todas las estaciones de Metro. Ya se han utilizado en diversas incidencias asistenciales y en algunos casos han permitido salvar la vida de los afectados. En este objetivo, ha contribuido la formación de uso de los DEA impartida al personal de las Líneas de Metro y su familiarización con estos dispositivos.
- **Videovigilancia:** se ha finalizado la conexión de la videovigilancia embarcada en el Centro de Control, que permite disponer de las imágenes en tiempo real en los trenes. En cuanto a las estaciones, se ha finalizado la migración al sistema digital, mejorando la calidad de las imágenes y el campo visual.
- **Vandalismo grafitero:** se ha continuado con las acciones transversales que han permitido la contención y reducción del vandalismo, entre las que destaca la protección física de los trenes en los estacionamientos mediante la instalación de paneles que dificultan pintarlos. El volumen de daños causados por el vandalismo grafitero se ha reducido por segundo año consecutivo después de la primera operación policial DESPERTAR que supuso la detención de varios grafiteros.

Los murales registrados en 2022 en la flota de Metro han sido de 20.000 m<sup>2</sup>, por debajo de los 24.000 m<sup>2</sup> de 2021 y de los 50.000 m<sup>2</sup> de 2020.

- **Mejoras tecnológicas en el ámbito de la intervención:** se han implementado diversas mejoras tecnológicas para dar mejor servicio a la clientela, entre ellas el nuevo diseño de los comunicados de intervención con la inclusión de códigos QR que facilitan la presentación de alegaciones o el pago de denuncias para evitar desplazamientos por parte de usuarios en los puntos TMB, o la inclusión de códigos QR en el terminal de inspección con información útil para los pasajeros y pasajeras.
- **Mejoras en la asistencia sanitaria:** se ha culminado el diseño de mamparas que permite garantizar una mejor protección de la intimidad en incidencias de asistencia sanitaria que lo requieran.

En cuanto a los indicadores de seguridad, la recuperación de la demanda ha supuesto un aumento de incidencias relacionadas con la seguridad, pero el total se encuentra muy por debajo del volumen registrado en 2019, antes de la pérdida de demanda por Covid-19.

Respecto al año 2021, se han reducido las incidencias relacionadas con presencia de carteristas (un 4,15% del total, mientras que el pasado año fueron un 7,74%). Por otra parte, ha surgido una problemática nueva relacionada con el incumplimiento de la obligatoriedad de llevar mascarilla en los trenes, ya que el nivel de incumplimiento ha ido creciendo y se han producido situaciones de conflicto.

En cuanto a las **actuaciones contra el fraude en la red de metro**, se han reanudado las actividades de Inspecciones Masivas, después de que se detuvieran temporalmente debido a las restricciones vinculadas a la crisis sanitaria por Covid-19. También se ha consolidado el modelo de Inspecciones Masivas por Zona (o cierres perimetrales) teniendo en cuenta un análisis de las nuevas tendencias de fraude.

Para hacer **seguimiento del problema del fraude**, se ha trabajado en un modelo de análisis más completo que **permite diferenciar el fraude visible** (que los clientes perciben) **de aquel no visible** (tales como títulos mal utilizados, clonados, manipulados, etc.). Esto permite tratar la vertiente del impacto económico al mismo tiempo que la de percepción de la seguridad de la clientela. Se ha **colaborado con el cuerpo de Mossos d'Esquadra** en la investigación que ha permitido la **desarticulación de un grupo criminal dedicado a la falsificación de títulos de transporte**.

Respecto al año 2021, se han reducido las incidencias relacionadas con presencia de carteristas (un 4,15% del total).





## Seguridad en el bus

- **Finalización del Proyecto de Seguridad Integral:** gracias a la colaboración de una consultora externa se han diseñado:
  - El Plan de Seguridad Integral de Bus (PSIB).
  - Creación del Comité de Seguridad Integral de Bus (CSIB).
- **Aprobación de la Política de Seguridad Integral de Bus:** consiste en fomentar y consolidar la cultura de seguridad y su desarrollo en todos los niveles de la organización. Esta política recoge los principios rectores en materia de seguridad de TB y es el marco a tener en cuenta en la confección y desarrollo de protocolos, procedimientos y normativa de seguridad.
- **Iniciación del proyecto de instalación de cámaras de videovigilancia en los autobuses:** el objetivo es instalar cerca de 5.000 cámaras para mejorar la seguridad en el transporte público.
- **Obras de adecuación de la seguridad en el CON de Horta:** se encuentra en la fase de desarrollo siguiendo el modelo de seguridad física definido.
- **Colaboración entre el Centro de Control de Bus (CCB) y el Centro de Control de Seguridad de Bus (CCSB):** su objetivo es definir sus protocolos de actuación y procedimientos operativos para hacerlos eficaces y eficientes.
- **Finalización del contrato de Seguridad Privada de TB:** actualmente, se está trabajando en la licitación del nuevo contrato que se iniciará a mediados de 2023.

## Impacto en la salud y seguridad de la clientela

En cuanto al **impacto en la salud y la seguridad** del principal servicio que presta TMB, que es el transporte público de viajeros, se puede asegurar que se evalúa la totalidad de su impacto en la seguridad de las personas trabajadoras y pasajeras a fin de cumplir la normativa legal y, al mismo tiempo, realizar en ella las mejoras pertinentes. Además de las acciones de prevención de riesgos laborales, cabe destacar las acciones de limpieza de vehículos e instalaciones para combatir la Covid-19, las actuaciones para erradicar al amianto en trenes e instalaciones de FMB, y el despliegue de desfibriladores (DEA) en la red de metro.

En **materia de seguridad** de metro, cabe destacar la aplicación de los protocolos existentes para luchar contra el acoso sexual, la LGTBIfobia, y un plan para combatir el vandalismo de los grafiteros. En el Bus, cabe resaltar la aprobación de la Política de Seguridad Integral de Bus, la creación del Comité de Seguridad Integral de bus y el inicio de la instalación de cerca de 5.000 cámaras dentro de los autobuses, entre otros. Por otra parte, el Servicio de Operaciones de Ciberseguridad (SOC) de TMB se ha adherido a la Red Nacional de Servicios de Operaciones de Ciberseguridad.

**En cuanto a la salud**, dentro de la Medida de prestación del servicio (MPS) de bus, se encuentra el indicador “Viajeros con vehículos con bajas emisiones locales”, que mide el pasaje que viaja con autobuses de bajas emisiones.



## 4.3.2. Protección de datos

Durante el año 2022, se ha dado continuidad a la labor de refuerzo del cumplimiento de la regulación vigente.

- **Iniciación del Plan de acción derivado de la Auditoría de Protección de Datos**, desde la Oficina del/ de la Delegado/a de Protección de Datos, realizada por el anterior Delegado/da en el año 2020. Se han celebrado reuniones con los diferentes ámbitos de TMB con el fin de asignar tareas y programar tiempos de implementación de las diferentes medidas.
- **Atención y gestión de las solicitudes de ejercicio de derechos de protección de datos recibidos.** En total, se han gestionado 164 solicitudes y se han derivado 90 a otros canales de servicios de TMB al no tratarse estrictamente de ejercicios de derechos.
- **Grabación de 14 Incidencias de Seguridad:** 11 supuestos no han requerido notificación a la Autoridad porque se ha determinado un riesgo bajo para los derechos y libertades de los interesados y de las interesadas. Asimismo, tampoco se ha considerado necesario proceder a la comunicación de la violación de seguridad dado este bajo riesgo. Se han notificado a la Autoridad 2 brechas de seguridad.
- **Sensibilización sobre la importancia del cumplimiento de la regulación en materia de los datos de carácter personal**, a través de 3 sesiones formativas a 139 empleados y empleadas sobre las siguientes materias: el ciclo de vida de los datos y de tratamientos, las brechas de datos personales, la incidencia de la normativa de protección de datos en la selección y contratación de empresas proveedoras con acceso a datos.

- **Recepción de 56 consultas por parte de los distintos ámbitos de TMB.** Adicionalmente, se ha dado apoyo específico en la suscripción de contratos de encargado y cláusulas tipos.
- **Realización de actualizaciones en el Registro de Actividades de Tratamiento (RAT)** con la información sobre los tratamientos de datos personales que se realizan en TMB: se ha introducido el tratamiento de Geolocalización y se ha modificado el tratamiento de grabaciones de voz y videovigilancia.
- **Revisión de documentos de afectación directa a la Seguridad de la información de TMB** y el cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad.

- **Publicación de artículos de diversas materias de Protección de Datos**, desde la oficina del Delegado/a de Protección de Datos, con carácter informativo para todo el personal.

En cuanto a requerimientos de la Autoridad, se ha recibido:

- Una notificación de un procedimiento de tutela de derechos derivado de la denuncia presentada por un exempleado, con resultado de archivo.
- Un requerimiento de información previa derivado del procedimiento anterior, a través del cual se ha solicitado información específica sobre el tratamiento de los datos de los ex empleados y ex empleadas.
- Una notificación de apertura de procedimiento sancionador por falta de medidas de seguridad en el tratamiento de los datos de los ex empleados y ex empleadas. El procedimiento se encuentra en curso.



## 4.4. Comunicación externa

### 4.4.1. Relación con los medios de comunicación

En 2022, se han contabilizado 8.450 apariciones de TMB en los medios de comunicación, lo que representa ya de entrada un número superior al del año anterior (+24%). Como tema más difundido en los medios de comunicación, destaca el del sistema tarifario (con los descuentos aplicados desde septiembre), que representa el 10,2% del total (866 impactos), seguido de alteraciones del servicio programadas (obras de mejora de la L5 especialmente), con un 10% del total (847 noticias).

Desde el Gabinete de prensa se han elaborado y difundido 210 notas informativas, además de la organización de 90 actas o encuentros con los medios. Se han gestionado 600 solicitudes de información y también 171 permisos de grabación en los medios, entre otras acciones. En TMB noticias, se han publicado 409 piezas informativas y se han recibido más de 400 mil visitas.

### 4.4.2. Presencia en las redes sociales y campañas importantes

En cuanto a las cifras de las redes sociales, en TMB se cierra el año con una comunidad total que sigue creciendo, con más de 543 mil seguidores, un 4% más respecto a 2021. Los contenidos publicados en estos canales durante 2022 suman cerca de 10 millones de impresiones.

En el perfil de TMB en WeChat se acumulan más de 10 mil seguidores, casi el doble que el año anterior. El blog del Hola Barcelona ha recibido más de 21 mil visitas y en Google My Business las novedades publicadas han impactado a más de 400 mil personas.



Son las imágenes que obtuvieron más me gustas durante el 2022 en el Instagram de @tmb\_bcn

Para aumentar la vinculación, hacer crecer el alcance de las publicaciones y fidelizar a la comunidad, se han ideado diferentes acciones especiales en las redes sociales. En total, se han realizado 14 concursos, vinculados al Concurso de Relatos Cortos, al Subtravelling, al servicio del Barcelona Christmas Tour, del Barcelona Night Tour y de la línea express X1 de bus, así como a los 100 años de la red de Bus.

En las redes sociales se han hecho 18.239 tuits en Twitter, 928 publicaciones en Facebook, 848 en Instagram y 146 en LinkedIn.



Desde el punto de vista de la comunicación corporativa, destaca la conmemoración del Centenario de la red de Bus, que ha comportado numerosas acciones y actividades. Cabe destacar la elaboración de los libros *Los autobuses de Barcelona*, *Historia de la CGA* y *Petita història de la Xarxa de bus de Barcelona*, la exposición sobre el autobús histórico Tilling Stevens en el Espacio Mercè Sala y la confección de vídeos, entre otras acciones.

Destaca también, “Barcelona’t con TMB”, la campaña corporativa de promoción del transporte público y difusión de los valores de marca de TMB, que gozó de una gran difusión de medios.

Otra campaña fue la de captación de usuarios para altas de la T-Mobilitat en los canales de venta de TMB, especialmente en TMBApp.

Otra acción a destacar fue la campaña “Muévete por la terapia génica” y las campañas realizadas en el Mes Europeo de la Diversidad (mayo 2022), que consistieron en 4 acciones de comunicación, una por semana: Acción contra la LGTBIFobia y la acción “Si somos iguales, somos mejores”, con el objetivo de presentar varios perfiles de profesionales de TMB con su propia diversidad.

Las campañas sobre las Personas Mayores llevadas a cabo para poner en valor a las personas trabajadoras jubiladas y su contribución a la empresa; y la Campaña Mujeres, que consiste en acciones destinadas a potenciar el talento femenino en TMB.

Dentro de las campañas segmentadas, destacan las del Primer bus de hidrógeno, la de los Buses EcoBus de hidrógeno con Iberdrola, las campañas segmentadas de promoción del transporte público en varios municipios, la acción de difusión en los canales digitales sobre la instalación de desfibriladores en la red de metro, la campaña de comunicación de la Hackathon y la acción de promoción de la estación Metrolinera, entre otros.

Por otra parte, se han elaborado diferentes planes de comunicación, entre los que destacan los que se realizaron para informar de las diversas actuaciones de mejoras de infraestructuras del metro que representaron los cortes de servicio de la Línea 5 en Semana Santa, y los cortes de servicio de las líneas 3 y 5 en verano, así como el Plan de comunicación de las nuevas líneas de Bus a Demanda.

Dentro de los proyectos de identidad corporativa, destacan: la definición y diseño de la nueva marca AMBici, así como los elementos de identidad para la app, la bicicleta y las estaciones de aparcamiento; el rediseño de la nueva imagen de los Buses de Barrio de nueva incorporación y la imagen de la nueva tienda Hola Barcelona Store.

Por último, cabe mencionar la participación de TMB en el Tomorrow.Mobility World Congress 2022, dedicado este año a algunos de los principales proyectos en marca de TMB como: nuevos metros, el bus de hidrógeno, el Plan de eficiencia energética, el AMBici, el Bus a demanda y el Centenario de la red de Bus.



5

Gestión  
responsable



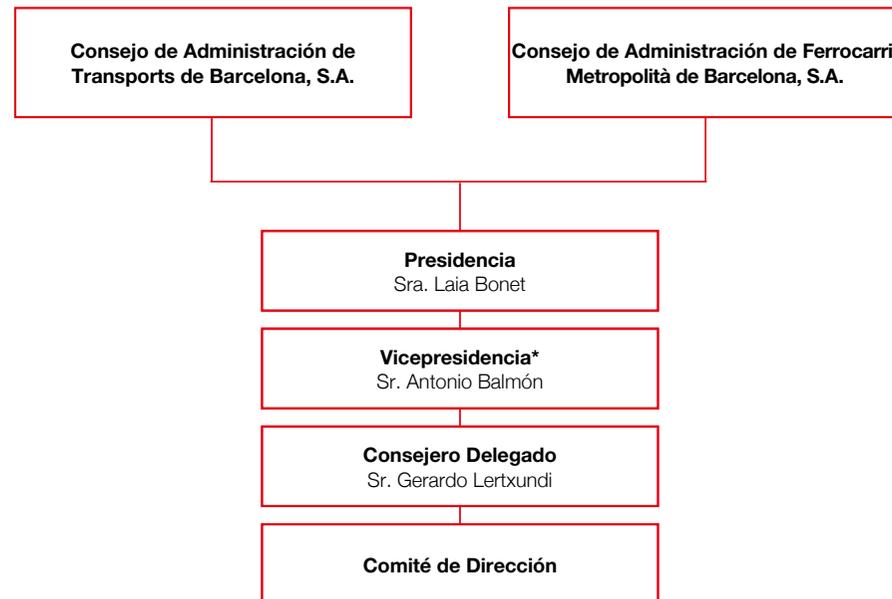
## 5.1. Ética y buen gobierno

### 5.1.1. Gobernanza

#### Órganos de gobierno

El Órgano de administración, representación y decisión de las sociedades Transports de Barcelona, S.A. (TB) y de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (FMB) es el Consejo de Administración de las respectivas empresas. Las personas miembros de este órgano de representación son nombradas 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, S.A., y Transports Metropolitans de Barcelona, S.L., el órgano de gobierno está formado por una persona administradora única, el Consejero Delegado, común en las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Transports de Barcelona, S.A.



(\*) El Sr. Antonio Balmón fue nombrado vicepresidente el 22 de marzo de 2022.

Las personas miembros de los Consejos de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona y Transports de Barcelona, S.A. a 31 de diciembre de 2022 son las siguientes:

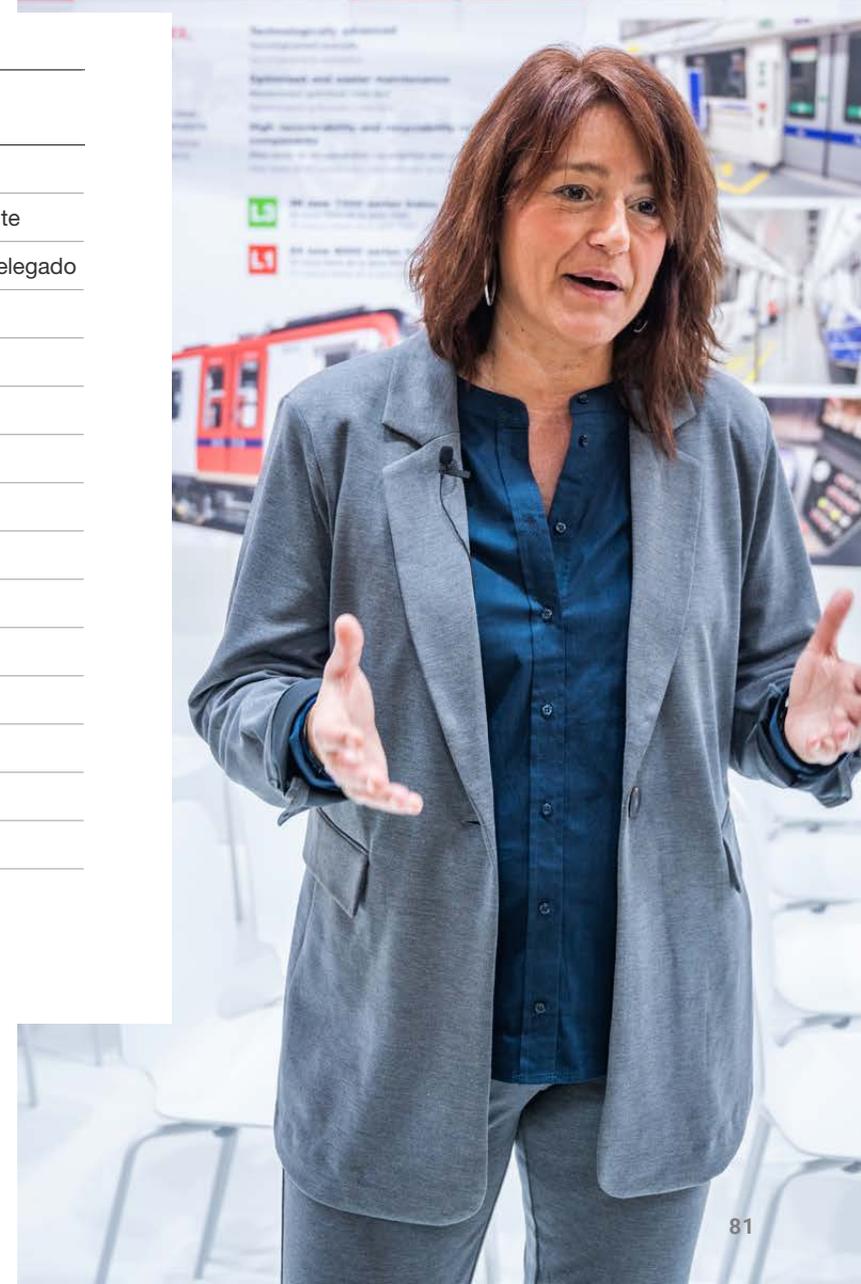
**Consejo de administración de FMB  
a 31 de diciembre de 2022**

Laia Bonet Rull	Presidenta
Antonio Balmón Arévalo	Vicepresidente
Gerardo Lertxundi Albéniz	Consejero Delegado
Raimond Blasi Navarro	Consejero
Carlos Campdepadrós García	Consejero
José Castro Borrallo	Consejero
Jordi Coronas Martorell	Consejero
Marcel Escudé i Pasqual	Consejero
Manuel Gómez Acosta	Consejero
Candela López Tagliafico	Consejera
Jordi Martí Grau	Consejero
Antonio Martínez Flor	Consejero
Marc Sanglas Alcantarilla	Consejero
Antoni Segarra Barreto	Consejero
Esteve Serrano Ortín	Consejero

**Consejo de administración de TB  
a 31 de diciembre de 2022**

Laia Bonet Rull	Presidenta
Antonio Balmón Arévalo	Vicepresidente
Gerardo Lertxundi Albéniz	Consejero Delegado
Josep M <sup>a</sup> Aguirre Font	Consejero
José Castro Borrallo	Consejero
Jordi Coronas Martorell	Consejero
Carlos Campdepadrós García	Consejero
Manuel Gómez Acosta	Consejero
Joan Jaume Oms	Consejero
Candela López Tagliafico	Consejera
Jordi Martí Grau	Consejero
Antonio Martínez Flor	Consejero
Jordi Porta Pruna	Consejero
Esteve Serrano Ortín	Consejero
Francina Vila Valls	Consejera

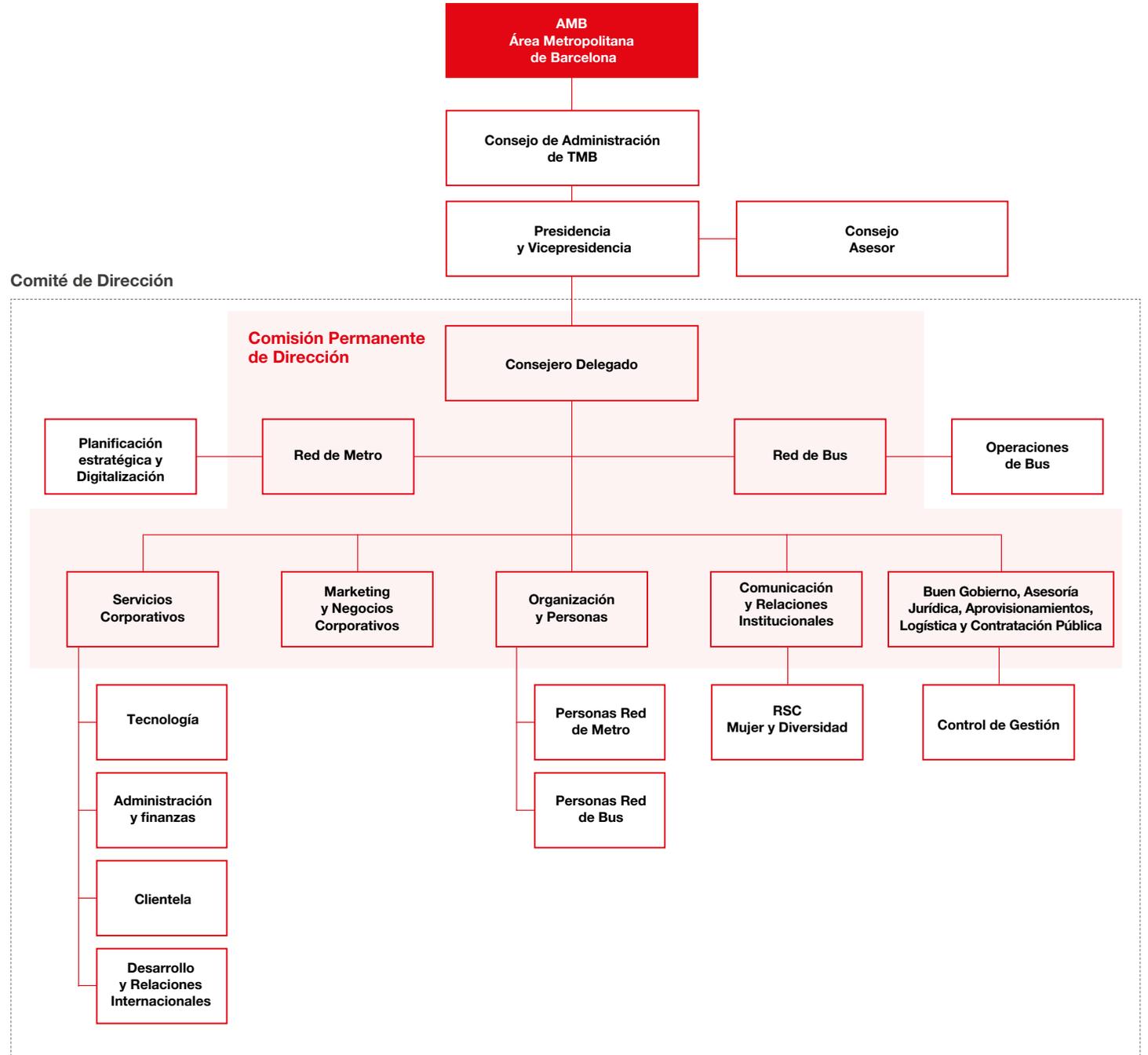
Secretario de los Consejos: Oriol Sagarra Trias.  
Vicesecretario de los Consejos: Jaume Garcia Soler.



## Órganos de gestión y estructura organizativa

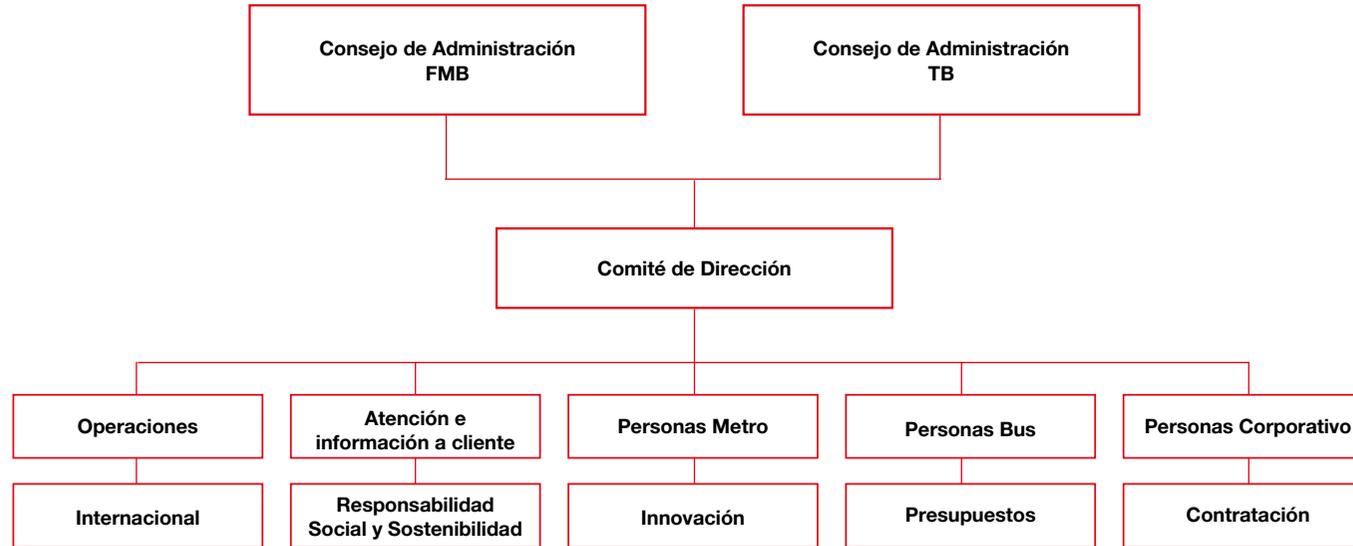
En su constitución, los consejos de administración de Transports de Barcelona, S.A. y de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. nombraron a un consejero delegado, miembro de los consejos, con delegación de facultades y apoderamientos, que se encarga de la administración ordinaria de las sociedades.

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 a través del **Comité de Dirección** y otros **Comités permanentes**.



## Modelo de Gobernanza

Se mantienen los distintos comités con visión de negocio y de gestión transversal que, junto con el Consejo de Administración y el Comité de Dirección, conforman el modelo de gobernanza de TMB:



## 5.1.2. Normativa y reglamento

### Compliance

Se ha continuado con el desarrollo e implementación del Plan de Acción aprobado por el Consejo de Administración en mayo de 2020:

#### · Normas aprobadas

- Política de prevención del consumo de alcohol, drogas y sustancias psicoactivas.
- Procedimiento para la prevención y corrección de conflictos de intereses.
- Directriz de Propiedad Intelectual e Industrial.
- Directriz para el uso de licencias en el ámbito informático y tecnológico.
- Directriz para la gestión de poderes.
- Directriz de defensa letrada de empleados y empleadas

#### · Canal Ético

En el contexto de finalización del período máximo de transposición de la Directiva 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión, el mes de marzo de 2022 se habilitó el uso y disponibilidad del **Canal Ético** a todos los efectos, que adecua el Reglamento de funcionamiento y la posibilidad de realizar las comunicaciones de forma anónima, para así avanzar el trabajo que se derivará de la norma nacional de transposición.

Este año, se han recibido un total de 6 denuncias, de las cuales 2 fueron archivadas por desistimiento de la persona denunciante (no aportaron información). De las 4 restantes, 2 se encuentran en curso y 2 han sido resueltas:

- 2 denuncias sobre Procesos de promoción interna. (Una de ellas en curso).
- 1 denuncia por desigualdad salarial.
- 3 denuncias por vulneración de derechos fundamentales. (Una de ellas en curso).

Por otra parte, se han atendido y resuelto las consultas recibidas en el buzón de Consultas del Código Ético. En total, se han recibido 9 consultas en relación con diferentes materias.

#### · Plan de Medidas Antifraude

En relación con la aplicación de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Unión Europea, se ha definido un Plan de Acción y se ha integrado dentro del Programa de *Compliance* de TMB. En particular, se han llevado a cabo las siguientes acciones:

- Confección del Plan de Medidas Antifraude de TMB aprobado por el Consejo de Administración (julio de 2022).
- Declaración Institucional de lucha contra el fraude (junio de 2022).

Se han impartido dos sesiones de formación en materia Antifraude, dirigidas a personas empleadas de TMB que participan específicamente en la gestión de los fondos Next Generation EU, con la asistencia de un centenar de personas (junio y julio de 2022).

- Confección y aprobación del procedimiento para la prevención y corrección de conflictos de interés como desarrollo de la Política de Conflictos de Interés, que da cumplimiento a las exigencias recogidas en la Orden 1030 (octubre de 2022).

Se habilitó el uso y disponibilidad del Canal Ético con carácter universal



### · Jornadas formativas y de sensibilización

Los programas formativos se han adecuado al perfil de las personas destinatarias y abordan las siguientes materias:

Programa de *Compliance* de TMB, Código ético y de Conducta de TMB, Conflictos de intereses, Políticas y normas internas aprobadas por la Comisión de Ética y el Plan de Medidas Antifraude de TMB.

A continuación, se muestran los cursos impartidos:

Curso	TOTAL GRUPO TMB				
	duración (horas)	número de sesiones	horas lectivas	número de asistentes Grupo TMB	horas-asistencia Grupo TMB
Contratación Pública, acuerdos marco, CPC y clasi	16	2	16	16	128
Integr. Antifraude contrat. Pública.	6	1	6	1	6
La concurrencia en las licitaciones	3	4	6	254	381
Plan Medidas Antifraude-Conflictos de Interés	5,5	4	11	76	367
Prevención y detección de fraude bancario y est.	6	6	18	42	126
Gestión del fraude por ACIS	3	5	15	27	81
Políticas de Compliance en vigor	1	1	1	50	50
Ciberseguridad industrial	42	2	42	12	252
<b>Total</b>		<b>25</b>	<b>115</b>	<b>478</b>	<b>1.391</b>

Dentro del Comité de Dirección, recibieron formación 1 mujer y 3 hombres, lo que representa el 22,22% de este colectivo. Finalmente, en 2022, no se ha registrado ningún caso de corrupción en el Grupo TMB.



## Cumplimiento socioeconómico

En el ejercicio 2022, se han producido una serie de multas y sanciones no monetarias significativas por incumplimiento de leyes o normativas en materia social o económica:



### Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.:

- Sanción del Departamento de Empresa y Trabajo de la Generalitat de Catalunya, por importe de 52.925 euros.
- Pago multa de tráfico de 200 euros en el ayuntamiento de l'Hospitalet de Llobregat.



### Transports de Barcelona, S.A.:

- Sanción del Departamento de Empresa y Trabajo de la Generalitat de Catalunya, por importe de 47.176 euros.
- Pago de multas de tráfico de 100 euros en el Ayuntamiento de l'Hospitalet de Llobregat.
- Pago de multas de tráfico de 600 euros en el Ayuntamiento del Prat de Llobregat.
- Pago de multa de ITV de 100 euros en el Servei Català de Trànsit.

## Política pública

En 2022, no ha habido contribuciones a partidos y/o a representación política.

**El total de remuneraciones para todos los conceptos de las personas miembros de los consejos de administración** ha sido de 125 mil euros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (en el ejercicio 2021 fueron 137 mil euros), y de 122 mil euros en el caso de Transports de Barcelona, S.A. (en el ejercicio 2021 fueron 133 mil euros), de los que corresponden a retribuciones a la Alta Dirección la cantidad de 81 mil euros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (en el ejercicio 2021 fueron 80 mil euros) y de 79 mil euros en el caso de Transports de Barcelona, S.A. (en el ejercicio 2021 fueron 78 mil euros).

Ambas Sociedades han satisfecho una póliza de responsabilidad civil de Administradores y Directivos por importe de 4 mil euros cada una (4 mil euros cada Sociedad en el año 2021).

## Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

En 2022, se han realizado las siguientes aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro:



**Societat Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.**

**145.384€**

Aportación a la Fundación TMB



**Societat Transports de Barcelona, S.A.**

**145.384€**

Aportación a la Fundación TMB



## 5.2. Gestión del riesgo

### 5.2.1. Sistema de gestión de riesgos

#### Modelo de Gestión de Riesgos

La gestión de riesgos y oportunidades pretende identificar, medir, prevenir y mitigar los riesgos asociados a las actividades y funciones de procesos, y así conducir los esfuerzos de la organización a alcanzar los objetivos relacionados con la protección, prevención y generación de valor, de modo que se puedan tomar decisiones acertadas y así cumplir la estrategia y objetivos planteados.

La metodología utilizada para identificar y evaluar los riesgos se basa en la serie de normas ISO 31000 y algunos requerimientos de COSO (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*), además de los propios requisitos establecidos en la normas que tenemos certificadas.

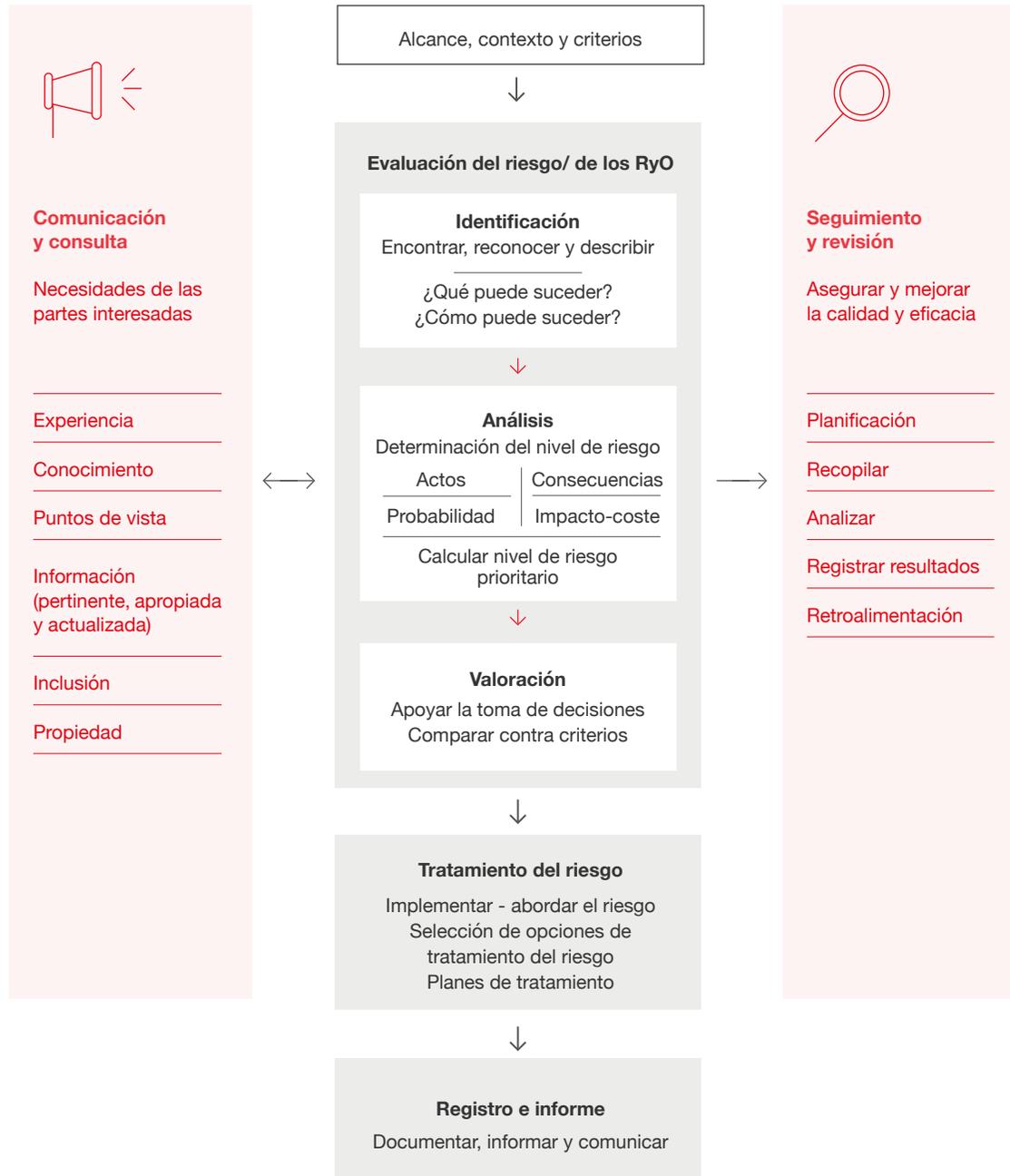
El sistema de gestión de riesgos y oportunidades tiene como referencia el mapa de procesos de TMB, identificando y evaluando los efectos negativos y positivos de las actividades contenidas en los procesos. En esta identificación de riesgos y oportunidades por proceso, se ha considerado el análisis del contexto (cuestiones internas y externas) y los requisitos pertinentes de las partes interesadas.

En concreto, se han identificado los riesgos de no obtener los resultados esperados de cada proceso y las oportunidades de obtener efectos deseables, que deben abordarse con la finalidad de:

- **Asegurar que se pueden alcanzar los resultados previstos**, como proporcionar productos y servicios que satisfagan los requisitos de la clientela, y los requisitos legales y reglamentarios aplicables, así como aumentar la satisfacción de la clientela a través de la aplicación eficaz del sistema.
- **Aumentar los efectos deseables y prevenir o reducir efectos no deseables.**
- **Alcanzar la mejora.**



Asimismo, los riesgos se han clasificado teniendo en cuenta los entornos o categorías de aplicación:



Los principales riesgos a los que TMB se ha enfrentado en 2022 no han cambiado sustancialmente respecto a los identificados el año anterior. Con motivo de la implantación de la norma ISO 45001, se han introducido en el sistema nuevos riesgos relacionados con la seguridad de la plantilla.

Han adquirido una mayor relevancia, por el entorno actual, riesgos relacionados con las tecnologías de la información, riesgos relacionados con la subida de la inflación, suministros de materias primas y el elevado coste de suministros, o de carácter ambiental, entre otros.

Como resultado de esta revisión, se ha producido un pequeño incremento. Hay identificados un total de **768 RyO** de los procesos de TMB, de los cuales **247 se han considerado prioritarios**.

## 5.2.2. Riesgos y Oportunidades más relevantes

### Riesgos

- ✘ Afectación negativa del servicio o de la actividad.
- ✘ Pérdida de cuota de mercado y/o reducción de la demanda.
- ✘ Contaminación del agua y/o suelo.
- ✘ Mala ejecución del proyecto en tiempo y forma.
- ✘ Insatisfacción de la clientela y/o de las personas usuarias y/o de otras partes interesadas.
- ✘ Incumplimiento de los procedimientos internos de trabajo establecidos.
- ✘ Insatisfacción de la clientela interna y/o del personal.
- ✘ Empeoramiento o daño a la imagen corporativa.
- ✘ Incumplimiento de objetivos, planes, programas y acciones de mejora.
- ✘ Incremento de la generación de residuos/empeoramiento de su gestión.
- ✘ Sanción económica por parte de las administraciones.

### Oportunidades

- ✔ Mejorar la gestión de activos (infraestructuras, flota y tecnologías).
- ✔ Mejorar la eficacia de la prestación y la operación.
- ✔ Mejorar la capacidad de respuesta a la necesidad de recursos tecnológicos para perfeccionar sus procesos.
- ✔ Mejorar la imagen y el posicionamiento de la compañía. Ser referente en movilidad sostenible y segura.
- ✔ Optimizar los recursos a través de la gestión eficaz de información y de datos que permiten tomar decisiones.
- ✔ Mejorar la gestión, seguimiento y control de ventas y recaudación.
- ✔ Mejorar la eficacia en la operación y el mantenimiento del activo flota.
- ✔ Mejorar la eficacia en la toma de decisiones y mejora continua de los resultados del sistema de gestión.
- ✔ Mejorar la obtención de los datos y la monitorización online de indicadores de seguimiento de la demanda y la oferta.
- ✔ Mejorar la eficacia del proceso de gestión y asignación de recursos.

Se ha desarrollado un cuadro de mando para facilitar el análisis y el seguimiento de riesgos.

Para los riesgos y oportunidades prioritarios, se han establecido las acciones y tratamientos más adecuados para eliminar o minimizar su impacto o maximizar los beneficios en el caso de las oportunidades. Asimismo, se han identificado y detallado los indicadores más adecuados para medir el cumplimiento de los procesos y/o actividades y los riesgos y oportunidades prioritarios se han vinculado a las acciones derivadas del Plan Estratégico 2021-2025.

Una vez completada y revisada la evaluación de los riesgos, se han aplicado las acciones pertinentes para cambiar la probabilidad de que sucedan los riesgos o sus efectos o ambas cosas, y para asegurar su efectiva implantación. Una vez implantadas las acciones, se sigue un proceso estandarizado para reevaluar el nivel de riesgo, con la intención de determinar su tolerancia respecto a criterios establecidos, para decidir si se requiere tratamiento adicional o, por el contrario, pueden darse por finalizadas las acciones.

## 5.3. Transparencia



TMB da acceso a la información corporativa objeto de publicidad activa para que la ciudadanía pueda realizar un seguimiento de la gestión del transporte público de Barcelona, conocer mejor la empresa y entender en qué se invierten los recursos.



En relación con las obligaciones de la normativa de transparencia, a lo largo de 2022, se han realizado las siguientes actuaciones:

- Desde el 1 de enero hasta el 15 de diciembre, se han recibido un total de 35 **Solicitudes de Acceso a la Información Pública (SAIP)**, de las cuales 27 han sido estimadas, 3 no han sido admitidas, 3 se han desestimado y 2 se han derivado a otra entidad.
- En noviembre de 2022, culminó el Proyecto de Buen Gobierno llamado **Canal SAIP, una herramienta que permite la gestión automatizada** de las Solicitudes de Acceso a la Información Pública (SAIP) presentadas por la ciudadanía, y a la que se puede acceder a través del Portal de Transparencia de TMB. La herramienta, parametrizada y adaptada a las características y necesidades de TMB, cumple los requisitos recogidos en la Ley 19/2014, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, y en el Decreto 8/2021, sobre la transparencia y el derecho de acceso a la información pública. Esta herramienta mejora el servicio porque:
  - Identifica a **la ciudadanía a través del Sistema VÁLid** de la Administració Oberta de Catalunya (aspecto nuevo en TMB).
  - Incluye un **sistema de alertas y notificaciones de cambios de estado de la solicitud**, que mantiene a la ciudadanía informada en tiempo real.
- Realiza el **cómputo de plazos y alerta a las áreas de TMB** involucradas en la preparación de la información solicitada.
- Permite de forma automática la **interacción entre el Buen Gobierno y los enlaces de las áreas de TMB** responsables de facilitar la información requerida.
- Garantiza **la seguridad de la información** en las transmisiones y permite disponer de la trazabilidad de todo el proceso.
- Cada una de las empresas del grupo con mayoría de capital público serán responsables individualmente del cumplimiento de sus obligaciones de publicidad activa. El hecho de que TMB disponga de una web común para todas estas empresas no debería ser un obstáculo para que se pueda identificar, cuando corresponda, a cuál de ellas se refieren las diversas informaciones publicadas para garantizar que se cumplan las obligaciones de publicidad activa de forma individual por parte de cada ente.

En cuanto a las **auditorías de transparencia**, con relación al nivel de cumplimiento por parte de TMB, el informe MIPAT de la Agencia de Transparencia de 2022 recoge en términos generales los siguientes aspectos de mejora:

- Actualizar las informaciones publicadas de forma constante y permanente y, en los casos que sea adecuado, mantener la trazabilidad respecto a la información relativa a los años anteriores.
- Ampliar la información publicada sobre los altos cargos y el equipo directivo de la institución.
- Evitar la publicación de información en el Portal de Transparencia mediante enlaces insertados en documentos en formato PDF.
- Diseñar un sistema de publicación de la información basado en un Portal de Transparencia que aloje todos los documentos y archivos de forma directa, estructurada y ordenada, y que facilite la reutilización de la información.
- Añadir información sobre los parámetros en materia de interacción con la ciudadanía, especialmente en lo que se refiere al registro de los grupos de interés.
- Clasificar la información en función de la entidad del grupo al que corresponde.

Con relación a la **publicidad activa**, se ha actualizado e incorporado en el Portal de Transparencia nueva información suministrada por los diferentes ámbitos de TMB.



El canal SAIP permite la gestión automatizada de solicitudes de información pública

## 5.3.1. Grupos de interés

TMB orienta sus actuaciones a la satisfacción equilibrada de las necesidades y expectativas de todos los grupos de interés que tienen intereses legítimos en su actividad. Esto permite avanzar en el camino de la sostenibilidad y, por tanto, en el cumplimiento equilibrado de todas sus responsabilidades en materia económica, ambiental, social, de ética y gobernanza.

Los grupos de interés de TMB son todos aquellos colectivos que razonablemente afectan, están afectados o pueden llegar a estarlo en el futuro por la actividad de la empresa. Los principales grupos de interés de TMB se pueden clasificar en dos ámbitos, el interno y el externo, y son los siguientes:



Esta identificación se realiza y actualiza permanentemente a partir de nuestra historia de comunicación y relación directa con el entorno, del constante fomento del diálogo y la colaboración con todas las instituciones, entidades y organizaciones que interactúan con TMB, del análisis de los procesos internos, de los canales de comunicación puestos al servicio de los diferentes grupos de interés y del impacto de las actividades, productos y servicios en el entorno en el que operamos.

Inspirados en los Objetivos de Desarrollo Sostenible y de acuerdo con el Plan de Responsabilidad Social de TMB, en los próximos años se avanzará en la actualización y puesta en marcha de nuevos mecanismos y procedimientos para aumentar la “Inclusión de los grupos de interés” en las estrategias, los procesos de gestión y en el compromiso de TMB con la transparencia y el rendimiento de cuentas.

## Necesidades y expectativas de las partes interesadas

Contar con la confianza de nuestros grupos de interés y fortalecer su relación con ellos es prioritario para conseguir los objetivos estratégicos. Para ello, se cuenta con un sistema de gestión que establece el marco general de actuación, así como procedimientos que permitan priorizar y gestionar las necesidades y expectativas de las partes interesadas.

Se dispone de un modelo de identificación, evaluación y seguimiento de las partes interesadas trazado y enajenado con el plan estratégico de TMB, el cual permite determinar la importancia de las partes interesadas y sus necesidades y expectativas mediante un modelo de priorización sobre la base de impacto e interés.

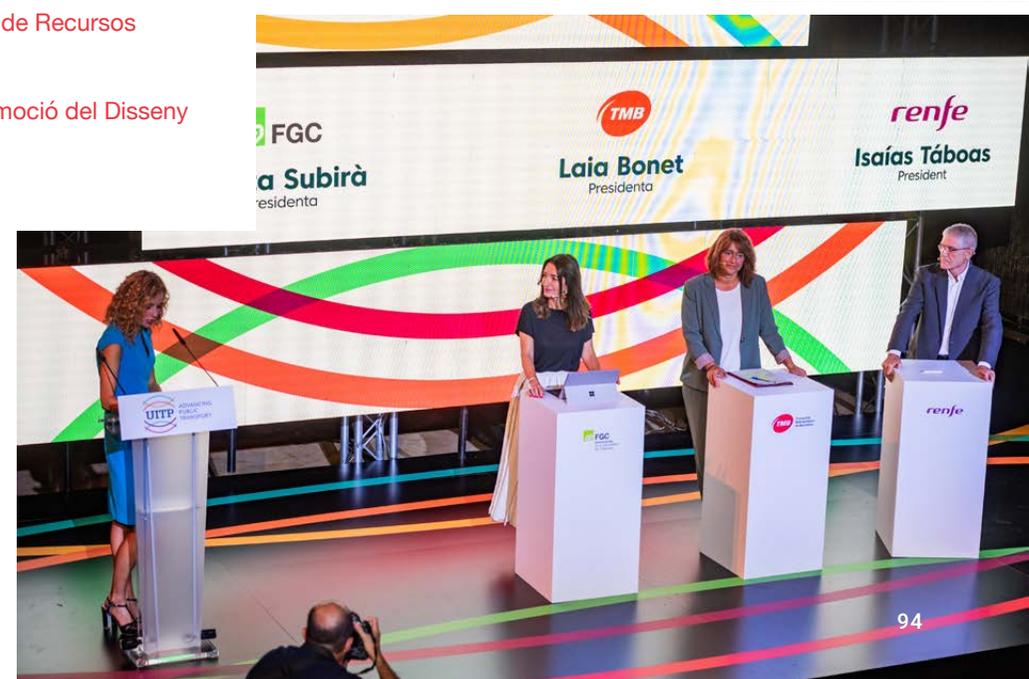
**Partes interesadas principales:** Administraciones tutelares y reguladoras, Otros servicios de transporte (competidores), Clientela, Entidades bancarias/financieras, Empresas del grupo, Empresas externas, Entidades de certificación y acreditación, Fundaciones y ONG, Medios de comunicación, Personal directivo y mandos, personas propietarias y accionistas, Consejo de administración y/o asesor, Servicios de emergencias, Socios dentro de la ATM, Plantilla, Vecindario, Asociaciones y colectivos, Asociaciones vecinales, Mundo académico (comunidad educativa) y Centros tecnológicos.

Origen	Partes interesadas	Descripción	Necesidad (N)/ Expectativa (E)
Externo	Administraciones tutelares y reguladoras	Generalitat de Catalunya, Área Metropolitana de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità y Ayuntamiento de Barcelona, entre otros.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Financiación estable de los servicios de transporte público</li> <li>Financiar las mejoras de movilidad necesarias para lograr los objetivos de oferta y medioambientales</li> <li>Lucha contra el cambio climático para reducir el consumo energético y emisiones de CO<sub>2</sub></li> <li>Cumplimiento de la normativa: medio ambiente, laboral, de prevención de riesgos, de transporte de personas, etc.</li> <li>Mejora de la calidad del aire por reducción de las emisiones contaminantes relacionadas con el tránsito (NOx y PM)</li> <li>Resolver los conflictos laborales con la máxima celeridad y con el mínimo impacto sobre la movilidad</li> </ul>
Externo	Clientela	Público en general, turistas, estudiantes, personas de edad avanzada y usuario/as con necesidades especiales, entre otros	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transporte seguro, incremento de las medidas de seguridad e higiene para evitar contagios, de Accidentes y Seguridad (agresiones)</li> <li>Puntualidad/Frecuencia</li> <li>Disponibilidad de instalaciones y equipos (de instalaciones: escaleras, ascensores, máquinas de validación y venta, etc.)</li> <li>Información clara, fiable y actualizada en el momento y accesible para todos los públicos (general, de accesos, de incidencias, ambientales) y estado de todos los activos.</li> <li>Transporte confortable (sin aglomeraciones, temperatura óptima en los vagones, estaciones, paradas limpias y cómodas)</li> <li>Recibir una buena atención (Atención al cliente: puntos TMB, Interfono, SOS, quejas, atención al cliente).</li> </ul>
Externo	Empresas externas	Empresas proveedoras, servicios subcontratados y empresas concesionarias	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obtener rentabilidad económica</li> </ul>
Externo	Mundo académico (Comunidad Educativa) y Centros tecnológicos	Escuelas, Institutos, Universidades, Centros Tecnológicos, clústeres y hubs especializados	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sinergia entre el mundo académico y administración pública: formación y transmisión de conocimiento de manera recíproca.</li> </ul>
Interno	Personal directivo y mandos	Personal directivo y mandos de TMB	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción del absentismo laboral</li> </ul>
Interno	Propietario/ Accionistas/ Consejo de Administración y/o Asesor	AMB; Consejo de Administración de TB y de FMB	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción del absentismo laboral</li> <li>Tener una estrategia de crecimiento clara</li> <li>Evitar los incumplimientos de requerimientos (multas y sanciones)</li> </ul>
Interno	Personas trabajadoras	Profesionales de TMB y representantes sindicales: delegados, CSS, SPRL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pago puntual</li> <li>Trabajar en condiciones de trabajo seguras y saludables</li> <li>Reducir la tasa de accidentes para reducir el absentismo laboral- Asignar a trabajador/a</li> <li>Fomentar la participación tanto de las personas trabajadoras como de la parte social en todas aquellas cuestiones relativas al sistema SST</li> <li>Garantizar la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras</li> <li>Asegurar la adaptación de los lugares de trabajo para los trabajadores especialmente sensibles y en situación de embarazo o lactancia.</li> </ul>

## Afiliación a asociaciones en el ámbito del transporte público y otras

TMB, a través de sus sociedades, está afiliada a distintas entidades del sector o a otras asociaciones de distintos ámbitos profesionales y sociales, entre las que destacan:

- Unión Internacional del Transporte Público (UITP).
- Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (ATUC).
- Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS).
- RAILGRUP.
- GASNAM (Asociación Ibérica que fomenta el uso del gas natural y del gas renovable en la modalidad terrestre).
- *International Rail Quality Board (IRQB).*
- Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL).
- Asociación Barcelona Global.
- Asociación para el Desarrollo de la Experiencia de Cliente (DEC) - Customer Journey.
- Asociación Española de usuarios de SAP (AUSAPE).
- Asociación Española de Compliance (ASCOM).
- Asociación Española de Profesionales de Compras, Contratación y Aprovisionamientos (AERCE).
- Asociación Española de Mantenimiento (AEM).
- Asociación Española de Financieros de Empresa (ASSET).
- Centro de Ciberseguridad Industrial (CCI).
- Asociación Española para el Fomento de la Seguridad de la Información, ISMS Forum.
- Coordinadora Catalana de Fundacions (CCF).
- Fundació Factor Humà (FFH).
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE).
- Asociación Española de Directivos de Sostenibilidad (DIRSE).
- Associació Catalana de Direcció de Recursos Humans (AEDIPE).
- Fundació Barcelona per a la Promoció del Disseny Industrial.
- Energía y Gestión ASE, S.L.



## El marco de relaciones con los grupos de interés. El ciclo de gestión

TMB se ha propuesto en los próximos años redefinir y reordenar el marco de relaciones con todas las partes interesadas, estructurar la comunicación y el diálogo con todas ellas e integrarlo en el ciclo de gestión de la empresa. Por eso, se prevé aplicar e ir actualizando de forma periódica y sistemática los siguientes pasos:



- 1 **Mapa de grupos de interés:** identificación, actualización, y priorización de los grupos de interés.
- 2 **Análisis de materialidad y contexto de sostenibilidad:** actualización permanente de sus necesidades y expectativas y cómo evolucionan a lo largo del tiempo.
- 3 **Compromisos:** establecimiento explícito y formal de los compromisos asumidos para dar respuesta de forma equilibrada a estas necesidades y expectativas.
- 4 **Marco de relaciones:** concreción del marco de relaciones, es decir, generar la infraestructura necesaria (niveles de comunicación, canales/medios, competencias relacionales, programas de colaboración, alianzas, etc.) para poder dar la mejor respuesta posible a las cambiantes expectativas de las personas interlocutoras.
- 5 **Recursos:** asignación de los recursos necesarios, establecimiento de los órganos de gestión y participación, inclusión en el Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad de TMB y aplicarlo en los procesos y productos y servicios de la empresa.
- 6 **Aprendizaje y mejora:** concreción de los mecanismos de aprendizaje para ir mejorando e incrementar paulatinamente el nivel de la excelencia en sostenibilidad en cada uno de los sucesivos ciclos de gestión.
- 7 **Comunicación y rendición de cuentas** siguiendo los criterios de los estándares locales e internacionales, tanto los relativos al contenido de los aspectos relevantes (inclusión de los grupos de interés, contexto de sostenibilidad, aspectos materiales, exhaustividad) como los relativos a la calidad de la información aportada (transparencia, claridad, comparabilidad, fiabilidad, puntualidad, etc.).

## 5.3.2. Materialidad: los aspectos relevantes

Con la voluntad de ir mejorando este procedimiento en los próximos ejercicios, durante el 2022 se han previsto los siguientes aspectos para concretar los temas materiales:

- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por la Agenda 2030 de Naciones Unidas.
- La Ley 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad.
- La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que tiene por objeto asegurar el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París de 2015, limitando el aumento de temperatura de la tierra a 1,5 °C, para reducir significativamente los riesgos y efectos del cambio climático.
- Los ejes estratégicos y objetivos del Plan Estratégico TMB 2025.
- Los retos, la misión, la visión, los valores de TMB.
- Los impactos económicos, ambientales, sociales y de ética y gobernanza razonables identificados en entrevistas realizadas de forma transversal con las personas responsables de las diferentes áreas de TMB.
- Los intereses y expectativas de los distintos grupos de interés de TMB: se ha pedido la valoración de las personas usuarias sobre el desarrollo de la actividad a través de encuestas y estudios. Se han previsto las necesidades y expectativas de las principales asociaciones y colectivos implicados en los proyectos desarrollados. También se ha practicado la escucha activa a través de los distintos canales que permiten mantener una comunicación bilateral y multilateral, constante y fluida, como las redes sociales, la web de TMB, la app de TMB para móviles, el teléfono 010, los Puntos TMB y JoTMBé, entre otros.
- La estrategia de impulso de la Agenda 2030 en la ciudad de Barcelona y el Compromiso Ciudadano por la Sostenibilidad de la ciudad de Barcelona.
- El Plan Metropolitano de Movilidad Urbana (PMMU) 2019-2024.
- El Plan Director de Movilidad 2020-2025 (PdM), realizado por la ATM.
- Los compromisos de la Generalitat de Catalunya que forman parte del Plan nacional para implementar la Agenda 2030 en Cataluña.
- Varios estudios y publicaciones de referencia en el ámbito de la sostenibilidad y la responsabilidad social que analizan las tendencias y retos de futuro, tanto en el ámbito del sector como en el ámbito general.
- Los informes de sostenibilidad y responsabilidad social de las empresas operadoras de transporte público de ciudades como París (Financial and CSR report, RATP Group), Madrid (Informe de gestión. Estado de información no financiera), EMT Madrid, Berlín (DB's corporate social responsibility, Deutsche Bahn) y Londres (Responsabilidad social corporativa, Corporate social responsibility, Transport for London).
- Los Estándares de la *Global Reporting Initiative (GRI)* para determinar los contenidos del informe y los principios de rendimiento de cuentas para valorar los canales de comunicación y la relación con los grupos de interés.



Teniendo en cuenta todos estos factores, se han identificado los asuntos más relevantes reflejados en este documento agrupados en los siguientes bloques:



### Gestión responsable, ética y buen gobierno:

- Compromiso de TMB con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- Transparencia.
- Accesibilidad a la información.
- Cumplimiento normativo. Compliance.
- Gestión ética, valores y cultura de sostenibilidad.
- Alianzas.
- Prevención de la corrupción.
- Valor económico generado y distribuido.
- Uso eficiente y equitativo de los recursos económicos.
- Compra responsable.
- Prevención de riesgos financieros y no financieros.
- Negocio internacional.
- Responsabilidad social.
- Grupos de interés.



### Servicio de calidad, innovador y seguro:

- Atención a las necesidades y expectativas de la clientela.
- Accesibilidad universal.
- Innovación e investigación.
- Seguridad y salud del pasaje.
- Protección de datos.
- Tecnología.



### Protección del medio ambiente:

- Prevención de riesgos ambientales.
- Cambio climático: reducción de emisiones.
- Minimización del uso de recursos: agua y energía.
- Residuos.
- Fomento de la movilidad sostenible.



### Compromiso con las personas trabajadoras:

- Empleo.
- Formación.
- Desarrollo del talento.
- Retribución.
- Bienestar, diversidad e inclusión.
- Relaciones sociales.
- Comunicación Interna.
- Igualdad de oportunidades y no discriminación. Diversidad e inclusión.
- Salud y seguridad laboral y bienestar emocional.



### Compromiso con la sociedad

- TMB sostenible. La contribución a la movilidad sostenible (ODS).
- TMB Educa.
- TMB Cultura.
- TMB Solidario.
- Patrimonio histórico.
- Comunicación y marketing responsable. Marca TMB.
- Civismo.
- Turismo sostenible.

Por otro lado, se han considerado menos significativos otros aspectos de sostenibilidad, como los derechos humanos, dado que la empresa opera en el ámbito del área metropolitana de Barcelona, donde no existen riesgos significativos de vulneración de derechos humanos fundamentales; la protección de la biodiversidad, puesto que la compañía lleva a cabo su actividad en un entorno urbano o zona industrial, y la información sobre la fiscalidad, porque forma parte de la información detallada en las cuentas anuales del ejercicio debidamente auditadas.

En próximos ejercicios, y en línea con el Plan de Responsabilidad Social, tenemos la voluntad de desarrollar una metodología y un proceso específico para analizar la materialidad, que incluya de forma sistemática la participación de los grupos de interés, para continuar ajustando este análisis a los retos de futuro que se nos presenten como empresa y en la satisfacción de las necesidades y expectativas de todas las partes con intereses legítimos en TMB.

Todo esto nos da legitimidad para actuar e incrementar la confianza y la reputación de TMB, lo que repercute en nuestros resultados y en el impacto positivo de nuestras actividades en todos nuestros grupos de interés y en la sociedad en general.



6

Nuestra gente



## 6.1. Perfil del grupo

### 6.1.1. Empleo

#### Contratación laboral

A lo largo de 2022, uno de los hechos más relevantes en materia de contratación laboral ha sido la puesta en marcha de la reforma laboral. Por eso, a partir de marzo, se han tenido que considerar exclusivamente modalidades contractuales propuestas en la nueva normativa laboral.

Se ha seguido en la misma línea que en los años 2020 y 2021. Se han regularizado las contrataciones temporales a medida que se cerraban los concursos de méritos del personal, pasándolos a indefinidos y, cuando era posible, vinculándolos con un anexo de relevo para posibilitar las jubilaciones parciales solicitadas.

Con relación a la tasa de reposición ordinaria (contratación indefinida), se ha mantenido el control y seguimiento iniciado en el año 2021. De acuerdo con las posibilidades legales extraordinarias del año 2022, la empresa tramitó y aprobó la **oferta de dos planes de estabilización de empleo temporal de las sociedades de TMB** previstos en la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público. Esto ha permitido disponer de una tasa de reposición extraordinaria aplicable durante 2022 y hasta 2024.

De acuerdo con el contexto actual, se ha seguido realizando un volumen de contratación laboral, en el que la mayoría de contratos temporales son de interinidad por sustitución.

Al mismo tiempo, se ha seguido con el modelo de jubilación parcial en ambas compañías y se han mantenido los mismos términos contractuales para las personas jubiladas parcialmente (25%). Este año, se utilizan como relevistas a personas contratadas temporalmente, a quienes se les hace indefinidos al 100%, y se consolida la actuación de la “guía rápida” de información de los trámites. Este procedimiento facilita la información personalizada a las personas interesadas y proporciona un acompañamiento desde una vertiente más emocional por parte del equipo de RRHH.

Los procesos contractuales de verano han sido los habituales para cubrir la plantilla estructural en los periodos de vacaciones. Aparte de estos, se han atendido todas las necesidades relacionadas con la prolongación de las contrataciones, para hacer frente tanto a incrementos de oferta sobrevenidos (lanzaderas) como por necesidades de formación de la plantilla.

En resumen, las cifras globales, por género, han sido las siguientes:

Casuísticas	FMB		TB		Total
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
Nuevos jubilados parciales	14	9	2	72	97
Nuevos contratos indefinidos	54	63	2	17	136
Transformaciones a indefinidos	95	119	30	206	450
Nuevos contratos indefinidos de relevo	0	0	1	2	3
Transformaciones a indefinidos de relevo	8	18	16	55	97
Temporales puros	230	229	54	404	917
Novaciones de objeto o jornada	61	50	19	122	252
Reingresos puestos alternativos	1	7	0	0	8
<b>Total</b>	<b>463</b>	<b>495</b>	<b>124</b>	<b>878</b>	<b>1.960</b>

Además, se han realizado todas las novaciones asociadas a cambios de categoría y/o de función, que no están incluidas en el cuadro anterior, ya que no ha supuesto modificar el tipo de contrato.

Por último, se han gestionado las bajas de empresa, ligadas no exclusivamente a la contratación, según las siguientes causas:

Motivo de la baja	FMB		TB		Total
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
Despido	0	1	0	7	<b>8</b>
Baja voluntaria	5	9	0	5	<b>19</b>
Defunción	2	2	2	6	<b>12</b>
Excedencias	11	13	5	5	<b>34</b>
Finalización de contrato	239	244	30	274	<b>787</b>
Incapacidad permanente	4	14	2	17	<b>37</b>
IT pago directo	45	29	13	105	<b>192</b>
Jubilación total	9	39	1	58	<b>107</b>
No superación período de prueba	0	1	0	0	<b>1</b>
Suspensión de contrato	0	1	0	0	<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>315</b>	<b>353</b>	<b>53</b>	<b>477</b>	<b>1.198</b>

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



- **Seguro de vida:** no se realiza ningún tratamiento diferenciado entre las personas trabajadoras a tiempo completo y las que tienen contrato a tiempo parcial o temporal.



- **Asistencia sanitaria:** el programa de asistencia sanitaria no excluye a las personas trabajadoras contratadas a tiempo parcial o completo.



- **Cobertura por incapacidad e invalidez:** en cuanto a los complementos salariales que realiza la empresa de forma complementaria a las prestaciones de la Seguridad Social de incapacidad temporal (IT), no existe diferencia entre las personas trabajadoras a tiempo completo y a tiempo parcial, o con contrato temporal. La cobertura por invalidez se abonará a las personas trabajadoras cuya invalidez haya sido reconocida como permanente (total o absoluta) por la Seguridad Social. En TMB, estas prestaciones se abonan a la plantilla adherida a los Planes de Pensiones, y no se hace diferenciación alguna entre el contrato a tiempo completo y el contrato a tiempo parcial o temporal. Aquellas personas trabajadoras que no se encuentren adheridas al Plan de Pensiones disponen de coberturas por invalidez sin diferenciación del tipo de contrato.



- **Permiso parental:** no existe diferencia por tipo de contrato, pero la prestación por maternidad/paternidad será superior o inferior en función del tipo de contrato.



- **Provisiones por jubilación:** dado que la legislación estableció la obligatoriedad de externalizar los compromisos por pensiones, no existen provisiones por pensiones, pero sí se dispone de aportaciones a los Planes de Pensiones por la contingencia de jubilación. En este caso, no se realiza ningún tratamiento diferenciado entre la plantilla con contrato a tiempo completo frente a la de tiempo parcial o temporal.

## Selección y promoción

Durante 2022, se ha continuado la ejecución del Plan de Conversión Contractual de TMB, se ha aplicado la normativa de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, tanto en los procesos de selección como dentro de las políticas de contratación, y se han gestionado los concursos de méritos vinculados al plan, con un grado de consecución del 96,27%.

En el ámbito de las operaciones, se han llevado a cabo diversos procesos externos con bastante relevancia para TMB, entre los que se encuentran:

- Agentes de Atención al Cliente (AAC) de Metro.
- Conductores y conductoras de Bus.
- Auxiliares de Teleférico.

Algunos de estos procesos se han vuelto a gestionar 100% de forma presencial.

TMB, como compañía socialmente responsable, quiere fomentar la diversidad y la inclusión en sus valores. Por eso, la Unidad de Selección y *Onboarding* ha implementado algunas acciones dentro de sus procesos para **fomentar la captación del talento femenino**, como priorizar la incorporación de mujeres en aquellos ámbitos de TMB donde la plantilla está bastante infrarrepresentada.

En esta misma línea, en FMB **se han seleccionado**, a consecuencia de la ampliación de la bolsa, **36 mujeres AAC de un total de 60 plazas**, con lo cual se ha mantenido el porcentaje de mujeres AAC que hay en la plantilla y que

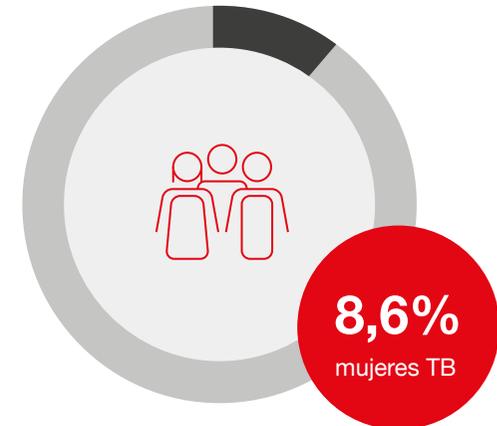
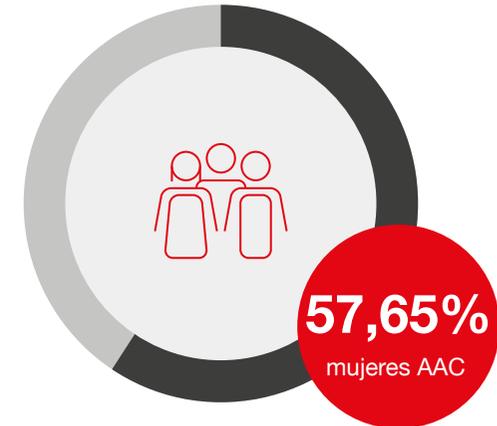
actualmente **se sitúa en el 57,65%, respecto al total** de la plantilla de AAC. Este dato muestra cómo la mujer tiene un nivel alto de representación dentro de este colectivo; tanto es así que es sensiblemente superior a la representación masculina.

En cuanto a TB, **se han seleccionado a 43 conductoras**, por lo que incrementan la plantilla femenina hasta el 8,6% respecto al total de personas trabajadoras de este colectivo, que todavía está bastante masculinizado.

Este leve incremento, en ambas compañías, marca una línea de trabajo en la que el rol de la mujer pasa a ser el centro de todas las políticas de RRHH y adquiere mayor nivel de visibilidad y presencia en todos los puestos de trabajo dentro de la organización.

TMB tiene previsto dar un paso adelante, en las coberturas del personal de conducción, y publicará en el próximo ejercicio 2023 una oferta laboral con una cuota reservada para mujeres. Y a lo largo de los próximos años, se focalizará sobre todo en el diseño e implementación de acciones que fomenten y potencien la incorporación del talento femenino dentro del ámbito del mantenimiento, tecnología o ingenierías, áreas donde se encuentra una clara infrarrepresentación femenina en la gran mayoría de sitios.

Además, cabe destacar 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. En este programa, las estudiantes tienen asignadas tutoras que también son mujeres STEM y ocupan un cargo de responsabilidad dentro de la empresa.



Teniendo en cuenta todos los aspectos mencionados anteriormente, se han realizado **un total de 101 procesos de Promoción, Selección y Concurso de Méritos**, lo que supone un incremento del 42% respecto al año 2021. Los procesos se distribuyen de la siguiente forma:

**Procesos de Promoción y Selección:**

	Promoción	Selección	Concursos	Total cerrados Unidad
Metro	27	5	10	42
Bus	9	6	1	16
Áreas funcionales	22	6	13	41
PSM, S.A.	1	1	0	2
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>101</b>

Por lo que se refiere a las personas gestionadas en estos procesos, este año se han gestionado 5.556 candidaturas en total. De estas candidaturas, 150 han promocionado, 378 han sido seleccionadas de forma externa y 50 han meritado:

	Personas presentadas			Personas promocionadas			Personas seleccionadas			Personas meritadas			Total ingresos
	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	
Metro	929	1.452	2.381	18	70	88	36	30	66	1	32	33	187
Bus	301	1.775	2.076	3	18	21	44	242	286	0	4	4	311
Áreas funcionales	325	345	670	26	13	39	1	6	7	9	4	13	59
PSM, S.A.	193	236	429	2	0	2	7	12	19	0	0	0	21
<b>Total</b>	<b>1.748</b>	<b>3.808</b>	<b>5.556</b>	<b>49</b>	<b>101</b>	<b>150</b>	<b>88</b>	<b>290</b>	<b>378</b>	<b>10</b>	<b>40</b>	<b>50</b>	<b>578</b>





## Ámbito de Metro

En FMB, se han cerrado

### 42 procesos

27 promociones, 5 selecciones y 10 concursos de méritos

Esto ha supuesto la incorporación de 88 personas promocionadas, 66 personas seleccionadas y 33 meritadas de un total de 2.381 candidaturas presentadas.

Se han cerrado 26 procesos en **Mantenimiento e Infraestructuras**, donde se han gestionado 189 candidaturas, de las cuales se han seleccionado 70 (36 promocionados, 3 seleccionados y 31 meritados).

En el área de **operaciones de Metro**, se han cerrado 15 procesos, donde se han gestionado 2.190 candidaturas, de las cuales 52 han sido promocionadas y 63 seleccionadas.

Los procesos clave dentro de los ámbitos más operativos han sido la ampliación de la bolsa de Agentes de Atención al Cliente (AAC) en líneas convencionales y el proceso de Técnicos y Técnicas de Operación de Líneas Automáticas (TOLA), donde casi todas las plazas ofertadas han podido cubrirse por la vía de la promoción interna, gracias al curso puente que la organización ha puesto a disposición de las personas empleadas de Metro.

La contratación de los AAC durante el verano ha sido muy importante, ya que, una vez finalizado el período estival, se han realizado muchas contrataciones con la nueva modalidad que dispone de un 75% de la jornada, por cobertura de vacaciones y períodos formativos, lo que ha impactado muy profundamente en la bolsa de AAC. De hecho, algunas personas incorporadas este verano de forma temporal, actualmente, ya tienen un contrato indefinido.

Cabe destacar los procesos de promoción de gran parte de la línea de mando, como el cargo de supervisor y supervisora de CCM, CTO, Jefe de Líneas Convencionales, y el cargo de coordinador y coordinadora de Seguridad y Protección Civil.

Por otra parte, se ha reforzado y renovado el Departamento de Intervención gracias al proceso de promoción de los Auxiliares de Control e Información (ACI). La plantilla estructural de ACI, hasta ahora, era de 43 personas y ha pasado a ser de 57 personas, con lo que se ha cumplido el compromiso del último convenio de incorporar a 26 personas para crear un turno intermedio para la conciliación. Además, se reforzó la línea de mando con la incorporación de 3 personas coordinadoras de intervención.

Por último, dentro del área de la **Planificación Estratégica** se ha cerrado un proceso de concurso de méritos.





## Ámbito de Bus

En cuanto a TB, se han cerrado

### 16 procesos

9 de promoción, 6 de selecciones y 1 de concurso de méritos, donde se han presentado 2.076 personas, de las cuales 21 han promocionado, 286 han sido seleccionadas y 4 han meritado.

Dentro del área de **Operaciones de Bus**, se han cerrado 8 procesos, en los que se han gestionado 1.935 candidaturas, de las cuales 16 han sido promocionadas y 284 seleccionadas. Cabe destacar el proceso externo de conductores y conductoras por su complejidad en la gestión del volumen de las candidaturas. Además, cabe resaltar el proceso de los Agentes de Intervención y Control (AIC) y la promoción de Jefe de Grupo Operativo de Líneas (CGOL, en catalán).

En el área de **Material Móvil e Instalaciones**, cabe destacar el proceso de selección externo de la bolsa de operarios y operarias de Material Móvil, que ha supuesto la gestión de 232 candidaturas.

Por lo que respecta al área de **Infraestructuras**, se ha cerrado 1 proceso de promoción y 4 procesos de selección, así como en el área de **Tecnología**, que ha habido 1 proceso de promoción. Además, se han llevado a cabo diversos procesos que dentro del ámbito de Infraestructuras permiten hacer frente a los distintos proyectos de obra, infraestructuras e instalaciones del negocio de Bus, tanto presentes como futuros.

Por último, en el ámbito de **Proyectos de Bus**, se ha realizado 1 proceso de promoción de Jefe de Proyectos, y 1 concurso de méritos. Las nuevas jefaturas de proyectos serán responsables de impulsar y ejecutar los proyectos a nivel estratégico y transversal, centrando la innovación continuada como motor de la transformación del negocio de Bus en los próximos años.



## Áreas corporativas de TMB

En los procesos internos y externos gestionados por las **Áreas corporativas de TMB**, este año se han cerrado un total de **41 procesos**, repartidos entre 22 promociones, 6 selecciones externas y 13 concursos de méritos, y se ha gestionado un total de **670 aplicaciones**, de las cuales se han promocionado 22 personas, se han seleccionado externamente 6 personas y se han meritado 13 personas.

De las Áreas corporativas, cabe destacar aquellos procesos que se engloban dentro del **Proyecto AMBici**. Para poder realizar el despliegue de este nuevo servicio, se han cerrado los primeros procesos de diferentes áreas de la empresa y se requerirán más contrataciones en el futuro.

Cabe destacar el proceso de Responsable de Accesibilidad Física, posición ligada al **Proyecto NaviLens de TMB**, que ayuda a implementar en el transporte público la señalética para personas con discapacidad visual.

Por otro lado, cabe destacar los procesos, tanto estructurales como de interinaje, de los y las agentes de centro de atención al ciudadano para los puntos TMB, donde se ha abierto la puerta a la participación de personas empleadas con cualquier tipo de contrato (en el caso de personas con contrato indefinido, el periodo máximo de contratación de interinaje sería de 6 meses).

Por último, relacionado con el proyecto **T-Mobilitat** (temporales), es necesario hacer referencia a la cobertura de agentes promotores que se origina como consecuencia del retorno a la operativa de Metro de personas de la bolsa de AAC que prestaban servicio a la T-Mobilitat (debido a las contrataciones de ACC al 75% de la jornada), así como por la nueva ley de contratación que limita las contrataciones temporales a 6 meses. Estos dos factores han generado nuevas vacantes de agentes promotores en los quioscos. De las 6 plazas temporales y 42 de reserva ofertadas, se han podido cubrir 6 plazas temporales y 4 de reserva, lo que implica que se tenga que continuar trabajando en este ámbito para dar respuesta a las futuras necesidades de la organización.

## Onboarding

Se han implementado diversas acciones para facilitar la incorporación y acogida de las nuevas personas trabajadoras en TMB, al inicio de su nueva trayectoria laboral en la empresa.

El equipo de Selección y *Onboarding*, en colaboración con personas de otros ámbitos de la organización (PRL, Formación, Jefaturas, etc.), ha llevado a cabo los procesos de acogida de todo el personal de nuevo ingreso de forma presencial.

Dentro de las **acogidas realizadas al personal de nuevo ingreso**, hay dos grandes bloques:

- 1** Las acogidas masivas. Este año, cabe destacar la del nuevo equipo de AAC de verano, que supuso la realización de 5 grupos de acogida con un total de 47 asistentes y asistentes, y la del nuevo equipo de conductores y conductoras, que se realizaron en 14 grupos con un total de 240 asistentes y asistentes.
- 2** Las acogidas para pequeños colectivos y puestos unipersonales.

También se han realizado **acompañamientos** dirigidos a las personas que han promocionado recientemente dentro de la Organización y no tienen las mismas necesidades informativas que aquellas personas que son de nuevo ingreso, o en prácticas.

De forma resumida, este año 2022, se han realizado 42 procesos de **Onboarding**, lo que supone un incremento del 40% respecto al año anterior. Esto se ha traducido en **417 personas acogidas**. De todas ellas, 32 acogidas iban dirigidas al personal de nuevo ingreso (326 personas), 4 acogidas al personal de prácticas (30 personas) y 6 fueron acompañamientos (61 personas).

Se ha continuado entregando a todo el personal de nuevo ingreso un *welcome pack* con información corporativa que ayuda a las personas nuevas a ubicarse fácilmente dentro de nuestra Organización, así como un mensaje de bienvenida del consejero delegado.

Tanto el personal de nuevo ingreso como las jefaturas han valorado muy positivamente los procesos de *Onboarding* y los procesos de acompañamiento.



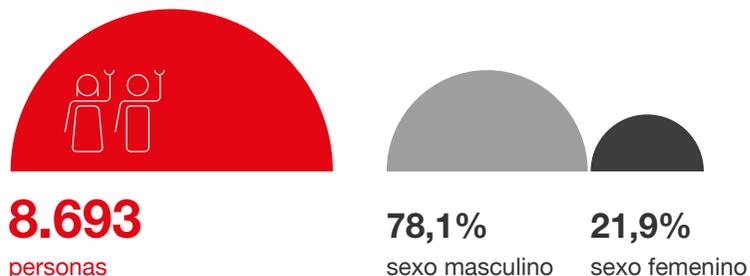
Puntuación procesos  
de *Onboarding*

**4,87/5**

Puntuación procesos  
de acompañamiento

**4,90/5**

## Plantilla de TMB a 31 de diciembre de 2022



La **plantilla activa del Grupo TMB a 31 de diciembre de 2021** era de 8.693 personas, de las cuales 6.789 eran de sexo masculino (78,1%) y 1.904 eran de sexo femenino (21,9%). Dentro de esta plantilla, se incluyen a 265 personas empleadas en régimen de jubilación parcial vinculada a un contrato de relevo.

	Año 2022			Año 2021		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Transports de Barcelona, S.A.	4.219	455	<b>4.674</b>	4.198	437	<b>4.635</b>
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	2.558	1.433	<b>3.991</b>	2.498	1.357	<b>3.855</b>
Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.	13	15	<b>28</b>	11	14	<b>25</b>
TMB, S.L.	0	0	<b>0</b>	1	0	<b>1</b>
Fundación TMB	0	1	<b>1</b>	0	1	<b>1</b>
<b>Total Grupo TMB</b>	<b>6.789</b>	<b>1.904</b>	<b>8.693</b>	<b>6.707</b>	<b>1.809</b>	<b>8.516</b>

La **plantilla media homogénea** (en términos de horas por persona empleada y año) se ha situado en 8.173,23 personas empleadas, lo que representa un incremento de 169,16 efectivos respecto al año anterior. Este crecimiento se ha producido básicamente en el ámbito de la operación de bus y metro.

	Año 2022			Año 2021		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Transports de Barcelona, S.A.	4.019,86	430,36	<b>4.450,22</b>	3.954,12	400,40	<b>4.354,52</b>
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	2.401,15	1.296,41	<b>3.697,56</b>	2.376,12	1.250,57	<b>3.626,69</b>
Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.	11,15	12,38	<b>23,53</b>	8,75	11,87	<b>20,62</b>
TMB, S.L.	0,92	0,00	<b>0,92</b>	1,00	0,92	<b>1,92</b>
Fundación TMB	0,00	1,00	<b>1,00</b>	0,00	0,33	<b>0,33</b>
<b>Total Grupo TMB</b>	<b>6.433,09</b>	<b>1.740,15</b>	<b>8.173,23</b>	<b>6.339,99</b>	<b>1.664,09</b>	<b>8.004,08</b>

La edad media del personal de FMB se ha situado en 45,89 años, es decir, ha disminuido respecto al año anterior, que fue de 46,01 años. Por lo que respecta a TB, la edad media es de 50,18 años, valor que ha aumentado ligeramente respecto al año anterior, que fue de 49,80 años.

Respecto al año 2022, en TMB ha aumentado el peso de las personas mayores de 50 años y ha bajado la proporción del resto de grupos de edad, a excepción del grupo **menor de 31 años**.

	2022	%	2021	%
Menores de 31 años	395	4,5%	307	3,6%
de 31 a 40 años	1.450	16,7%	1.472	17,3%
de 41 a 50 años	3.311	38,1%	3.452	40,5%
Mayores de 50 años	3.537	40,7%	3.285	38,6%
<b>Total TMB</b>	<b>8.693</b>	<b>100,0%</b>	<b>8.516</b>	<b>100,0%</b>

Año 2022	FMB	TB	PSM	TMB	Fundación	Total
Menores de 31 años	320	66	9	0	0	395
de 31 a 40 años	827	614	9	0	0	1.450
de 41 a 50 años	1.593	1.708	10	0	0	3.311
Mayores de 50 años	1.251	2.286	0	0	1	3.537
<b>Total TMB</b>	<b>3.991</b>	<b>4.674</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>8.693</b>

El **Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.** está formado por:

	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años	0	1	1
de 40 a 50 años	1	1	2
Mayores de 50 años	12	0	12
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>15</b>

Por otra parte, el **Consejo de Administración de Transports de Barcelona** está formado por:

	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años	1	1	2
de 40 a 50 años	1	2	3
Mayores de 50 años	10	0	10
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>15</b>

El **Comité de Dirección de TMB** está estructurado de la siguiente forma:

	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años	0	0	0
de 40 a 50 años	3	4	7
Mayores de 50 años	8	3	11
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>18</b>

La totalidad de este equipo directivo fue contratado en la comunidad local, a excepción de tres de ellos, que proceden de otras comunidades autónomas.



En cuanto a las **nacionalidades** del personal de TMB a 31 de diciembre de 2021, el 99,3% tiene nacionalidad española (8.633 personas). De los 60 restantes que tenían otras nacionalidades, destacan los procedentes de Italia.

	2022	2021	Diferencia
España	8.633	8.458	175
Andorra	1	1	0
Francia	2	2	0
Reino Unido	1	1	0
Colombia	0	1	-1
Italia	25	24	1
Países Bajos	0	1	-1
Japón	1	1	0
Marruecos	2	2	0
México	2	1	1
Pakistán	2	2	0
Portugal	3	3	0
Perú	2	2	0
Rumanía	5	5	0
Rusia	2	1	1
Suecia	2	2	0
Argentina	2	2	0
Uruguay	2	2	0
Alemania	1	1	0
Brasil	1	1	0
Ecuador	1	1	0
Cuba	2	2	0
Ucrania	1	0	1
<b>Total</b>	<b>8.693</b>	<b>8.516</b>	<b>177</b>

En relación con la plantilla activa agrupada según **las categorías profesionales**, cabe destacar que el colectivo de personas conductoras, operarias y especialistas representa el 79,4% de toda la plantilla de la organización.

	Año 2022	%
<b>Personal de oficinas</b>	954	11,0%
<b>Mandos</b>	767	8,8%
<b>Conductores/as, operarios/as y especialistas</b>	6.905	79,4%
<b>Equipo directivo y responsables</b>	67	0,8%
<b>Total Grupo TMB</b>	<b>8.693</b>	<b>100,0%</b>

	Año 2022			Año 2021		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Personal de oficinas	619	335	<b>954</b>	600	330	<b>930</b>
Mandos	655	112	<b>767</b>	674	113	<b>787</b>
Conductores/as, operarios/as y especialistas	5.462	1.443	<b>6.905</b>	5.378	1.351	<b>6.729</b>
Equipo directivo y responsables	53	14	<b>67</b>	55	15	<b>70</b>
<b>Total Grupo TMB</b>	<b>6.789</b>	<b>1.904</b>	<b>8.693</b>	<b>6.707</b>	<b>1.809</b>	<b>8.516</b>

En cuanto a **las modalidades de contratos de trabajo**, el 92,6% de la plantilla activa a 31 de diciembre de 2021 tenía un contrato indefinido, y dentro de este colectivo, el 81,3% eran indefinidos a tiempo completo. El 92,4% del personal masculino tenía contrato indefinido y, en lo que respecta a las mujeres, el 93,4%.

	Año 2022			
	Masculino	Femenino	Total	%
Indefinido Tiempo Completo	5.652	1.412	<b>7.064</b>	<b>81,3%</b>
Indefinido Tiempo Parcial	622	366	<b>988</b>	<b>11,4%</b>
Temporal Tiempo Completo	227	57	<b>284</b>	<b>3,3%</b>
Temporal Tiempo Parcial	288	69	<b>357</b>	<b>4,1%</b>
<b>Total Grupo TMB</b>	<b>6.789</b>	<b>1.904</b>	<b>8.693</b>	<b>100,0%</b>

	Año 2022	Año 2021	Dif.	%
Indefinido Tiempo Completo	7.064	6.855	209	3,0%
Indefinido Tiempo Parcial	988	772	216	28,0%
Temporal Tiempo Completo	284	469	-185	-39,4%
Temporal Tiempo Parcial	357	420	-63	-15,0%
<b>Total Grupo TMB</b>	<b>8.693</b>	<b>8.516</b>	<b>177</b>	<b>2,1%</b>

La plantilla activa a 31 de diciembre de 2022 desglosada por tipos de contrato y grupos de edad era la siguiente:

	Plantilla a 31 de diciembre de 2022				
	Indefinidos tiempo completo	Indefinidos tiempo parcial	Temporales tiempo completo	Temporales tiempo parcial	Total
Menores de 31 años	140	206	34	15	<b>395</b>
De 31 a 40 años	1.069	245	112	24	<b>1.450</b>
De 41 a 50 años	2.884	278	112	37	<b>3.311</b>
Mayores de 50 años	2.971	259	26	281	<b>3.537</b>
<b>Total Grupo TMB</b>	<b>7.064</b>	<b>988</b>	<b>284</b>	<b>357</b>	<b>8.693</b>



Por último, la plantilla activa a 31 de diciembre de 2022 desglosada por tipo de contrato y clasificación profesional era:

Plantilla a 31 de diciembre de 2022					
	Personal de oficinas	Mandos	Conductores/as, operarios/as y especialistas	Equipo directivo y responsables	Total
Indefinidos Tiempo Completo	812	739	5.452	61	7.064
Indefinidos Tiempo Parcial	65	0	923	0	988
Temporales Tiempo Completo	38	4	241	1	284
Temporales Tiempo Parcial	39	24	289	5	357
<b>Total Grupo TMB</b>	<b>954</b>	<b>767</b>	<b>6.905</b>	<b>67</b>	<b>8.693</b>

La tasa de rotación de FMB fue del 6,4%, superior a la del año anterior, que fue del 4,4%. La de TB ha sido del 5,5%, superior a la tasa de 2021, que fue del 4,8%. En la sociedad PSM, S.A. ha sido del 3,8%, la misma que en el año anterior.

Año 2022	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.	TMB, S.L.	Fundación
Número de personas contratadas	393	340	2	0	0
Número de personas desvinculadas	106	172	0	0	0
Media efectiva:	3.923	4.654,5	26,5	0,5	1,0
Plantilla a 31-XII-2022	3.991	4.674	28	0	1
Plantilla a 31-XII-2021	3.855	4.635	25	1	1
<b>Índice de rotación (%)</b>	<b>6,4</b>	<b>5,5</b>	<b>3,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

En cuanto al **personal con discapacidad**, teniendo en cuenta las discapacidades comunicadas, la distribución de personas empleadas es la siguiente:

	FMB	% sobre total FMB	TB	% sobre total TB
Mujeres	38	0,95%	14	0,30%
Hombres	44	1,10%	177	3,79%
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>2,05%</b>	<b>191</b>	<b>4,09%</b>

### Billetes de transporte

A lo largo del año, se han ido adaptando los sistemas y modelos de tarjeta a nuevos requerimientos de diseño y protección de datos. También se ha participado activamente en la consolidación de la T-Mobilitat, que ha favorecido la entrega de la nueva tarjeta contactless entre todas las personas empleadas de TMB.



## 6.1.2. Política retributiva

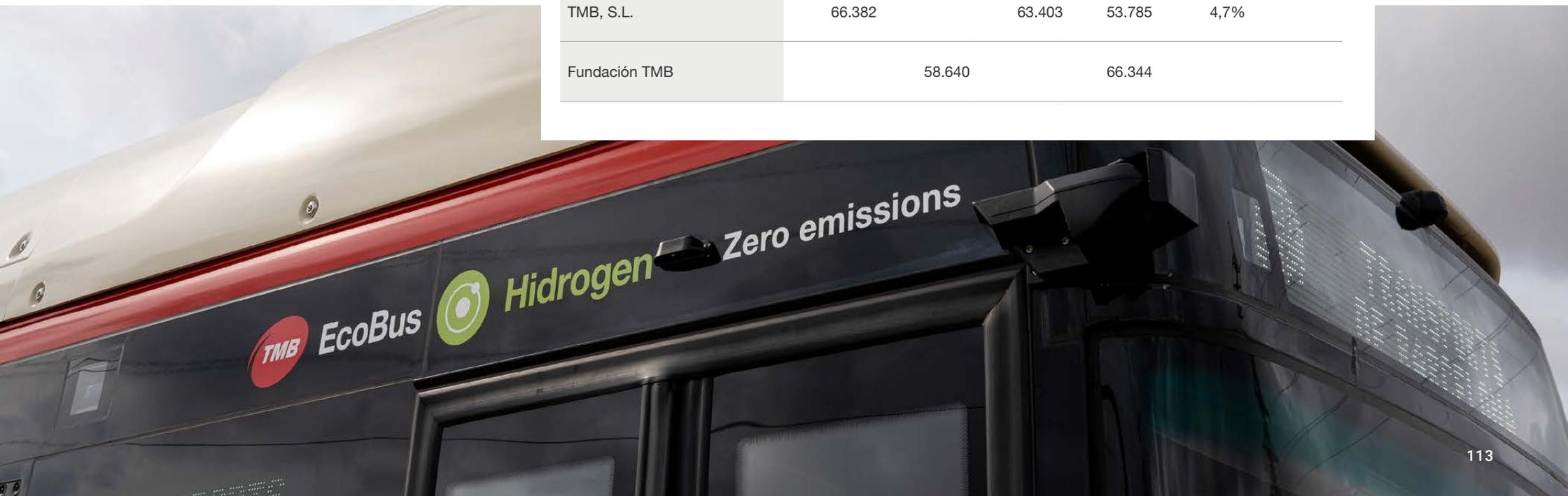
### Remuneraciones

En 2022, el incremento de las remuneraciones por convenio fue del 3,5% de la masa salarial, que es el máximo autorizado por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Por otra parte, en lo que concierne al personal dentro de convenio de TB, se pactó un bonus de productividad que se aplicó con la firma del Convenio Colectivo, el cual tiene carácter variable y el importe máximo anual es de 610 euros, y también se sustituyó la prima de objetivos y la prima individual de absentismo por la prima consolidada. Asimismo, el impacto de la antigüedad (cuadrienios) ha pasado del 4% de salario base al 5%.

La **remuneración media** de la sociedad del Grupo TMB por género de los dos últimos ejercicios es la siguiente:

Remuneración media por género	Año 2022		Año 2021		% Diferencia	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Transports de Barcelona, S.A.	46.416	46.774	44.230	45.870	4,9%	2,0°
Ferrocarril Metropolità, S.A.	45.744	41.640	44.281	41.041	3,3%	1,5%
Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.	34.774	34.767	32.803	31.400	6,0%	10,7%
TMB, S.L.	66.382		63.403	53.785	4,7%	
Fundación TMB		58.640		66.344		





La diferencia de remuneración media entre géneros se explica por dos razones fundamentales:

**La composición diferente de hombres y mujeres en cada colectivo profesional (Personal de oficinas; Colectivo de personas conductoras, operarias y especialistas; Mandos y Equipo directivo y de responsables).**

- El colectivo de personas conductoras, operarias y especialistas: en FMB, es superior en el caso de las mujeres (78% de la plantilla media homogénea) que en el de los hombres (73%). En TB, la proporción de los varones es del 84% respecto al total de la plantilla masculina, mientras que en las mujeres representa el 66% de la plantilla femenina.
- El equipo directivo y de responsables: en FMB, es superior la proporción de hombres (0,9% de todos los hombres) que en las mujeres (0,5% de todas las mujeres). En TB, las mujeres son el 1,9% (del total femenino), mientras que los hombres son (0,7% del total masculino).

#### La antigüedad de la plantilla

En FMB, los hombres con una antigüedad igual o superior a 20 años representan el 17% del total de la plantilla, mientras que en el colectivo femenino representa un 9%. En TB, los hombres representan el 34% del total de la plantilla, mientras que en el colectivo femenino es tan solo el 1%. En ambas compañías, el colectivo masculino tiene una antigüedad media en la empresa superior al femenino.

En cuanto a la remuneración media de la sociedad por edades de los dos últimos ejercicios, se distribuye de la siguiente forma:

Por edades	FMB, S.A.			TB, S.A.			PSM, S.A.			TMB, S.L.			Fundación TMB		
	2022	2021	% dif.	2022	2021	% dif.	2022	2021	% dif.	2022	2021	% dif.	2022	2021	% dif.
menores de 31 años	33.580	34.003	-1,2%	34.779	34.551	0,7%	32.408	27.248	18,9%						
de 31 a 40 años	39.717	38.875	2,2%	39.965	39.178	2,0%	32.511	34.522	-5,8%						
de 41 a 50 años	44.353	43.468	2,0%	44.075	42.493	3,7%	39.404	35.400	11,3%	66.382	58.594	13,3%			
mayores de 50 años	50.256	48.598	3,4%	50.858	48.207	5,5%							58.640	51.814	13,2%

El colectivo mayor de 50 años es el que ha percibido una mayor retribución media, seguido del que se encuentra en la franja de 41 a 50 años. Esto se debe a que suelen ser los grupos que tienen mayor antigüedad en la compañía, ya que se percibe un complemento por permanencia laboral efectiva en la empresa.

En relación con la remuneración media **por clasificación profesional**, la variación de la retribución media de los colectivos viene determinada también por los movimientos de plantillas dentro de los distintos grupos de un año a otro.

## Clasificación profesional

Por clasificación profesional:	FMB, S.A.			TB, S.A.			PSM, S.A.			TMB, S.L.			Fundación TMB		
	2022	2021	% dif.	2022	2021	% dif.	2022	2021	% dif.	2022	2021	% dif.	2022	2021	% dif.
Personal de oficinas	53.272	50.562	5,4%	49.965	49.287	1,4%							58.640	51.814	13,2%
Mandos	54.361	54.665	-0,6%	60.267	56.467	6,7%				66.382	63.403	4,7%			
Conductores/as, Operarios/as y especialistas	40.582	39.370	3,1%	44.265	42.195	4,9%	34.770	31.996	8,7%						
Directivos/as y responsables	106.698	102.303	4,3%	106.232	101.943	4,2%									



## Brecha salarial

La brecha salarial es la diferencia salarial que existe entre lo que cobran de media los hombres y las mujeres, y se calcula de la siguiente forma:

$$\% \text{ Brecha salarial} = (\text{Remuneración media de los hombres} - \text{Remuneración media de las mujeres}) \times 100 / \text{Remuneración media de los hombres.}$$

Cabe destacar que **este indicador puede verse afectado por la antigüedad de las personas empleadas en la sociedad** en los distintos grupos de clasificación profesional y entre géneros. Por otra parte, cabe señalar que las **tablas salariales del Convenio Colectivo no hacen distinción de género.**

### · Brecha salarial por clasificación profesional

#### · Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

En 2022, la brecha salarial ha sido positiva en todas las agrupaciones profesionales. En total, la brecha salarial ha sido del 9% en 2022 y ha crecido respecto al año anterior que fue del 7,3%. Este aumento se debe a que la brecha salarial ha crecido en 2021 en todos los colectivos, a excepción del de Mandos, donde ha bajado 1,2 puntos.

FMB, S.A.	Brecha salarial			
	Masculino	Femenino	2022	2021
Personal de oficinas	56.961	48.540	14,8%	11,2%
Mandos	54.860	51.983	5,2%	6,4%
Conductores/as, Operarios/as y especialistas	41.457	39.055	5,8%	3,0%
Directivos/as y Responsables (1)	107.723	103.358	4,1%	2,5%
<b>Total Sociedad</b>	<b>45.744</b>	<b>41.640</b>	<b>9,0%</b>	<b>7,3%</b>

(1) Incluye a los miembros del Comité de Dirección

#### · Transports de Barcelona, S.A.

En TB, la brecha salarial de 2022 es negativa en todos los colectivos a excepción del de personas conductoras, operarias y especialistas y en el de personas directivas y responsables, donde ha aumentado. Sin embargo, en el conjunto de la sociedad fue negativa, concretamente un -0,8%. Respecto al año anterior, la brecha negativa de la sociedad TB ha descendido 2,9 puntos y la retribución media entre hombres y mujeres casi se ha igualado.

TB, S.A.	Brecha salarial			
	Masculino	Femenino	2022	2021
Personal de oficinas	49.838	50.353	-1,0%	-5,3%
Mandos	59.675	65.135	-9,1%	-7,5%
Conductores/as, Operarios/as y especialistas	44.477	41.737	6,2%	5,0%
Directivos/as y Responsables (1)	108.158	99.761	7,8%	-4,3%
<b>Total Sociedad</b>	<b>46.416</b>	<b>46.774</b>	<b>-0,8%</b>	<b>-3,7%</b>

(1) Incluye a los miembros del Comité de Dirección

· **Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.**

En 2022, en la sociedad PSM, S.A., la retribución media masculina y femenina se ha igualado.

PSM, S.A.	Brecha salarial			
	Masculino	Femenino	2022	2021
Personal de oficinas				
Mandos				
Conductores/as, Operarios/as y especialistas	34.774	34.767	0,0%	4,3%
Directivos/as y Responsables				
<b>Total sociedad</b>	<b>34.774</b>	<b>34.767</b>	<b>0,0%</b>	<b>4,3%</b>

TMB, S.L.	Brecha salarial			
	Masculino	Femenino	2022	2021
Personal de oficinas				
Mandos	66.382			
Conductores/as, Operarios/as y especialistas				
Directivos/as y Responsables				
<b>Total sociedad</b>	<b>66.382</b>	<b>0</b>		<b>14,1%</b>

· **Brecha salarial del Equipo directivo**

La brecha salarial de los miembros del **Comité de Dirección de TMB** es del 20,5% debido a los distintos niveles de responsabilidad. La composición del Comité de Dirección ha variado con respecto al año anterior.

Miembros del comité de dirección año 2022	Masculino	Femenino	Brecha salarial
	Retribución fija	113.972	94.016
Retribución variable	10.947	4.894	
Indemnizaciones	0	0	
Pagos de sistemas de Previsión de ahorros a largo plazo	891	1.273	
Otras percepciones	2.973	2.187	
<b>Total retribución media</b>	<b>128.783</b>	<b>102.370</b>	<b>20,5%</b>

### · Ratio de compensación anual

El ratio establece la relación del cociente entre la persona empleada con la mayor remuneración de la sociedad respecto a la media de retribución de la empresa. En 2022, este indicador en FMB se ha situado en 3,07, es decir, ha bajado un 3,5%, mientras que en TB ha sido del 2,93 y ha aumentado un 1,7% respecto al año anterior.

Ratio de compensación anual	2022	2021	% Dif.
Transports de Barcelona, S.A.	2,93	2,88	1,7%
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	3,07	3,18	-3,5%

### · Ratio de remuneración inicial estándar por género respecto al salario mínimo local

El ratio establece la relación del cociente entre la remuneración inicial estándar por género respecto al salario mínimo local.

En el caso de FMB, se ha considerado la retribución de agente de atención al cliente inicial respecto al salario mínimo interprofesional de 2022, y se ha obtenido un ratio de 2,39, tanto para el personal masculino como el femenino, es decir, no ha variado respecto al año anterior.

Mientras que en TB se ha considerado la retribución de conductor inicial respecto al salario mínimo interprofesional de 2022, y se ha obtenido un ratio de 2,43 tanto para el personal masculino como el femenino, es decir, no ha variado respecto al año 2021.



## 6.2. Atracción e impulso del talento



### 6.2.1. Formación

#### • Gestión del conocimiento

La actividad formativa ha vuelto a la plena normalidad, sobre todo en lo que se refiere a la reanudación de la actividad presencial.

Las acciones formativas en la modalidad **e-learning** han sufrido un ligero descenso en cuanto a volumen total de acciones realizadas, aunque se han mantenido sobre todo para aquellas acciones formativas de tipo transversal y que afectan a un volumen superior de 50 personas.

Los contenidos de buena parte de las acciones en esta modalidad acostumbran a grabarse y a colgarse en un espacio dentro del **Campus TMB**.

Es en este mismo formato **e-learning** que se han seguido promocionando las acciones formativas de la plataforma formativa *GoodHabit*, la cual a lo largo de 2021 ya ofreció un incremento de cursos respecto al período anterior, pasando de unos 70 alrededor de 90, y este año 2022 ha vuelto a incrementar la oferta de cursos competenciales a 118. Esta plataforma también permite acceder al catálogo de cursos en otros idiomas.

Esta formación inicialmente de libre acceso y voluntaria, también ha sido considerada para ofrecerla a algunos colectivos como paso previo de otras acciones formativas de mayor profundidad y en su modalidad presencial. Este tipo de formación también combina unas sesiones lideradas por un monitor o monitora (*workout*), para reforzar y poner en práctica parte de los conocimientos adquiridos de forma individual y poder realizar consultas.

Con relación al **modelo de idiomas**, implantado en 2021, que permitió que cualquier persona de la plantilla pudiera acceder a través del Campus TMB para aprender varios idiomas (inglés, francés, alemán, italiano) de forma totalmente gratuita y en varios niveles, se ha podido ir consolidando a lo largo de 2022, aunque todavía hay mucho margen de crecimiento.

En cuanto a FMB, la acción formativa más relevante ha estado vinculada a la **gestión del mando-liderazgo**, destinada a todas aquellas personas que lideran equipos de personas colaboradoras, con el objetivo principal de proponer herramientas de liderazgo basadas en la inteligencia social, que pone en práctica la escucha activa, la comunicación y la empatía como estrategia para próximas interacciones entre los equipos de trabajo.

En el área de **Mantenimiento**, se ha impartido la formación en el puesto de trabajo sobre reciclaje *in situ*, y otras formaciones imprescindibles, vinculadas a Soldadura Mig-Tig-Electrode- Alumini, RIPCI (conocimientos generales y señalización luminiscente), inspección de partículas magnéticas, etc.

En cuanto a las formaciones derivadas de **procesos selectivos o de promoción**, las más relevantes han sido las vinculadas a los procesos de nuevos CTO y nuevos TOLA del área de Operaciones.

Las acciones formativas vinculadas al ámbito de la **ofimática**, (EIS-sistema de información corporativo, *SharePoint*, *Power BI*, *Excel*, etc.), se han mantenido en el formato de aulas virtuales, mediante TEAMS, o en formato *e-learning*.

En cuanto a los Permisos Individuales de Formación (PIF), este año se han concedido 10, como en 2021.

En cuanto a TB, entre todas las acciones formativas, destaca la del **CAP-Certificado de Aptitud Profesional**, que es la que suele ocupar un mayor volumen de personas y horas, dirigida al personal de conducción para poder renovar la acreditación legal necesaria para conducir. Además, destaca la acción formativa de **Orientación al Cliente de Personal de Conducción de Bus**, que se inició el pasado año y está a punto de finalizar, por la cual ha pasado toda la plantilla de personal de conducción.

Paralelamente, se ha iniciado una acción formativa de dos jornadas destinada a todas aquellas personas que lideran equipos de personas colaboradoras y, por tanto, vinculada a la gestión del mando-liderazgo, con el objetivo principal de proponer herramientas de liderazgo basadas en la inteligencia social, que pone en práctica la escucha activa, la comunicación y la empatía como estrategia para próximas interacciones entre los equipos de trabajo.

Además, se ha llevado a cabo el reciclaje vinculado a la **Prevención de Riesgos Laborales (PRL)**. Se han hecho más de **2.000 acciones formativas** en FMB con la participación de **6.029 personas**, y un total de 263 en TB con la participación de **976 personas**.

Horas de formación en PRL por FMB, TB y PSM, respectivamente:

### Formación en PRL de FMB, S.A.

Formación	Personal Formado	Cursos Impartidos	Horas curso
13M Procedimiento acceso techo trenes	31	6	7
16ME. Medidas de autoprotección	50	7	1
Amianto en el entorno de FMB: Pintura BITUM	6	6	2
DEA Socorristas	42	8	3
DESA Nueva Incorporación Verano ACC	47	6	6
DESA Rec. Anual AAC	1.378	550	6
Despliegue DESA Red Metro	202	73	6
Montaje Andamios	49	11	7
Nuevos CTO: Primeros auxilios	8	1	2
Nuevos CTO: PRL Operaciones	8	1	2
PAU para CTO	8	1	2
PAU plan de autoprotección	40	5	2
Puesta a Tierra	14	1	2
PRL	1.406	517	3
PRL Básico 50 H	5	5	50
PRL A. Oper. y Apoyo Red LC.	54	6	3
PRL Ser. Material Móvil	134	22	3
PRL Operador puente grúa. Taller Sagrera	3	1	21
PRL p/Auxiliar de Estación Teleférico	2	1	5
PRL Personal Estaciones y cond. Teleférico	1	2	14
PRL Seguridad Vial	1	1	12
PRL Trabajos en altura	125	34	7
PRL_M_008 Normas Seguridad Red Metro	125	19	7
PRL_TMB_001 General de PRL a TMB	8	7	2
PRL_TMB_002 Riesgos en oficinas y PVD	2	2	2
PRL_TMB_007 Actuación Equipos Emergencia T	101	15	2
PRL_TMB_009 Emergencias en los Centros TMB	9	8	1
PRL-M-007 PRL lugar de trabajo Tractor	2	1	2
PRL-TMB-010 Carretillas Elevadoras FMB	158	30	7
PRL-TMB-011 Puente Grúa	88	20	7
PRL-TMB-012 Plataformas Elevadoras	71	15	7
PRL-TMB-016 Espacios confinados	25	6	7
PRL-TMB-018 Manipulación manual cargas	13	2	4
PRL-TMB-067 Prevención Contagio Covid-19	4	5	1
PRL-TMB-069 Manipulación Product. Químicos	4	1	3
Puesta a Tierra (PAT) Rec. Anual ACC	1.395	568	3
Puesta a Tierra Red Metro 1h	40	5	1
Socorristas Inicial (incluye DEA)	60	16	6
Apoyo emergencia estaciones (CI)	59	23	2
Trabajos en Instalaciones con Riesgo Eléct.	245	25	7
<b>Total</b>	<b>6.023</b>	<b>2.033</b>	

### Formación en PRL de TB, S.A.

Formación	Personal Formado	Cursos Impartidos	Horas curso
Puente Grúa	14	3	7
PRL Conductor Maniobras	375	141	1
PRL Operario Mantenimiento TB	23	3	1,63
PRL Trabajos en altura	67	35	7
PRL_M_008 Normas Seguridad Red Metro	2	2	2
PRL_TMB_007 Actuación Equipos Emergencia T	20	6	1
PRL-TB-006 Lugar Trabajo Auxiliar de Patio	1	1	2
PRL-TB-025 PRL Conductores maniobra Hidrogenera	25	6	1
PRL-TMB-010 Carretillas Elevadoras FMB	2	1	6
PRL-TMB-010 Carretillas Elevadoras TB	18	3	7
PRL-TMB-011 Puente Grúa	3	2	7
PRL-TMB-012 Plataformas elevadoras	10	2	7
PRL-TMB-013 Columnas elevadoras	73	11	7
Socorristas Inicial (incluye DEA)	62	18	6
TEM (II) - Técnico Experto Vehículos de GNC	30	4	21
TM-Técnico Básico en Vehículos de GAS GNC	15	2	8
Vehículos Híbridos-Eléctricos VEH+pantógrafo	70	4	7
<b>Total</b>	<b>810</b>	<b>244</b>	

### Formación en PRL de PSM, S.A.

Formación	Personal Formado	Cursos Impartidos	Horas curso
Primeros auxilios (PAS) y RCP	11	1	3
PRL p/ Auxiliar de Estación Teleférico	2	1	2
PRL Personal Estaciones y cond. Teleférico	7	1	13,85
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	



Este año, en el conjunto de TMB se han superado las 191 mil horas de formación.

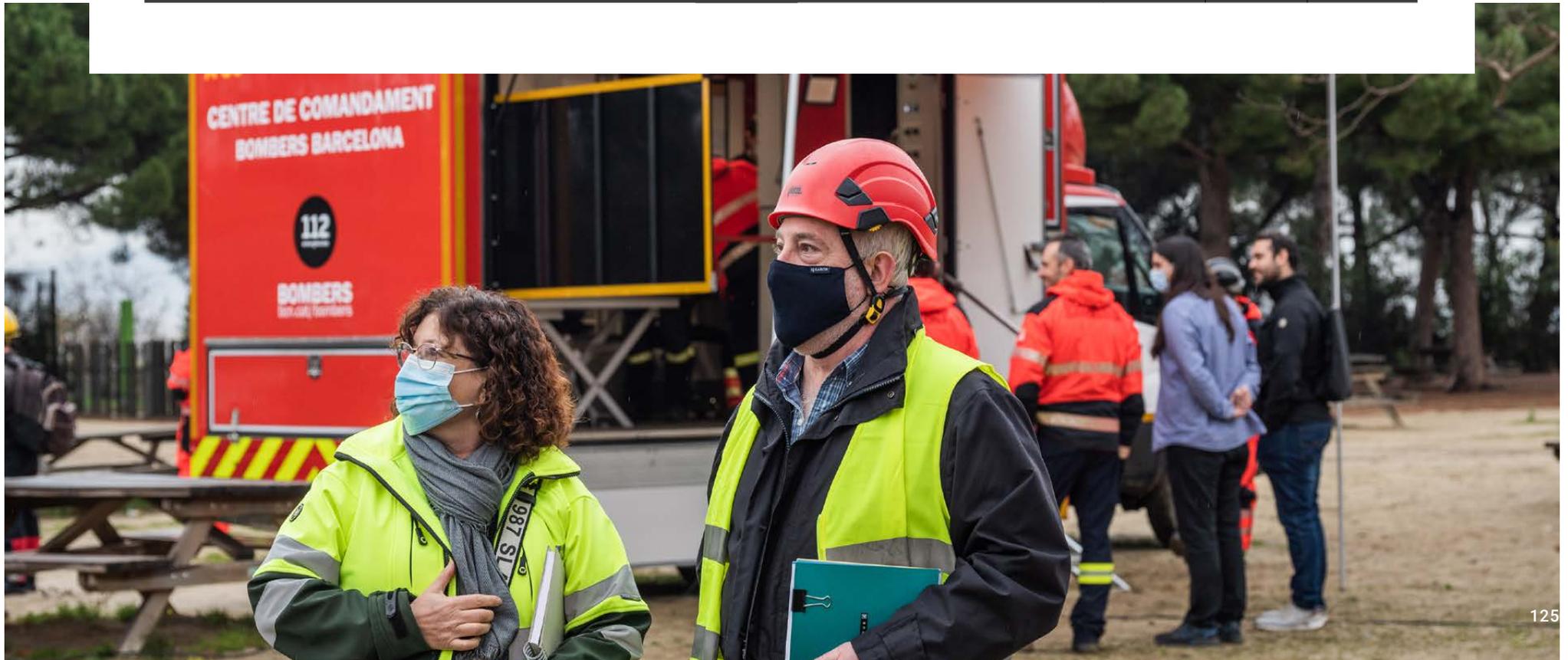
En los siguientes cuadros, se puede observar la cantidad de horas de formación en las que se ha participado por categorías profesionales:

FMB, S.A.	Mujeres			Hombres			Total plantilla	Total Horas Formación	Total Media Horas
	Categoría/Función	Plantilla	Horas Formación	Media Horas	Plantilla	Horas Formación			
Adjunto/a Dirección Sanitaria Prevención	1	3,8	3,8				1	3,8	3,8
Adjunto/a Negocio Internacional	1	4,5	4,5	0	0,0		1	4,5	4,5
Administrativo/va	22	275,3	12,5	12	166,1	13,8	34	441,5	13,0
Administración Dirección Personas Red Bus	1	26,5	26,5	0	0,0		1	26,5	26,5
Abogado/da Ases. Jurídico Laboral	0	0,0		1	11,0	11,0	1	11,0	11,0
Agente Centro	31	943,3	30,4	10	197,0	19,7	41	1.140,3	27,8
Agente de Atención al Cliente	839	34.514,9	41,1	670	28.025,8	41,8	1.509	62.540,6	41,4
Agente Promotor T-Mobilitat	2	63,7	31,8	0	0,0		2	63,7	31,8
Análisis Gestión y Calidad Clientes/as	1	37,0	37,0	0	0,0		1	37,0	37,0
Analista	3	60,0	20,0	3	34,5	11,5	6	94,5	15,8
Atención al Cliente en el Funicular	1	3,0	3,0	0	0,0		1	3,0	3,0
Auxiliar Departamento Formación Metro	30	2.347,5	78,2	45	3.070,0	68,2	75	5.417,4	72,2
Auxiliar Téc. Proyectos De Infra. y Obras	0	0,0		1	1,0	1,0	1	1,0	1,0
Auxiliar Técnico/a Inventario Patrimonial	1	7,0	7,0	0	0,0		1	7,0	7,0
Auxiliar Técnico/a Inventario Patrimonial	0	0,0		1	41,0	41,0	1	41,0	41,0
Jefe	9	396,6	44,1	14	158,1	11,3	23	554,7	24,1
Mando	31	2.061,0	66,5	161	6.722,8	41,8	192	8.783,8	45,7
Community Manager	1	8,0	8,0	0	0,0		1	8,0	8,0
Comprador/a	6	70,0	11,7	3	18,0	6,0	9	88,0	9,8
Conservación Vía-Grupo Especial	0	0,0		1	7,0	7,0	1	7,0	7,0
Consultor/a	2	94,0	47,0	0	0,0		2	94,0	47,0
Coordinador/a	12	345,7	28,8	36	1.037,0	28,8	48	1.382,7	28,8
Delineador	2	6,5	3,3	2	50,5	25,3	4	57,0	14,3
Director/a	6	1.167,9	194,7	9	102,2	11,4	15	1.270,2	84,7
Diseño Gráfico	1	17,0	17,0	1	14,0	14,0	2	31,0	15,5
Electricista Mantenimiento I. Fijas	0	0,0		29	833,6	28,7	29	833,6	28,7
Electromecánico/a	1	47,0	47,0	34	1.000,5	29,4	35	1.047,5	29,9
Electrónico/a de Revisión Mm (S)	0	0,0		32	794,6	24,8	32	794,6	24,8
Ingeniero/a	0	0,0		19	218,0	11,5	19	218,0	11,5
Especialista	3	117,0	39,0	26	490,7	18,9	29	607,7	21,0
Generalista Personas Red Metro	1	12,0	12,0	123	1.769,7	14,4	124	1.781,7	14,4
Gestor/a	0	0,0		2	45,0	22,5	2	45,0	22,5
Engrasador/a vía	3	19,0	6,3	5	145,3	29,1	8	164,3	20,5
Guardavías	0	0,0		5	87,5	17,5	5	87,5	17,5
Guardavías	0	0,0		10	145,5	14,6	10	145,5	14,6

FMB, S.A.	Mujeres			Hombres			Total plantilla	Total Horas Formación	Total Media Horas
	Categoría/Función	Plantilla	Horas Formación	Media Horas	Plantilla	Horas Formación			
Enfermero/a del Trabajo	2	18,0	9,0	0	0,0		2	18,0	9,0
Mantenimiento Integral ZF2	0	0,0		2	14,0	7,0	2	14,0	7,0
Mecánico/a	1	10,0	10,0	66	1.064,5	16,1	67	1.074,5	16,0
Médico/ca de Trabajo	2	20,0	10,0	0	0,0		2	20,0	10,0
Motorista	8	315,9	39,5	26	766,2	29,5	34	1.082,1	31,8
Operador/a	16	283,3	17,7	52	626,2	12,0	68	909,5	13,4
Operario/a	0	0,0		72	940,4	13,1	72	940,4	13,1
Ordenanza	1	6,0	6,0	0	0,0		1	6,0	6,0
Paleta	0	0,0		18	309,8	17,2	18	309,8	17,2
Personal Pasivo Metro	1	10,3	10,3	1	4,0	4,0	2	14,3	7,2
Product Manager No Residents	1	11,8	11,8	0	0,0		1	11,8	11,8
Project Manager	1	19,0	19,0	2	15,5	7,8	3	34,5	11,5
Proyectos RRHH	1	73,1	73,1	0	0,0		1	73,1	73,1
Psicólogo/a Servicio Selección -Form. - Aval	1	5,8	5,8	2	22,2	11,1	3	28,0	9,3
Redactor/a	1	3,0	3,0	0	0,0		1	3,0	3,0
Lavacoches	0	0,0		5	23,0	4,6	5	23,0	4,6
Responsable	34	509,7	15,0	162	2.634,7	16,3	196	3.144,4	16,0
Supervisora	2	7,3	3,7	9	127,6	14,2	11	134,9	12,3
Soporte Adm.	6	80,8	13,5	8	127,5	15,9	14	208,3	14,9
Soporte Técnico/a	2	52,0	26,0	0	0,0		2	52,0	26,0
Taller Auxiliar Vías- Mecánico de Vías	0	0,0		5	257,5	51,5	5	257,5	51,5
Téc/a de Organización	0	0,0		1	3,0	3,0	1	3,0	3,0
Técnico Gestión Diversidad	1	4,3	4,3	0	0,0		1	4,3	4,3
Técnico Jurídico Buen Gobierno	0	0,0		1	6,3	6,3	1	6,3	6,3
Técnico/a	55	1.169,3	21,3	469	13.851,1	29,5	524	15.020,4	28,7
Telefonista	2	4,0	2,0	0	0,0		2	4,0	2,0
Tractorista	0	0,0		2	14,0	7,0	2	14,0	7,0
Trabajador/A Social	1	3,8	3,8	0	0,0		1	3,8	3,8
Celador	0	0,0		4	41,0	10,3	4	41,0	10,3
<b>Total</b>	<b>1.150</b>	<b>45.255,7</b>	<b>39,4</b>	<b>2.162</b>	<b>66.034,8</b>	<b>30,5</b>	<b>3.312</b>	<b>111.290,5</b>	<b>33,6</b>
<b>Porcentaje</b>			<b>41%</b>			<b>59%</b>			

TB, S.A.	Mujeres			Hombres			Total plantilla	Total Horas Formación	Total Media Horas
	Categoría/Función	Plantilla	Horas Formación	Media Horas	Plantilla	Horas Formación			
Administrativo/va	7	60,3	8,6	8	172,5	21,6	15	232,8	15,5
Abogado Servicios Jurídicos Corpor.	1	133,3	133,3	0	0,0		1	133,3	133,3
Agente	9	260,0	28,9	17	274,8	16,2	26	534,8	20,6
Analista	0	0,0		2	5,0	2,5	2	5,0	2,5
Asistencia Integral en Ruta	0	0,0		20	703,5	35,2	20	703,5	35,2
Asis. Superv. y C. Gestión Cont. Tranvía	1	4,5	4,5	0	0,0		1	4,5	4,5
Auxiliar Patio y Flota	2	16,0	8,0	32	174,0	5,4	34	190,0	5,6
Jefe	2	36,0	18,0	47	654,3	13,9	49	690,3	14,1
Mando	5	190,0	38,0	109	4.679,6	42,9	114	4.869,6	42,7
Comprador/a	1	11,0	11,0	3	30,5	10,2	4	41,5	10,4
Contable tesorería de Metro	0	0,0		1	3,0	3,0	1	3,0	3,0
Conductor/a	207	6.143,2	29,7	1.896	51.005,4	26,9	2.103	57.148,6	27,2
Consultor/A	0	0,0		1	8,0	8,0	1	8,0	8,0
Coordinador/a	3	170,8	56,9	6	46,7	7,8	9	217,5	24,2
Delineante (Construcción)	1	40,0	40,0	0	0,0		1	40,0	40,0
Director/a	5	106,5	21,3	17	735,7	43,3	22	842,2	38,3
Electricista - A- Material Móvil Bus	1	74,0	74,0	64	1.752,5	27,4	65	1.826,5	28,1
Electrónico/a	1	41,0	41,0	8	103,0	12,9	9	144,0	16,0
Ingeniero/a de Ingeniería Bus	0	0,0		2	48,5	24,3	2	48,5	24,3
Especialista Vehículos y Eléctricos	0	0,0		2	4,0	2,0	2	4,0	2,0
Gerencia Competitiv. Red y Desarrollo. Neg.	0	0,0		1	4,0	4,0	1	4,0	4,0
Gestor/a	1	8,0	8,0	6	51,5	8,6	7	59,5	8,5
Enfermero/a de Trabajo	2	21,0	10,5	0	0,0		2	21,0	10,5
Inspector/a	0	0,0		3	580,0	193,3	3	580,0	193,3
Introducción - Extracción Datos S.L.	0	0,0		2	12,0	6,0	2	12,0	6,0
Almacenista Material Móvil	0	0,0		12	93,0	7,8	12	93,0	7,8
Mecánico/a	0	0,0		142	3.760,0	26,5	142	3.760,0	26,5
Médico/a de Trabajo	3	34,0	11,3	0	0,0		3	34,0	11,3
Operador/a CST	0	0,0		1	3,0	3,0	1	3,0	3,0
Operario/a Mant. Elementos Fijos	0	0,0		5	15,0	3,0	5	15,0	3,0
Planchista - A- Material Móvil Bus	0	0,0		29	352,0	12,1	29	352,0	12,1
Product Manager	2	4,5	2,3	1	2,0	2,0	3	6,5	2,2
Programador de Línea Tb	0	0,0		1	35,0	35,0	1	35,0	35,0
Project Controller	0	0,0		1	2,5	2,5	1	2,5	2,5
Proyectos Flota y Documentación	0	0,0		1	2,0	2,0	1	2,0	2,0
Psicólogo/oga Servicio Selección-Form.-Eval.	1	6,8	6,8	1	13,8	13,8	2	20,7	10,3
Res. Vent. e Ing. Bbt/Can. Ext. y Log. Tít.	1	9,0	9,0	0	0,0		1	9,0	9,0
Responsable	29	534,0	18,4	104	3.072,6	29,5	133	3.606,6	27,1
Supervisor/A de CST	1	6,0	6,0	2	4,5	2,3	3	10,5	3,5
Soporte Adm.	2	10,0	5,0	4	34,7	8,7	6	44,7	7,4
Técnico/A	34	892,7	26,3	112	2.547,2	22,7	146	3.439,9	23,6
Verificador Piezas y Grupos	0	0,0		1	14,0	14,0	1	14,0	14,0
<b>Total</b>	<b>322</b>	<b>8.812,7</b>	<b>27,4</b>	<b>2.664</b>	<b>70.999,7</b>	<b>26,7</b>	<b>2.986</b>	<b>79.812,3</b>	<b>26,7</b>
<b>Porcentaje</b>			<b>11%</b>			<b>89%</b>			<b>100%</b>

PSM, S.A.	Mujeres			Hombres					
Categoría/Función	Plantilla	Horas Formación	Media Horas	Plantilla	Horas Formación	Media Horas	Total plantilla	Total Horas Formación	Total Media Horas
Auxiliar de Teleférico	36	197,6	5,5	36	170,4	4,7	72	368,0	5,1
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>197,6</b>	<b>5,5</b>	<b>36</b>	<b>170,4</b>	<b>4,7</b>	<b>72</b>	<b>368</b>	<b>5,1</b>
<b>Porcentaje</b>			<b>54%</b>			<b>46%</b>			<b>100%</b>



## 6.2.2. Desarrollo del talento

Este año, se ha creado la segunda edición del proyecto del *Staffing Review*, iniciado a finales de 2020, con el objetivo de seleccionar a las personas que realizarán las evaluaciones competenciales (*assessment center* en formato *lúdico*) y los procesos de devolución.

Además, se ha hablado con las personas participantes de la primera edición, para conocer de primera mano su experiencia, a la vez que se les ha propuesto realizar el Programa de Desarrollo Individual (PDI).

Participantes en el *Staffing Review* por área y género:

	TB, S.A.		FMB, S.A.		TMB, S.L.		Total		Total
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	TOTAL
Buen Gobierno, Ases. jurídica, Aprovis, y logística y contrat. pública. Gestión y Control Corporativo	20	9	9	9			29	18	47
Comunicación y Relaciones Institucionales	2	7	5	10			7	17	24
Marketing y Negocios Corporativos	12	10	8	17			20	27	47
Organización y Personas	18	26	21	23			39	49	88
Servicios Corporativos. (dirección)	0	4	2	1			2	5	7
Administración y Finanzas	7	18	5	9			12	27	39
Clientes/As	4	6	1	6			5	12	17
Desarrollo y Relaciones Internacionales	1	3	1	2			2	5	7
Innovación y Transformación Digital	1	0	1	0			2	0	2
Calidad y Gestión Ambiental	2	5	0	1			2	6	8
Tecnología	49	6	44	9			93	15	108
Red Bus	91	5	4	1			95	6	101
Red Metro	4	2	174	24			178	26	204
TMB, S.L.					1		1	0	1
<b>Total Sociedad</b>	<b>211</b>	<b>101</b>	<b>275</b>	<b>112</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>487</b>	<b>213</b>	<b>700</b>

## Temas y preocupaciones clave en este ámbito

### · Atracción del talento: Gestión de estudiantes con discapacidad intelectual

En 2022, desde el Servicio de Recursos Humanos y de la mano del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD) se ha acogido a 5 estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual.

Además, 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. Se ha acogido alumnado que cursa el **Programa de Formación e Inserción (PFI)**, específicos para personas con discapacidad intelectual, con el objetivo de potenciar la inclusión, favorecer y complementar los conocimientos y experiencia en el proceso de formación.

Durante las prácticas, se realizaron 5 jornadas de sensibilización con las personas tutoras y el equipo de personas que rodeaban al estudiante. La valoración de las prácticas ha sido muy satisfactoria por todas las partes. Se ha realizado un vídeo donde se recogen las experiencias vividas con el objetivo de sensibilizar a otras empresas.

Se está realizando una campaña de comunicación en el TMB Noticias y en las redes sociales, así como difusión en Barcelona Activa y otros canales del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad.

### · Apuesta por la diversidad generacional

En 2022, se ha fomentado la acogida de mujeres para realizar las prácticas en sitios muy técnicos. El resultado ha sido la selección de dos estudiantes universitarias dentro del programa mujeres STEM, un estudiante de FP Dual de Grado Medio en Electromecánica en el taller de grupos de Zona Franca de TB, dos estudiantes mujeres de FP Dual de Grado Superior en Automoción en el CON de Ponent de bus, y 1 beca ICEX en el ámbito internacional.

### · Convenio con el Institut de Vic

Se ha renovado el Convenio con el Institut de Vic, que permite que los conductores de bus puedan convalidar dos módulos a la hora de cursar la FP Dual de grado medio en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera.

### · Atracción del talento: Gestión de estudiantes (no Dual)

Para tener presencia y atraer al máximo el talento de estudiantes universitarios hacia TMB, durante el año 2022, se ha participado en las siguientes ferias:

- El mes de febrero: participación con un stand en la Feria del *Saló de l'Ocupació*.
- El 4 de mayo: presencialidad en la feria de la UB en la Facultad de Física, donde atendimos dudas y preguntas del alumnado que estaba interesado en realizar prácticas en TMB y en las ofertas de trabajo.
- Del 21 al 25 de noviembre: *Talent Week* de la Salle, donde durante una semana se ofrecían diversas actividades. Se participó en una mesa redonda con otras empresas y estudiantes de grado y máster y en la actividad *Virtual Meeting*.
- El 24 de noviembre: participación en un stand, con otras empresas, en la Sala de Congresos de la Salle.

### · Gestión de estudiantes universitarios/Ciclos formativos

Este 2022, se ha continuado con el programa de acogida de estudiantes en prácticas. Además, se han incrementado las acciones para generar red entre los estudiantes, con el objetivo de que conozcan de forma directa los proyectos innovadores y de impacto que se están llevando a cabo en la organización, y para impulsar así nuestra imagen de marca.

En 2022, desde FMB y TB, se han atendido peticiones de estudiantes de máster, grado y ciclos formativos tanto de grado medio como superior.

	FMB, S.A.			
	Convenios colaboración	Hombres participantes	Mujeres participantes	Participantes de TMB
Activos	12	5	7	6
Pendiente de Inicio	4			
Finalizados	14	9	5	3
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>9</b>

	TB, S.A.			
	Convenios colaboración	Hombres participantes	Mujeres participantes	Participantes de TMB
Activos	6	2	4	1
Pendiente de Inicio	3			
Finalizados	14	10	4	2
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>3</b>

Una de las acciones de integración de los programas Empieza el día con... y Conoce TMB consiste en convocar, dos veces al mes, a todo el alumnado para compartir conocimientos, inquietudes y experiencias con la persona tutora. Durante el año, se han celebrado 16 encuentros.

Para garantizar el cumplimiento del proyecto formativo y de integración, se han realizado seguimientos mensuales con las personas responsables (81 encuestas) y el alumnado (104 encuestas).

#### · **Atracción del talento: Gestión de estudiantes (FP Dual)**

La Formación Profesional Dual (FP Dual) es una modalidad de formación profesional, en la que los alumnos pasan más de la tercera parte de su formación en la empresa como aprendices. La formación del alumnado es supervisada en todo momento por dos personas responsables, una del centro educativo y otra de la empresa, que acaban convirtiéndose en corresponsables de su formación.

Durante este año, se han inscrito 8 estudiantes a la formación dual de TB en el área de Mantenimiento de Material Móvil de Bus (7 son de grado superior en los diferentes CON y 1 es de ciclo formativo de grado medio en Electromecánica en el taller de Zona Franca) y 3 estudiantes en la FP Dual de FMB en el área de Mantenimiento de Material Móvil de Metro.

Cabe recordar que en 2021 la FP Dual en TB estuvo certificada con el máximo nivel (excelencia) y fue reconocida como una de las **5 mejores empresas** que, dentro del ámbito catalán, han obtenido esta certificación de excelencia. A raíz de este reconocido prestigio, este año 2022, se ha participado en diversas entrevistas:

- El 15 de marzo, fuimos invitados por el Departamento de Educación de la Generalitat de Catalunya, junto con el Director de Cataluña de la FP Dual y otras empresas participantes, para explicar nuestra experiencia.
- El 6 de abril, a través del Departamento de Educación de la Generalitat de Catalunya, entrevista con Jordi Guix.
- El 28 de septiembre, se participó en la Jornada de FP Dual organizada por *El Periódico* y CaixaBank, con el testimonio de una estudiante, que actualmente está trabajando en TMB como electricista del CON de Ponent, para potenciar el talento femenino.

Por lo que respecta a Metro, hemos tenido 3 estudiantes de Formación Dual en Mantenimiento de Material Móvil de Metro.

#### · **Acción de diversidad generacional**

El 29 de septiembre, se realizó un encuentro entre los estudiantes universitarios y de Máster y las Asociaciones de Jubilados de Metro y de TB con el objetivo de fomentar el crecimiento respetando la diversidad generacional.



## Sistemas de gestión competencial

TMB dispone de un **sistema de gestión competencial** basado en la Apreciación de la Actuación (AA). Cada año natural coincide con dos campañas de apreciación de la actuación: la del año anterior, que se cierra durante el primer trimestre, y la del mismo año en curso.

Cabe destacar que durante 2022 se ha asignado 1 nuevo perfil competencial a FMB. Además, se ha impartido 1 sesión formativa presencial para nuevas personas evaluadoras, con 1 asistente de Metro y 1 de Bus, y se han impartido 4 sesiones formativas presenciales para nuevas personas evaluadas, con 28 asistentes, de los cuales 12 eran de Metro y 16 de Bus.

Por último, se han tramitado 29 solicitudes individuales de alta en la aplicación corporativa de la apreciación de la actuación, todas de FMB.

Las personas evaluadas con la apreciación de la actuación del **año 2021** por categoría profesional y género fueron:

Código	Categoría profesional	Total	Red Bus		Red Metro		Áreas Funcionales	
			Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
42	Auxiliar técnico	7	0	0	7	0	0	0
198	Coordinador de equipo	4	0	0	4	0	0	0
195	Coordinador Protección Seguridad (*)	24	0	0	20	3	0	1
212	Esp. Sup. Energía Polivalente	15	0	0	15	0	0	0
199	Especialista mantenimiento	1	0	0	0	0	1	0
193	Especialista Sup. Puerta Cochera	157	0	0	157	0	0	0
196	Especialista Superior Energía	5	0	0	5	0	0	0
194	Especialista Superior SCTC	71	0	0	69	2	0	0
A07	Grupo A nivel 07	44	40	0	0	0	4	0
A08	Grupo A nivel 08	96	94	1	0	0	1	0
A09	Grupo A nivel 09	145	137	8	0	0	0	0
A10	Grupo A nivel 10	28	27	1	0	0	0	0
A12	Grupo A nivel 12	4	4	0	0	0	0	0
203	Jefe de líneas automáticas	9	0	0	9	0	0	0
209	Jefe de líneas convencionales	6	0	0	4	2	0	0
151	Mando Técnico Operativo	145	0	0	117	28	0	0
208	Operador de emergencias	9	0	0	6	3	0	0
204	Operador de líneas automáticas	36	0	0	36	0	0	0
191	Responsable Sección Mantenimiento	22	0	0	20	1	1	0
192	Responsable Torno Mantenimiento	55	0	0	52	0	3	0
190	Responsable Unidad Mantenimiento	24	0	0	24	0	0	0
123	Técnico Agregado B	8	0	0	0	0	1	7
119	Técnico Agregado E	2	0	0	2	0	0	0
117	Técnico Agregado G	33	0	0	29	4	0	0
116	Técnico Agregado H	1	0	0	1	0	0	0
115	Técnico Agregado J	1	0	0	1	0	0	0
40	Técnico Ayudante Superior	12	0	0	8	4	0	0
205	Técnico Operación Líneas Automáticas	263	0	0	246	17	0	0
<b>Total</b>		<b>1.227</b>	<b>302</b>	<b>10</b>	<b>832</b>	<b>64</b>	<b>11</b>	<b>8</b>

## Valoración de puestos de trabajo

Se ha aplicado y consolidado la nueva metodología de valoración como eje relevante que permite conocer el valor relativo de las funciones de todos los puestos de trabajo, con una única perspectiva. Asimismo, se ha dado continuidad en el funcionamiento del Comité de Valoración Paritario de puestos de trabajos. Este año, se han realizado 89 revisiones y/o nuevos puestos de trabajo en FMB y 72 en TB:

	FMB y Áreas corporativas	TB y Áreas corporativas
	Número de puestos de trabajo	Número de puestos de trabajo
<b>Dirección Red Metro</b>	<b>19</b>	
<b>Dirección Red Bus</b>		<b>10</b>
<b>Dirección servicios corporativos:</b>		
Administración y finanzas	6	3
Innovación y Transformación digital	2	1
Tecnología	4	4
Clientela	15	15
Calidad y Medio Ambiente	3	5
Desarrollo y Relaciones internacionales	1	1
<b>Dirección de Organización y Personas</b>	<b>24</b>	<b>17</b>
<b>Dirección de Comunicación y RRHH</b>	<b>5</b>	<b>3</b>
<b>Dirección de Marketing y Negocios Corporativos</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Dirección de Buen Gobierno, As. Jurídica y Contr. Pública</b>	<b>8</b>	<b>5</b>
<b>Dirección de Gestión y Control Corporativo</b>	<b>0</b>	<b>6</b>
<b>TOTAL</b>	<b>89</b>	<b>72</b>

## 6.3. Bienestar, diversidad e inclusión

### 6.3.1. Organización del trabajo

#### Desconexión laboral

En TMB, la inmensa mayoría de colectivos trabaja por turnos, y su actividad está condicionada a la presencia física. Por tanto, una vez finalizada la jornada, están completamente desconectados. En ámbitos técnicos y administrativos, predomina la jornada continuada, con flexibilidad en la entrada y la salida, por lo que la desconexión también está garantizada por esta vía. Disponen de móvil de empresa las personas que están de guardia (equipos que van rotando y tienen compensaciones específicas por esta atención), y personas con determinados niveles de responsabilidad, quedando a criterio de cada profesional el dar más o menos cabida a la desconexión.

Aunque a raíz de la pandemia muchas personas han trabajado y siguen trabajando desde casa (porque su función lo permite), en ningún caso hay obligaciones establecidas más allá del horario y calendario laboral de cada uno.

#### Medidas de conciliación familiar

La empresa tiene implantadas las siguientes medidas de conciliación familiar:

- Concesión de adaptaciones de jornada, en virtud de la modificación del artículo 34.8 del Estatuto de los Trabajadores, en la medida que organizativamente sea posible.
- Posibilidad de reducir la jornada por cuidado de hijos menores de 12 años, y concretar el horario en un turno diferente al que se tiene asignado formalmente (para algunos colectivos).
- Posibilidad de reducir la jornada y compactarla en días enteros (para algunos colectivos).

- Posibilidad de modificar las reducciones de jornada según necesidades escolares.
- Concesión de reducción de jornada para ambos progenitores, si lo solicitan, aunque estén trabajando en la misma empresa.
- Mejora significativa de muchos de los permisos recogidos en el Estatuto de los Trabajadores.
- Garantía de reserva del puesto de trabajo, antigüedad y condiciones contractuales, durante toda la vigencia de la excedencia maternal/paternal.
- Posibilidad de disfrute de la paternidad/maternidad de forma fraccionada (a tiempo parcial) y de equiparación total (16 semanas entre hombres y mujeres de este permiso, que ha pasado a denominarse permiso por nacimiento y cuidado de menor).
- Jornada continuada para el colectivo de oficinas, con flexibilidad horaria.
- Posibilidad de disfrute por horas, del exceso anual de jornada, a efectos de necesidades personales (para algunos colectivos).
- Posibilidad de cambios de fiesta o descanso entre compañeros o bien respecto a uno mismo.
- Vacaciones garantizadas en período estival en la mayor parte de la plantilla estructural.
- Todas las personas que, por sus funciones, pueden desarrollar su trabajo a distancia, sigue establecido un día de trabajo a distancia, sin perjuicio de lo que se acabe negociando con la parte social.

## Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios

Desde que se reconoció en el Estatuto de los Trabajadores la posibilidad de adaptar la jornada sin reducirla, y, por tanto, sin tener repercusión económica en el salario, las solicitudes de adaptación han aumentado gradualmente, y la organización ha ampliado el área donde se reciben.

La inmensa mayoría se ha planteado modificar la jornada de trabajo, pero también se han solicitado adaptaciones de jornada por la prestación laboral, y/o teletrabajo (dado que es uno de los mecanismos de adaptación que prevé el art. 34.8 del Estatuto de los Trabajadores). Este año, respecto a este último punto, se han tramitado casi un centenar de solicitudes.

	FMB, S.A.			TB, S.A.		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Reducciones de jornada	189	439	<b>628</b>	107	42	<b>149</b>
Adaptaciones de jornada	61	11	<b>72</b>	206	42	<b>248</b>
Rebaja de servicio por motivos de gestación	0	18	<b>18</b>	0	0	<b>0</b>

Durante este ejercicio, se han gestionado 148 permisos por nacimiento y cuidado de menor en FMB, 144 en TB, y 2 en PSM. Desde 2021, **el tiempo de permiso** se ha equiparado por ley, antes se hablaba de **maternidad y paternidad**, y ahora es necesario hablar de permiso por nacimiento y cuidado de menor (16 semanas).

En cuanto a permisos por nacimiento y cuidado de menor:

	FMB, S.A.			TB, S.A.			PSM, S.A.		
	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total
Disfrute continuado	26	44	<b>70</b>	15	62	<b>77</b>	0	0	<b>0</b>
Disfrute fraccionado	6	72	<b>78</b>	5	62	<b>67</b>	1	1	<b>2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>116</b>	<b>148</b>	<b>20</b>	<b>124</b>	<b>144</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

En cuanto a los permisos por cuidado del lactante:

	FMB, S.A.			TB, S.A.			PSM, S.A.		
	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total
Permiso por cuidado lactante acumulado	17	55	<b>72</b>	3	3	<b>6</b>	1	1	<b>2</b>
Permiso por cuidado lactante diario	6	2	<b>8</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>57</b>	<b>80</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

Respecto a las ausencias asociadas al nacimiento de hijos o hijas, hay otro factor a tener en cuenta: **la tasa de regreso al trabajo** (porcentaje de personas trabajadoras que vuelven a trabajar después de estos permisos), y la **tasa de retención** (el personal que, después de volver, ha continuado trabajando con la empresa al menos un año más):

	FMB	TB
<b>Cifra total personas empleadas que vuelven al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado de menor</b>	144	138
<b>Cifra total personas empleadas que deberían volver al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado de menor</b>	144	138
<b>Tasa de regreso al trabajo (%)</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

	FMB	TB
<b>Cifra total personas empleadas retenidas 12 meses después de volver al trabajo tras el permiso por nacimiento y cuidado de menor</b>	141	136
<b>Cifra total personas empleadas que volvieron al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado de menor</b>	144	138
<b>Tasa de retención (%)</b>	<b>97,9%</b>	<b>98,6%</b>

Ligado a la conciliación, se ha supervisado y asesorado en la correcta aplicación de la normativa en materia de permisos y licencias que se han disfrutado en TMB:

**3.989**

**hombres** que han representado un total de **11.587 permisos**

**1.251**

**mujeres** que han representado un total de **4.125 permisos**



## Absentismo

En cuanto al **seguimiento global de absentismo**, los datos de resumen son:

- 4.545 hombres que han supuesto un total de 8.304 episodios de incapacidad temporal.
- 1.512 mujeres que han supuesto un total de 3.151 episodios de incapacidad temporal.

Estos datos incluyen los casos de Covid-19, a los que hemos aplicado un tratamiento diferenciado para poder realizar seguimientos específicos y un trato equivalente al accidente laboral a efectos económicos.

De hecho, en materia de absentismo, durante todo el 2022, se han reportado y se sigue informando a diario los datos globales desde una perspectiva diferente (perspectiva de personas, en lugar de perspectiva de horas de trabajo). Este dato no es el recogido mensualmente en el cuadro de mando histórico, y se encuentra en proceso de automatización con el área de Tecnología.

**Las horas de absentismo** por enfermedad y accidente de toda la organización han sido las siguientes:

	Año 2022		
	Enfermedad	Accidente	Suma
Transports de Barcelona, S.A.	1.246.147	66.359	<b>1.312.506</b>
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	929.791	34.383	<b>964.174</b>
Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.	5.065	7	<b>5.071</b>
Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.	979		<b>979</b>
<b>Total Grupo Consolidado TMB</b>	<b>2.181.982</b>	<b>100.748</b>	<b>2.282.730</b>

El 95,6% de las horas de absentismo del año 2022 corresponden a enfermedad y el 4,4% restantes a accidente. En 2021, la proporción fue del 93,7% por enfermedad y el 6,3% por accidente.

## Proyecto de mejora del absentismo

Las ausencias en el trabajo por incapacidad temporal (IT) son la primera causa del absentismo laboral. FMB y TB son empresas con un empleo estable y de calidad que, teniendo en cuenta el momento social actual con una tasa de paro relativamente controlada el sistema sanitario público recuperándose de la tensión de la pandemia por Coronavirus SarS-CoV-2, muestra un aumento significativo de la tasa de absentismo que ha hecho necesario definir un proyecto específico (P027) dentro del Plan estratégico de TMB. En este sentido, este último mes de noviembre se publicó la **Política de gestión del absentismo**.

Para llevarlo a cabo, se ha constituido un equipo de gobernanza y diferentes grupos de trabajo, incluyendo los y las representantes de las personas trabajadoras, para definir la política, los valores clave, los objetivos y los planes de acción, dentro de FMB y TB.

El 95,6% de las horas de absentismo del año 2022 corresponden a enfermedad y el 4,4% accidente



## Ámbito de Metro

De las **52 medidas**, divididas en 10 bloques, que establecía el informe de diagnóstico, durante 2022, se han realizado diversas campañas de comunicación para mejorar el nivel general de sensibilización ante esta problemática, tanto con cartelera en los centros de trabajo como a través de comunicaciones vía correo electrónico.



Asimismo, se han mantenido sesiones formativas del Plan de Absentismo de TMB con los colectivos de Responsables de Equipos de Línea, Responsables Operativos de Zona, Responsables de equipos de Mando Técnico de Operaciones (CTO) y CTO. Hasta la fecha de la confección de este informe, un total de 150 personas de la Dirección de Operaciones de Línea, y 15 personas del colectivo de Responsables de Turno de Intervención, Coordinadores de Intervención y Responsables de Equipo del Centro de Control de Metro (CCM) de la Dirección del Centro Operativo de Metro, han recibido esta formación.

Por otra parte, en estrecha coordinación con la Unidad de Salud, se han analizado con detalle diversas acciones relacionadas con el absentismo:

- **Seguimiento de casos concretos.**
- **Anticipo de pruebas a petición de la estructura de mando.**
- **Seguimiento de la entrega de los partes de confirmación de baja de acuerdo con el procedimiento.**

Y en coordinación con las diferentes Direcciones de la Dirección de la red de metro, se han realizado reuniones monográficas con cada una de ellas para analizar la situación de cada persona trabajadora, así como establecer los siguientes pasos a llevar a cabo. Se han realizado aproximadamente unas 380 entrevistas de regreso.

Al mismo tiempo, la empresa se ha dotado de recursos sanitarios adicionales para acompañar, a las personas en situación de incapacidad temporal, de forma coordinada con 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 se ha dotado de recursos sanitarios adicionales para acompañar a las personas en situación de incapacidad temporal



## Ámbito de Bus

Por lo que respecta a TB, durante el año 2022, los principales avances que se han realizado en la implantación del Plan de Absentismo son los siguientes:

- **Indicadores y seguimiento:** Se han analizado varios indicadores individuales como el factor Bradford, continuando el trabajo de automatización de los principales indicadores del Plan.
- **Comunicación:** Ver apartado 6.3.3.
- **Formación y sensibilización:** Se realizan las formaciones de liderazgo y todas las sesiones informativas programadas para este año sobre el Plan de Absentismo en la estructura de mando (10 sesiones). En marzo, continuarán estas sesiones con el colectivo de mandos de explotación y material móvil que quedan pendientes. Este espacio sirve para compartir informaciones importantes relacionadas con el absentismo y experiencias en relación con las principales medidas del plan y poner en valor la figura del mando en la gestión del absentismo.
- **Seguimiento y coordinación:** Durante todo el año, se han continuado realizando reuniones periódicas de seguimiento del Plan de los distintos grupos de trabajo.

Por otra parte, se han realizado tres sesiones de la Comisión de Absentismo para compartir con la parte social el estado de implantación del Plan y los resultados obtenidos de las principales medidas aplicadas. En el último trimestre, se inician las reuniones de coordinación y seguimiento de casos entre la Unidad de Salud, los CON y el gestor de absentismo. La empresa se ha dotado de recursos sanitarios adicionales para acompañar a las personas en situación de incapacidad temporal de forma coordinada con 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 un cuidado efectivo del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

- **Organización y procedimientos:** Se está revisando toda la normativa interna con afectación a IT tanto por contingencias laborales (CL) como por contingencias comunes (CC). Queda pendiente de aprobar el procedimiento P012 ya trabajado y consensuado. Se ha revisado el P039 de Notificación de Sucesos e Investigación de Accidentes.

Se han creado o actualizado instrucciones para clarificar cuándo un proceso es o no Contingencia Laboral, para la gestión interna de la Incapacidad Temporal por Contingencias Comunes (ITCC) e instrucciones concretas de bus para definir cómo hacer la acogida después de una ausencia prolongada y para realizar tutorías. También se está trabajando una nueva instrucción de retirada del complemento de IT en TB. Se han aplicado y se están trabajando diversas medidas para mejorar la conciliación (retorno bolsa de actividades, destacamento, elección de vacantes, mejora de la comunicación y proximidad, etc).

Se han incluido varias mejoras en el nuevo Convenio Colectivo para facilitar la reducción del absentismo: bonus ligado al absentismo personal y al absentismo global de TB, Complemento en todos los procesos de IT, Incapacidad Permanente Total y Absoluta (objetivo reducir los reingresos de personal readaptado) y mejoras ligadas a los índices de absentismo en la jubilación parcial.

Todas estas acciones están orientadas a un cambio cultural hacia una mejora del compromiso con la empresa y el trabajo habitual.



## 6.3.2. Relaciones sociales

### Negociación colectiva

#### Ferrocarril Metropolità de Barcelona

Las relaciones laborales han estado marcadas por la firma del Plan de Igualdad, por la celebración de las Elecciones Sindicales, y por el inicio de la negociación del Convenio Colectivo. Durante el año, se han alcanzado acuerdos relacionados con la conciliación, permisos, descansos y reducción de jornada, entre otros. Asimismo, se han realizado 38 reuniones del Comité de empresa.

#### Conflictividad laboral

En cuanto a las huelgas convocadas:

19/01/2022:

Recepción de convocatoria de huelga con paros parciales por el personal de Puntos TMB (Agente Atención de Centro) todos los lunes a partir del 31/01/2022.

14/02/2022:

El Comité de Huelga de los Puntos TMB entrega escrito a Relaciones Laborales con sus reivindicaciones y solicita el inicio de las negociaciones.

28/02/2022:

Recepción de la ampliación de la convocatoria de huelga con paros parciales.

Del 11/03 al 17/03/2022:

Ampliación de las jornadas de huelga con paros parciales con una media de seguimiento total del 83,8%.

30/03/2022:

Reunión del Comité de Empresa.

11/05/2022:

Firma del Acuerdo con el Comité de Empresa que implica la desconvocatoria de Huelga del Personal Agentes de los Puntos TMB.

Fuera del ámbito de FMB, se convocó 1 huelga general y feminista por el Día Internacional de las Mujeres con un seguimiento del 4,8% en FMB.

Las actividades desarrolladas en materia de preparación de actuaciones administrativas y judiciales han sido las siguientes:

Demandas de conciliación	69
Solicitudes individuales	73
Conflictos colectivos	6
Inspecciones de trabajo	42

En materia de régimen disciplinario, se han gestionado 44 expedientes disciplinarios por infracciones cometidas en el ámbito laboral: 17 faltas leves, 17 faltas graves y 10 faltas muy graves.

#### Elecciones sindicales

El 23 de noviembre, se celebraron las Elecciones Sindicales. Con una composición de 18 tablas, de estas, 13 Especialistas, y 5 Técnicos y Administrativos. Se escogieron un total de 29 delegados, de los cuales 20 son especialistas y 9 son técnicos y administrativos.

#### Convenio Colectivo

El 28 de septiembre de 2020, 5 sindicatos (UGT, CCOO, SU, CPTC y UTM) presentaron la denuncia del XXVI Convenio Colectivo de FMB. El 25 de octubre, se constituyó la comisión negociadora del Convenio Colectivo. En la 5ª reunión de las 6 comisiones realizadas se modificó la composición de la comisión.

Hasta la fecha, se han presentado diferentes plataformas por parte de las organizaciones sindicales UGT, CGT, CCOO y CPTC. La parte social ha solicitado datos económicos de la plantilla.

#### Préstamos de vivienda

Se han gestionado 122 préstamos por reforma de la vivienda habitual, de los cuales se han concedido 119; y se han gestionado 50 préstamos de adquisición de vivienda habitual, de los cuales se han concedido 49.

#### Principales proyectos

Lavado de ropa y elección de vestuario (Mantenimiento)

A raíz del acuerdo de 23/04/21 sobre los 5 puntos de conflicto previos a la negociación del XXVI Convenio Colectivo, en uno de los 13 puntos sobre el amianto, se acordó que la empresa implantaría el lavado de la ropa del personal de mantenimiento “ropa azul” durante la vigencia del presente convenio. Que se dejaría de entregar una dotación anual, y que las prendas se sustituirían automáticamente según el vencimiento de su vida útil.

El pasado 10 de agosto, se publicó el anuncio de licitación del lavado de la ropa de trabajo del personal de mantenimiento de FMB. Cuando el proceso de licitación finalice, ya se podrá emitir el pedido y se iniciará la implantación del servicio.

## Plan de Pensiones

Durante el año 2022, no se ha llegado a ningún acuerdo de modificación de las condiciones vigentes, por lo que la actividad ha sido bastante continuista.

Los bajos tipos de interés han continuado determinando que el coste del riesgo sea muy elevado. Esto ha tenido impacto sobre todo en el colectivo C, puesto que una parte importante de las aportaciones de las personas partícipes y empresas promotoras van destinadas a financiar las prestaciones de riesgo y queda poco margen para el ahorro. En este sentido, se han iniciado sesiones de trabajo entre el equipo representante de las personas partícipes y de la empresa promotora, con el fin de encontrar posibles soluciones.

## Transports de Barcelona

Durante 2022, se ha llevado a cabo la actividad negociadora con el Comité de Empresa, mediante las diferentes Comisiones de Trabajo (Paritaria, Permanente, Explotación, Material Móvil y Talleres, Administración, etc.). En el ámbito de las Comisiones de Trabajo de Explotación, Material Móvil y Taller, Administración y Permanente del Comité de Empresa, los principales acuerdos referentes a la organización del trabajo han sido:

- Aprobación de los calendarios laborales aplicables en 2023 de los colectivos adscritos a estas Comisiones de Trabajo.
- Acuerdos referidos a las tandas de vacaciones, fiestas oficiales y escogidas para los distintos colectivos de la empresa.
- Concursos de méritos y bolsa de conductores y conductoras.
- Se está trabajando en la reorganización de las Oficinas de Centro del colectivo de material móvil, y la nueva organización de los Mandos de Grupo Operativo de Líneas (CGOL, en catalán) y de los Mandos de Explotación.
- Regreso de la bolsa de actividades del colectivo de conducción.
- Seguimiento del Plan de Formación y de la Contratación.
- Presentación del convenio de colaboración con el Consorcio de Educación de Barcelona y el Plan de Descuelgue.
- Se ha trabajado y negociado el Protocolo de Alcohol y Drogas. Por último, no ha sido posible obtener un acuerdo con la parte social.

- Informar de los compromisos de entrega de información del artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores.

A través de las sesiones de la Comisión Paritaria, se ha trabajado y concretado la aplicación de la prórroga del Convenio Colectivo 2020-2021 y, una vez firmado el nuevo Convenio Colectivo 2022-2025, se han interpretado algunos aspectos del nuevo articulado pendientes de concreción.

Durante el año, la Mesa Técnica del Texto Refundido ha continuado el trabajo conjunto de redacción del texto refundido de convenios, tal y como se acordó tanto en la prórroga como en el Convenio Colectivo 2022-2025, y ha realizado un total de 12 sesiones de trabajo.

Ha continuado el trabajo en las comisiones y mesas técnicas específicas para negociar y dar a conocer los Planes de Absentismo y de Igualdad.

## Conflictividad laboral

En 2022, se han producido 6 procesos de huelga, se han convocado 15 días de huelga indefinida y se han efectuado 12 días de huelga.

17/02/2022:  
huelga de todos los sindicatos (parcial de 9 a 15 horas).

28/02/2022 al 03/03/2022:  
convocatoria de 3 paros de 2 horas coincidentes con el Congreso Mundial de Telefonía Móvil. Por último, se desconvocan con un acuerdo de mediación firmado por CCOO, SIT y UGT.

08/03/2022:  
huelga del Día de la Mujer (parcial de 9 a 15 horas).

05/04/2022:

huelga convocada por ACTUB y CGT para reclamar el complemento de puesto de trabajo y negociación de convenio (parcial de 16 a 21 horas).

23/09/2022 al 30/09/2022:

huelga de ACTUB, CCOO, CGT, SIT y UGT (paros parciales en las franjas de 02:00 a 04:00 horas, de 10:00 a 12:00 horas y de 21:00 a 23:00 horas).

17/10/2022:

convocatoria por parte de todas las secciones sindicales, excepto ACAT, de paros parciales indefinidos. Se desconvocó por el acuerdo de mediación y firma del convenio.

Por otra parte, las actividades desarrolladas en materia de preparación de actuaciones administrativas y judiciales han sido las siguientes:

Demandas de conciliación	27
Solicitudes individuales	32
Conflictos colectivos	3
Inspecciones de trabajo	39

En materia de régimen disciplinario, se han gestionado 135 expedientes disciplinarios por infracciones cometidas dentro del ámbito laboral: 72 faltas leves, 33 faltas menos graves, 13 faltas graves, 15 muy graves y 2 han sido sobreseídas.

### Nuevo Convenio Colectivo 2022-2025

El 25 de octubre de 2021, se constituyó la comisión negociadora y se inició el proceso de negociación del Convenio Colectivo 2022-2025 de Transports de Barcelona, S.A. Tras más de 20 reuniones de trabajo desde el inicio de la negociación, se rompió la negociación por parte de los sindicatos con una serie de convocatorias de huelga, y a principios del mes de octubre se trabajaron las propuestas y se continuó con las negociaciones con el Comité de Huelga para evitar la realización de los paros previstos para después del 17 de octubre. El día 14 de octubre, se firmó un preacuerdo entre las diferentes partes, excepto el sindicato ACTUB, que quedaba pendiente de la ratificación del acuerdo por parte de la plantilla.

A través de las asambleas, finalmente se aprobó el preacuerdo y desconvocar definitivamente los paros parciales indefinidos.

El 24 de octubre de 2022, la comisión negociadora procedió a la firma del Convenio Colectivo 2022-2025 con el apoyo de CGT, CCOO, SIT y UGT. Se está trabajando su implantación.

### Elecciones sindicales

El pasado 1 de diciembre de 2022, tuvieron lugar las elecciones para renovar la composición de los miembros del Comité de Empresa (24 representantes para el Colegio de Especialistas y No Cualificados, y 5 representantes para el Colegio de Técnicos y Administrativos). La participación fue de un 65%.

### Préstamos de vivienda

En TB, se han gestionado 34 préstamos por reforma de vivienda habitual, de los cuales se han concedido 28; y se han gestionado 40 préstamos de adquisición de vivienda habitual, de los cuales se han concedido 37.

### Plan de Pensiones

Durante el ejercicio 2022, se han implementado los cambios de modelo que se aprobaron en la Comisión de Control del Plan, con acuerdo entre la representación de las personas partícipes y la representación de la empresa promotora. Este acuerdo también se ha ratificado por parte del Comité de Empresa y se basa en tres cuestiones fundamentales:

- 1 **Transformación del colectivo de prestación definida en un colectivo de aportación definida.**
- 2 **Modificación del sistema de prestación de riesgo y asunción de estas aportaciones por parte de la empresa promotora.**
- 3 **Externalización del colectivo de Pasivos a través de una póliza de prima única.**

Para llevar a cabo estas modificaciones ha sido necesario realizar una serie de tareas que se pueden resumir en los siguientes puntos:

Aprobación del nuevo reglamento:

recoge todas las modificaciones consecuencia del citado acuerdo. Se han modificado los artículos que regulaban las prestaciones de jubilación del colectivo C2, así como los relativos a las prestaciones de riesgo de todos los colectivos, el régimen de aportaciones de personas partícipes y empresas promotoras, así como cualquier otro artículo afectado indirectamente por las citadas modificaciones.

Contratación de la póliza de seguros para la cobertura de las prestaciones de riesgo:

En los ejercicios 2020 y 2021, la Comisión de Control optó por autoasegurar las prestaciones de riesgo. A partir del acuerdo, se negocia la externalización en una póliza de la que el Plan es tomador y la empresa promotora es la pagadora.

## Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar, consultar y negociar con el personal

Contratación de la póliza de seguros para la externalización del colectivo de pasivos: la contratación de este seguro implica la necesidad de vender el patrimonio del colectivo de pasivos a la vez que se valora el coste de la operación.

Plan de Comunicación para todas las personas partícipes, en el que se notifican las novedades y, en el caso del colectivo C2, se informa de los derechos consolidados reconocidos a 01/01/2022. Se enviaron cartas diferenciadas para ambos colectivos (C2 y D), y se puso a disposición de las personas partícipes un servicio de call center para atender dudas y consultas en general.

Se acordó amortizar el saldo del déficit que se arrastraba de 2020, aprovechando el margen de solvencia positivo que ha generado la rentabilidad positiva en 2021.

Según el 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 ”.

a) Número de semanas de aviso que suele darse a las personas empleadas y a los correspondientes representantes antes de la aplicación de cambios operacionales significativos que podrían afectarles de forma considerable: Según el artículo 41.3, “Modificaciones sustanciales de condiciones de trabajo”, 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: “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.” En 2023, se pondrán en marcha nuevas herramientas digitales que agilizarán los intercambios de información entre la Dirección de la empresa y el Comité, garantizando el cumplimiento de lo previsto en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores.

b) Para las Organizaciones con acuerdos de Negociación Colectiva, si el plazo de aviso y disposiciones para la consulta y negociación se especifican en los acuerdos colectivos.

*La empresa se rige por el Estatuto de los Trabajadores y demás legislación laboral vigente.*

En el caso de FMB, había 12 personas fuera de convenio a 31/12/2022 que representan el 0,30% de la plantilla total:

- **Grupo 0: Equipo directivo y de Responsables: 1**
- **Grupo 1: Equipo directivo y de Responsables: 10**
- **Grupo 1: Personal de Oficinas: 1**

En el caso de TB, había 188 personas fuera de convenio a 31/12/2022 que representan el 4,02% de la plantilla total:

Plantilla fuera de convenio en TB. Año 2022	Personas Trabajadoras
Grupo 0 Equipo directivo y de Responsables	2
Grupo 1 Equipo directivo y de Responsables	10
Grupo 2 Equipo directivo y de Responsables	20
Grupo 3 Equipo directivo y de Responsables	1
Grupo 2 Mandos	6
Grupo 3 Mandos	53
Grupo 4 Mandos	10
Grupo 5 Mandos	1
Pendiente de determinar grupo: Mandos	1
Grupo 2 Personal de Oficinas	4
Grupo 3 Personal de Oficinas	27
Grupo 4 Personal de Oficinas	47
Grupo 5 Personal de Oficinas	6
<b>Total</b>	<b>188</b>

## Integración y cohesión de las personas empleadas en TMB

### Programa de acompañamiento para ayudar a la desvinculación (personas jubiladas parciales)

Se entiende por desvinculación, el conjunto de situaciones que tienen como consecuencia la finalización de la relación laboral, que une a la empresa con la persona trabajadora. Una de estas circunstancias es la desvinculación por jubilación parcial.

El 25 de mayo de 2022, se puso en marcha el Programa de acompañamiento a las personas trabajadoras que entran por edad en el período para optar a la jubilación parcial, el cual considera todos los aspectos que intervienen en esta etapa profesional (aspectos administrativos, organizativos y personales) hasta llegar a la Jubilación total, para que sea lo más positiva posible tanto para la Organización como para la persona trabajadora.

Se han empezado a realizar entrevistas a las personas empleadas que voluntariamente se han acogido a la jubilación parcial.

Este 2022, han sido 404 las personas afectadas y, cada mes, mediante un email se les ha invitado a utilizar el servicio de acompañamiento que se creó pensando en el beneficio físico y mental de todas las personas:

- Jubilables 2022: aquellas personas que, a priori, eran jubilables para 2022, dado que cumplen los requisitos laborales. Total: 89.
- Pendiente de jubilación: aquellas personas que podrían haberse jubilado en años anteriores, pero que no quisieron hacerlo en su momento. Total: 66.
- Jubilados actuales: personal que actualmente tiene un contrato de jubilación parcial vigente. Total: 249.

A las 404 personas empleadas de este año que entran por edad en el periodo de desvinculación, se les ha ofrecido acciones como: vídeos, conferencias, talleres de reflexión, blogs e infografías, entre otras, a las que tienen acceso mediante “el campus de TMB” que hay en la intranet.

### Actividades sociales y deportivas

Este 2022, se ha realizado una normativa, que se pondrá en marcha en 2023, que clarifica y ordena el funcionamiento del conjunto de actividades que promueve la Empresa. A partir de 2023, las actividades sociales y deportivas pasarán a llamarse Muévete por tu bienestar.

Los principios básicos son:

- Garantizar el bienestar físico y mental de las personas empleadas de TMB.
- Hacer crecer el compañerismo y valores no competitivos entre las personas empleadas de TMB.
- Potenciar el orgullo de pertenencia a la entidad.
- Que la actividad no tenga ningún ánimo de lucro.

Las actividades que actualmente están activas son: Pádel, BTT, Taichí, Fotografía, la Coral de TMB y el Atletismo.

Además, se han celebrado en el Auditorio las bodas de plata y de oro del personal que en 2019 y 2020 cumplieron 25 o 40 años de vinculación a la empresa de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, o Transports de Barcelona, ya que, con motivo de la pandemia, llevaban dos años sin celebrarse. En total, fueron 80 personas de FMB, y 196 de TB, que en 2019 celebraron los 25 o 40 años en la empresa, y 107 personas de FMB, y 129 de TB, que los cumplen el año 2020.



### 6.3.3. Comunicación interna

La reducción del absentismo se fijó como un objetivo corporativo para el año 2022, y se creó el Comité Consultivo de Absentismo, del cual Comunicación Interna forma parte activa.

Se realizó una campaña interna para favorecer el compromiso y fomentar la motivación del personal, con el objetivo de reducir el absentismo. La campaña, todavía abierta, ha contado, entre otros, con: comunicación para los Comités de empresa y Comité de Salud y Seguridad, artículos relacionados con la encuesta de absentismo, el diseño de un kit de comunicación para la estructura de mando, píldoras informativas de los recursos asistenciales que TMB ofrece a su plantilla, carteles de la campaña y un tríptico informativo.

El proceso negociador, que permitió la firma del Convenio Colectivo de TB para los próximos 4 años y el inicio del proceso negociador del convenio de Metro, ha gozado del soporte constante del Departamento de Comunicación Interna, con la publicación de la información relacionada en cada momento del proceso.

La Responsabilidad Social Corporativa ha sido el eje principal de la Comunicación interna, con las acciones más destacadas como:

- **La campaña anual “Elige tu causa 2022”**, que este año se ha convertido en “Muévete por la terapia génica”.
- **La campaña de captación de voluntariado**, que ha tenido como protagonistas a trabajadores y trabajadoras que en su tiempo libre participan en las acciones solidarias de la compañía.
- **Las políticas de género, con acciones como:** la visibilización de mujeres en entornos masculinizados, la firma del Plan de Igualdad de Metro, TMB con el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer, TMB con el Día Internacional de las Mujeres, el Coloquio TMB en Femenino. La Visión de la Mujer Trabajadora y TMB con el Día Internacional de las Mujeres.
- **La gestión de la diversidad, con acciones informativas entre las que destacan:** la presentación del Protocolo de prevención de la LGTBIfobia en el Parlament de Catalunya, los “Agentes violeta en acción!” y “Súmate a la apuesta de TMB por la diversidad y la inclusión”.

**El centenario de la red de bus**, con sus actividades propias, ha sido un eje sobre el que Comunicación Interna ha trabajado activamente. Destaca el concurso de diseño del cartel del centenario, ganado por una trabajadora, y la campaña para diseñar el nuevo vestuario de TB.

La aprobación del Real Decreto de ahorro energético estuvo acompañado de una campaña interna para informar al personal de las acciones que la compañía ha realizado, y prevé realizar, para minimizar los consumos energéticos y contraponerlas con las se pueden realizar en casa.

Otra campaña a destacar fue la dirigida a realizar un uso responsable del correo electrónico, durante once semanas. Se dio una serie de buenas prácticas.

En cuanto a las áreas de innovación y de personas, han centrado buena parte de la actividad de 2022 en acciones como la Hackathon 2022, Reto TMBInnova y la sensibilización en innovación. También se han realizado diversas actuaciones de comunicación relacionadas con el Plan de acompañamiento a la desvinculación.

Además, el servicio de Comunicación Interna ha seguido publicando en la página web todas las actuaciones que se están llevando a cabo para hacer frente a la problemática del amianto.

El Club GenTMB ha cerrado el ejercicio con 5.667 miembros activos y 3 convenios de colaboración (retribuidos económicamente) con varias empresas. Esto ha permitido un ahorro de más de 47 mil euros mediante los cupones de descuento y las compras *online*.

La consolidación de la aplicación dirigida a las personas trabajadoras (GenTMB app) ha hecho que un 97% de la plantilla ya se la haya descargado y esté operando. La aplicación reporta la actualidad de la compañía y, a su vez, permite gestionar aspectos relacionados con su puesto de trabajo y de ámbito personal.

Por lo que respecta a la información corporativa, se han publicado 65 avisos de TB y 110 de FMB, además de 46 avisos para selecciones externas y personal de la bolsa. En la revista GenTMB, se han redactado y publicado 205 artículos de temas directamente relacionados con la empresa y las personas trabajadoras.

## 6.3.4. Igualdad de oportunidades

Como organización socialmente responsable, se ha dado valor estratégico a las diferentes actuaciones orientadas a la inclusión, la igualdad de oportunidades, en las que se han tenido en cuenta diferentes perspectivas de género, discapacidad, edad, origen o cultura, y se ha puesto especial atención a la potenciación del talento femenino.

En el ámbito de la igualdad y, más concretamente, en el de **la mujer y diversidad**, las actuaciones más destacadas han sido:

- Impulso para la elaboración de los **planes de igualdad de TB y FMB**. Tanto Metro (junio) como TB (noviembre) han registrado sus respectivos planes de igualdad y ya se trabaja para llevar a cabo las acciones previstas.
- El 21 de diciembre, se constituyó la **Comisión de Seguimiento del Plan de Igualdad de TB**, donde están representados distintos ámbitos organizativos de la empresa con la voluntad de asegurar la igualdad de trato y oportunidades y prevenir cualquier tipo de discriminación por razón de género.
- Aprovechando el mes europeo de la diversidad, se realizaron acciones de sensibilización y concienciación hacia la diversidad, teniendo en cuenta diferentes perspectivas (género, orientación sexual y origen). Se dio a conocer el **Proyecto global de gestión de la diversidad humana e inclusión 2022-2025**, que tiene como objetivo esencial sentar las bases para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación, tanto en el ámbito de la plantilla como de las personas usuarias de las redes de transporte.
- Elaboración y maquetación de la Guía de lenguaje inclusivo y no sexista de TMB.



Se ha dado valor estratégico a las diferentes actuaciones orientadas a la inclusión y la igualdad de oportunidades

Desde la perspectiva de la inclusión de la discapacidad, las actuaciones han sido:

- Seguimiento del porcentaje de personas con discapacidad en la plantilla de TMB, de acuerdo con la Ley 1/2013, de 29 de noviembre, la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- Nuevas propuestas de mejora para la **incorporación de personas con discapacidad a la plantilla**: adecuación de los procesos de selección y solicitud de nuevos procesos específicos para personas con mayores dificultades para encontrar trabajo (discapacidad intelectual y cognitiva). Este año, no ha habido incorporación alguna.
- Asesoramiento en el proyecto de **acogida de estudiantes en prácticas** que acrediten discapacidad intelectual. Este año, se han incorporado 6 personas en distintas áreas.
- Acciones de sensibilización y concienciación dirigidas tanto a la plantilla como a las personas usuarias. Especialmente, el 3 de diciembre, el Día Internacional de las Personas con Discapacidad, se colaboró con la Fundación Eurofirms para dar visibilidad y romper estereotipos hacia las personas con discapacidad a través de la pintada de un mural en la estación de Arc de Triomf, que contó con la participación de personas con discapacidades y voluntariado de TMB (actividad dinamizada por Boa Mistura).

En cuanto a las acciones **realizadas para fomentar la atracción e impulso del Talento femenino**, cabe destacar las siguientes:

- Seguimiento de los datos de composición de la plantilla por género.
- Colaboración en la campaña impulsada desde la plataforma Dones Futur, de la que TMB forma parte, con motivo del Día Internacional de las Mujeres y Niñas en la Ciencia.
- Diseño y lanzamiento de la campaña “Si somos iguales, somos mejores”, que ha acompañado a los últimos procesos de selección del personal y ha invitado a las mujeres a sumarse al proyecto de TMB.
- Colaboración en la organización del coloquio La Dirección de los Transportes Públicos en Cataluña: en Femenino Plural, el 4 de marzo en el vestíbulo de metro de Universitat.
- Organización del coloquio TMB en femenino. La visión de las mujeres trabajadoras, el 9 de mayo en el vestíbulo de metro de Universitat. El acto cerró con un reconocimiento especial a una mujer jubilada de TB, como homenaje a las trabajadoras de la compañía enmarcado en la celebración del centenario de la red de bus.
- Participación en el proyecto *Feel the Power*, con actividades en el aula y en nuestras instalaciones, en enero de 2023. Se trata de un proyecto impulsado desde el Consejo de la Mujer del Consorcio de la Zona Franca para acercar a las empresas del polígono al alumnado como futuros profesionales.
- Colaboración en la difusión del STEM Women Congress 2022, celebrado el 17 de noviembre en el auditorio de CosmoCaixa.

Desde la **perspectiva generacional**, cabe destacar: la campaña con motivo del Día Internacional de las Personas de Edad, celebrado el 1 de octubre, que reconoce la trayectoria laboral y la experiencia de las personas jubiladas de Bus, dentro del marco del centenario de TB. Se ha contado con la colaboración del Ayuntamiento de Barcelona, Programa Vincles BCN.

En cuanto a la **perspectiva de orientación sexual**: se realizó, de la mano de l’Observatori Contra l’Homofòbia (OCH), con motivo del Día Internacional del Orgullo LGTBIQ+, una acción de sensibilización y concienciación para reivindicar la tolerancia cero ante cualquier acto que atente contra la dignidad de las personas LGTBIQ+ en TMB, así como en cualquier otro ámbito.

En cuanto a las **actuaciones realizadas para prevenir el acoso**, se han llevado a cabo las siguientes:

- Participación en el **Programa MetròpolisFPLab4**, impulsado por el AMB en colaboración con la Fundación BCN Formació Professional, para potenciar las competencias transversales en la Formación Profesional a través de un proyecto de innovación centrado en: “Cómo podemos hacer que las mujeres se sientan más seguras en las redes de transporte público?”.
- De la mano del Col·lectiu Punt Sis, se analizaron 2 itinerarios de la red de metro y 2 de bus, identificados como más críticos, mediante **el estudio de accesibilidad desde la perspectiva de género**, con el objetivo de conocer la percepción de seguridad de las diferentes usuarias de los transportes de TMB.
- Continúan las conversaciones con el European Investment Bank (BEI), para formalizar un acuerdo de colaboración con el fin de recibir asesoramiento técnico no reembolsable, a fin de desarrollar e implementar un sistema de control y evaluación que permita obtener indicadores clave para establecer soluciones prácticas, y de rápida respuesta ante conductas incívicas hacia el acoso en el transporte público.
- Colaboración en la difusión de la **campaña “No pasamos ni una”** de la ATM, mediante soportes digitales, del 4 al 24 de abril.
- **Campaña contra la LGTBIfobia** en el transporte público, con motivo del 17 de mayo.
- Organización de un acto con motivo del **Día Internacional de la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer**, 25 de noviembre, en colaboración con la Plataforma contra les Violències masclistes: lectura del manifiesto y actuación de danza por parte del grupo Dones de Blanc, en la estación de Universitat.



· Adhesión a la **red de Puntos Violeta promovida por el Ayuntamiento de Santa Coloma de Gramenet**, y presentación pública de la alianza el 27 de abril, con el objetivo de:

- **Fomentar la “tolerancia cero”** ante cualquier manifestación de violencia machista.
- **Garantizar un acceso de calidad y equitativo** a los servicios de atención a las mujeres.
- **Reforzar la capacitación** profesional y los recursos ofrecidos desde los servicios de información y atención.
- **Promover que las violencias machistas se visualicen** de manera transversal.

Por eso, se han incorporado puntos violeta en la red de metro, durante eventos de participación ciudadana, que han implicado el uso masivo del metro, por ejemplo en la Verbena de San Juan (23 de junio), RockFest (30 de junio a 2 de julio), Fiesta Mayor de Santa Coloma (2 y 3 de septiembre), 6ª Cumbre Iberoamericana de Agendas Locales de Género (17 a 21 de octubre) y Nochevieja.

Asimismo, se ha gestionado la formación de la plantilla, dentro de una primera fase piloto, para convertirse en agentes violeta con las herramientas adecuadas para acompañar a las víctimas.

· Este 2022, se ha llegado a 390 personas, y se ha formado al conjunto de Técnicos de Operaciones de Líneas Automáticas, Agentes de Atención al Cliente que prestan servicio dentro del municipio de Santa Coloma de

Se ha formado el conjunto de Técnicos de Operaciones de Líneas Automáticas

**390**  
personas



Gramenet, personal del Centro Control de Metro, colectivo del Área de clientes y clientas, y el equipo del Gabinete de prensa. Se trabaja actualmente en la planificación del inicio de la formación en colectivos prioritarios de TB.

Continúan las conversaciones con el European Investment Bank (BEI), para formalizar un acuerdo de colaboración con el fin de recibir asesoramiento técnico no reembolsable, a fin de desarrollar e implementar un sistema de control y evaluación que permita obtener indicadores clave para establecer soluciones prácticas, y de rápida respuesta ante conductas incívicas hacia el acoso en el transporte público.

- Colaboración en la difusión de la **campaña “No pasamos ni una” de la ATM**, mediante soportes digitales, del 4 al 24 de abril.
- **Campaña contra la LGTBIfobia** en el transporte público, con motivo del 17 de mayo.
- Organización de un acto con motivo del **Día Internacional de la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer**, 25 de noviembre, en colaboración con la Plataforma contra les Violències masclistes: lectura del manifiesto y actuación de danza por parte del grupo Dones de Blanc, en la estación de Universitat.

En junio, TMB presentó en el Parlament de Catalunya el **Protocolo de prevención, detección e intervención de la LGTBIfobia** en las redes de transporte de TMB.

Respecto a la **prevención del acoso moral, sexual o por razón de género**, el procedimiento establecido sigue activo y operativo a través de una empresa proveedora externa, de forma aséptica y sin intereses. Esta empresa proveedora dispone de un teléfono de contacto conocido por todo el personal y, es quien, de forma inicial, hace un análisis de la denuncia y, en su caso, convoca la comisión interna de investigación según lo previsto en el procedimiento de trabajo.

Este año, ha habido 5 predenuncias (2 en TB y 3 en FMB) que, una vez tratadas, han tenido como resultado “no acoso”



## Plan de Igualdad 2022-2025

### Ferrocarril Metropolità de Barcelona

En junio, se firmó el **Plan de Igualdad** en el marco legal de la Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Además, se ha constituido la Comisión de Seguimiento del Plan de Igualdad (CSPI) con la participación de las partes firmantes. Durante el año, se han mantenido 5 reuniones en las que se han llegado a diferentes acuerdos:

- Turnos intermedios para la conciliación de Material Móvil.
- Nuevo turno de conciliación de Auxiliar y Control de Información.
- Acuerdo que aplica a AAC, Moti, ACI, TOLA y CTO sobre permiso de nacimiento y cuidado.
- Permisos en primer día laborable.
- Ampliación de los turnos intermedios en Material Móvil.
- Permiso de acompañamiento a tratamientos oncológicos.

Dentro del Plan de Igualdad, y en coordinación con el Departamento de Responsabilidad Social, se han llevado a cabo diversas campañas orientadas al desarrollo de la igualdad en Metro, como por ejemplo, la campaña “Unidos por la diversidad, la igualdad y la inclusión”.

En esta línea, dentro del plan se han recogido propuestas, que ya se han implementado, como los concursos con una cuota reservada para mujeres, el programa de prácticas de mujeres STEM, la acogida de estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual, y los procesos para fomentar la captación del talento femenino.

### Transports de Barcelona

En noviembre, después de 17 sesiones con la Comisión de Igualdad, se dio por finalizada la negociación del Plan de Igualdad. La Dirección decidió registrar el Plan de Igualdad como negociado, a pesar de no haber llegado a un acuerdo para cerrar las negociaciones con la representación de los trabajadores.

Se iniciará la implantación del Plan aplicando, entre otros, el Plan de Formación 2023 y el concurso de la bolsa de personal de conducción, las medidas que se validaron por todas las partes, aunque finalmente la representación del personal ha decidido no firmar.

En diciembre, se constituyó la **Comisión de Seguimiento del Plan de Igualdad (CSPI)**.



## 6.4. Seguridad y salud en el trabajo

### 6.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral

#### Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

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**.

---

Las acciones realizadas durante este año se han concretado en la publicación en el gestor documental, y en la aplicación y desarrollo de los siguientes documentos:

- Plan Director de Salud y Seguridad Laboral de FMB y TB para el período 2022-2025.
- Manual de gestión de la salud y seguridad laboral en TMB.
- 28 procedimientos de TMB de salud y seguridad laboral.
- 7 normas de TMB de salud y seguridad laboral.
- 1 instrucción de FMB y 7 de TB de salud y seguridad laboral.

---

Además, este año, se ha realizado la presentación de los resultados de la Auditoría legal de PRL.

#### Identificación, evaluación de riesgos y acciones correctoras

La identificación de peligros y la evaluación de riesgos son actividades constantes del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales (SPRL), con el objetivo de eliminar los riesgos para la salud y seguridad de las personas que trabajan en TMB o, en el caso de no poder eliminarse, se evalúa el riesgo que puede comportar este peligro para controlarlo.

Con el fin de llevar a cabo la vigilancia del riesgo, el SPRL elabora un Plan Anual de Actividades Preventivas (PAAP) que, de forma coordinada con los respectivos responsables de las unidades de trabajo y de prevención, prevé un conjunto de actividades que permiten el control efectivo sobre estos riesgos.

Para conseguir este objetivo, cada unidad de trabajo lleva a cabo un Plan de Acción (PA) que actúa operativamente, aplica las medidas preventivas y gestiona toda la formación e información necesaria de su personal.

	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.
Centros de Trabajo	51	27	1
Puestos de trabajo	33	26	4
Riesgos específicos de tareas/operaciones de trabajo peligrosas	5	3	
Riesgos higiénicos	44	31	
Riesgos ergonómicos	13	20	
Riesgos psicosociales	39	23	1

Las más significativas han sido:

- **Proceso de detección de riesgos psicosociales** para todos los colectivos de TMB.
- **Estudio higiénico sobre la posible exposición**, de algunos puestos de trabajo, a humos de combustión de motores diesel.
- **Estudio preliminar para la detección de la posible presencia de radón** en las instalaciones de FMB.
- **Estudios ergonómicos sobre algunos procesos de mantenimiento y reparación** de vehículos de TB, y sobre la actividad de conducción de todas las series de trenes en todas las líneas convencionales, 5 líneas y 7 series de trenes.
- **Estudio higiénico de exposición al ruido** durante la conducción de trenes en las líneas L1, L2 y L5.
- **Evaluación cualitativa de los productos químicos** utilizados durante las actividades de mantenimiento.

Por lo que respecta a la vigilancia higiénica específica de los Materiales con Amianto (MCA) en FMB, se sigue 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 su presencia. Las actividades más significativas han sido:

Acciones del Plan de Gestión	Actividades
Gestión del Plan del Amianto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación práctica de la Directriz D080 y sus procedimientos de desarrollo:</li> <li>• Actuaciones (n=12) para revisar Planes de trabajo y procedimientos según RD 396/06 y P883</li> </ul>
Actuaciones empresas RERA sobre materiales MCA en FMB	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actuaciones de retirada/ Estabilización MCA:</li> <li>• Infraestructuras (n=53)</li> <li>• Instalaciones Fijas; Energía, Señales y Telecomunicaciones (n=111)</li> <li>• Material Móvil Talleres Centrales, L1 y L3 (N=36)</li> <li>• Proyecto de desguace de trenes (n=6)</li> </ul>
Vigilancia higiénica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muestras ambientales analizadas (n=175)</li> </ul>
Controles de calidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visitas de campo (n=96)</li> <li>• Revisión de equipos MM Eléctricos/electrónicos Revisados (n=72)</li> </ul>

Cabe señalar que el nivel de consecución del conjunto de actividades del PAAP, para este año 2022, ha sido del 91% del total de las planificadas en FMB y del 97% en TB

## Servicios de salud en el trabajo

El Servicio de prevención es un servicio mancomunado entre las empresas Transports de Barcelona, S.A., Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Projectes i Serveis per la Mobilitat, S.A. Este servicio dispone de un equipo constituido por 29 personas entre personal sanitario, técnico y administrativo que dan cobertura a las cuatro disciplinas preventivas siguientes:

- 1 **Seguridad en el trabajo.**
- 2 **Higiene industrial.**
- 3 **Ergonomía y Psicosociología.**
- 4 **Medicina del trabajo.**

Está constituido por unos servicios centrales de apoyo a la gestión y estudio especializado, y 3 centros de PRL de referencia, uno para TB y Corporativo y dos para FMB.

Sus funciones principales 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 soporte a la dirección de la empresa, al personal empleado y a su representación legal, 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 la salud y seguridad en el trabajo

La participación del personal y su representación legal se lleva a cabo a través del Comité de Seguridad y Salud, que tiene carácter paritario entre la representación de la dirección y la del personal, y se reúne periódicamente y con carácter ordinario cada mes. El Comité tiene un reglamento de funcionamiento propio y se formalizan actas firmadas con los temas tratados y sus resultados en temas de acuerdo o desacuerdo.

Las personas trabajadoras participan a través de escritos mediante su representación legal o directamente a través de comunicados de riesgo percibido que pueden remitir directamente a su responsable con copia al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

Participación y consulta de las personas trabajadoras, y sus representantes legales:

	FMB, S.A.	TB, S.A.
Reuniones ordinarias del Comité de Seguridad y Salud	11	12
Reuniones extraordinarias del Comité de Seguridad y Salud	6	10
Reuniones monográficas del Comité de Seguridad y Salud	77	4
Respuesta a escritos de los Delegados de prevención	242	6
Respuestas a formularios de riesgo percibido directamente para el personal	74	21
Comunicaciones informativas emitidas por el servicio de prevención	189	435

## Fomento de la salud del personal

La puesta en funcionamiento del **Centro Médico TMB Salud**, en 2021, ha significado una mejora significativa en calidad asistencial y comodidad del personal al poder recibir directamente dentro de la empresa una cartera de servicios sanitarios, que a lo largo de estos últimos meses se ha ido poniendo a disposición del personal.

Actualmente, ya están operativos los siguientes servicios:

- **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 en las especialidades de cirugía ortopédica y traumatología, medicina interna, psiquiatría y psicología.**
- **Trabajo social.**

Más allá de la asistencia sanitaria de las contingencias laborales, se dispone de un sistema de gestión de las contingencias comunes para colaborar con la persona trabajadora y el sistema público de salud, con el objetivo común de reducir su duración de estos episodios facilitando diagnósticos, y, si fuera posible, tratamientos por una curación efectiva del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

Además, la empresa dispone de un programa de asistencia social y sanitaria, mediante el cual se desarrollan actividades como la atención a las consultas de ámbito social, ayuda para la deshabituación tabáquica, la atención a los trastornos de dependencia a sustancias psicoactivas o ludopatías.

Al mismo tiempo, se desarrollan actividades de promoción de la salud dirigidas a reducir el riesgo de enfermedades prevalentes en nuestra sociedad. Entre ellas, cabe destacar las siguientes:

- **La promoción de hábitos dietéticos saludables y de pérdida de peso.**
- **La prevención de dolencias mentales.**
- **La prevención del cáncer de colon y próstata.**
- **Las campañas de vacunación de la gripe estacional.**



## Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de las personas trabajadoras directamente vinculadas con las relaciones comerciales

A pesar de seguir en situación de pandemia por Coronavirus Sars-CoV-2, después de dos años, los sistemas de prevención y protección se siguen actualizando en función de lo que determinan las autoridades sanitarias, y, por tanto, durante todo el año 2022, se han actualizado, aplicado y mantenido todas las medidas del Plan de Salud y Seguridad frente al Coronavirus SARS CoV-2.

Especialmente, se han mantenido todas las prevenciones necesarias para que nuestro personal no estuviera expuesto a riesgo alguno durante las relaciones comerciales con los clientes.

Como resultado de este esfuerzo, durante el mes de **noviembre se ha renovado la acreditación de espacios seguros frente al Coronavirus.**

## Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

En TMB, el alcance de cobertura del sistema corresponde a la totalidad del personal propio y externo que desarrolla funciones profesionales dentro de las instalaciones de nuestras empresas.

	Personal propio			Externos
	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.	
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud	3.855	4.635	27	8.583
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría interna	3.855	4.635	27	8.583
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría externa o certificación	3.855	4.635	27	8.583

En todos los casos representa el 100% de las plantillas

## Ayudas y beneficios sociales

TMB ha tramitado todas las solicitudes procedentes de activación o renovación de ayudas para la plantilla, por las diferentes causas (ayuda guardería, escolar, discapacidad, extrarradio, etc.), de forma que, a 31/12/2022, casi la mitad de la plantilla percibía algún tipo de ayuda social.

	FMB, S.A.		TB, S.A.		Total
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Ayudas: Número de ayudas vigentes	2.519	1.341	2.812	283	<b>6.955</b>
Ayudas: Perceptores	1.395	758	2.118	205	<b>4.476</b>

Las ayudas han sido las siguientes:

	FMB, S.A.		TB, S.A.		Total
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Escolar	1.574	819	2.500	263	<b>5.156</b>
Extrarradio	869	455	13	12	<b>1.349</b>
Discapacidad	76	67	299	8	<b>450</b>
<b>Total</b>	<b>2.519</b>	<b>1.341</b>	<b>2.812</b>	<b>283</b>	<b>6.955</b>

## Trabajo social

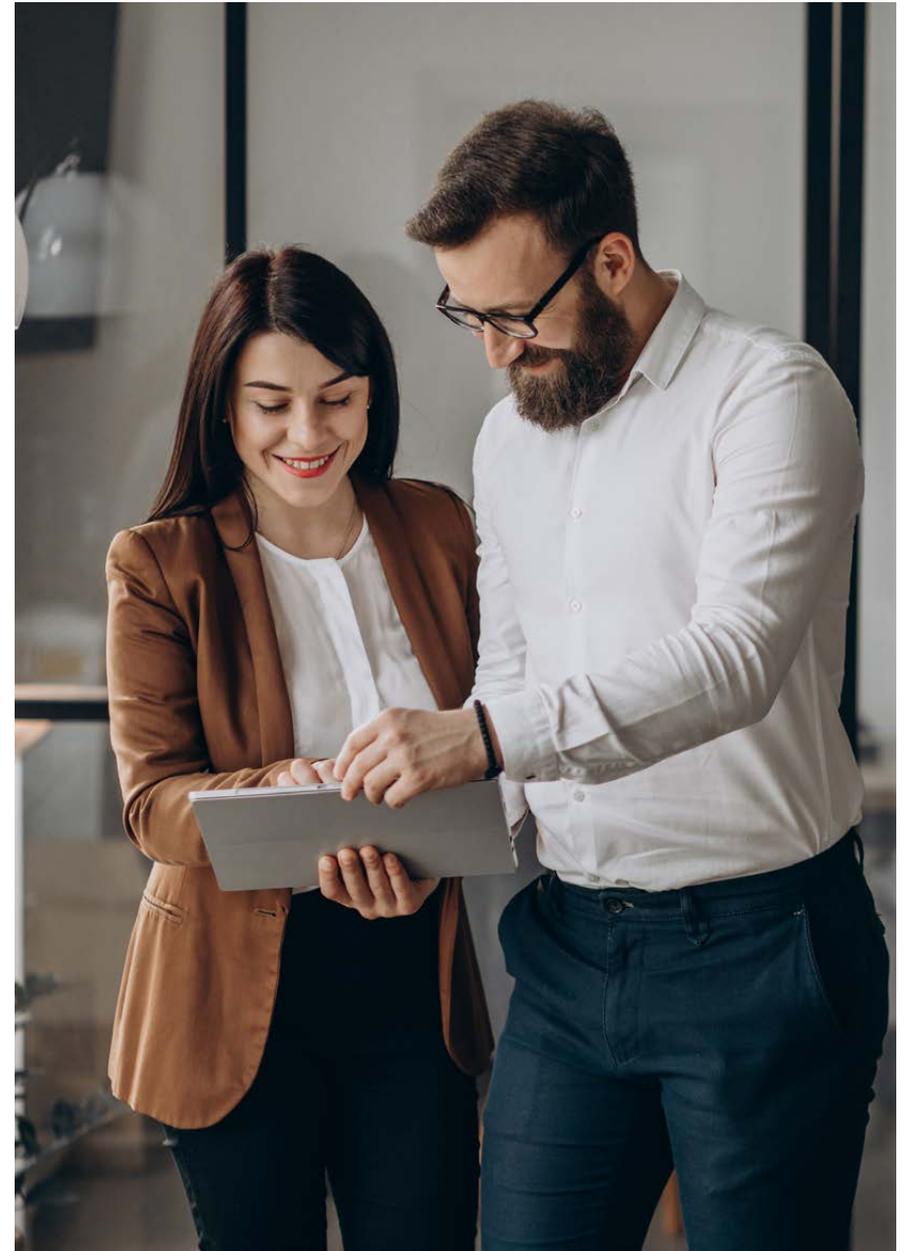
TMB mantiene activas las acciones que se llevan a cabo en el ámbito social, desde donde se apoya a las personas que lo soliciten, a fin de encontrar el equilibrio entre las necesidades personales y las necesidades de la organización.

Las principales actividades realizadas son:

	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.
Atención y seguimiento de trastornos de salud por problemas adictivos	15	18	
Atención y seguimiento de IT por motivo social	27	18	
Recomendación y seguimiento de horarios excepcionales	38	33	
Apoyo ante situaciones de violencia machista	6	5	
Asesoramiento y seguimiento de gestiones y recursos de situación de dependencia	180	170	4

Por lo que respecta al Fondo de Ayuda Social, a finales de año, había 128 personas beneficiarias en FMB y 152 en TB.

A pesar del incremento pactado en Convenio de la aportación anual, esta no cubre la totalidad de las prestaciones concedidas por el Fondo. Por este motivo la Comisión del FAS, con la unanimidad del Comité de Empresa, ha aprobado por mayoría modificar el reglamento, respecto a la cobertura y el cálculo de las prestaciones mensuales y puntuales y limitación de los préstamos, a fin de poder ajustarlas a la aportación pactada en Convenio Colectivo.



## 6.4.2. Accidentabilidad laboral

Todo el personal tiene acceso a una serie de servicios sanitarios que garantizan la atención a las posibles lesiones y enfermedades profesionales con recursos propios de la empresa.

Por lo que respecta al personal externo que está realizando labores profesionales dentro de nuestros centros de trabajo, también pueden disponer, en caso de necesidad, de asistencia sanitaria urgente y primeros auxilios por parte del personal sanitario del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

El alcance de la cobertura del sistema es la totalidad del personal propio y externo que desempeña funciones profesionales dentro de las instalaciones de TMB.

### Lesiones por accidentes de trabajo

En relación con la accidentabilidad, en FMB, se han producido un total de 246 accidentes de trabajo, **4 de los cuales han sido accidentes graves**: 3 casos *in itinere* y 2 casos en el centro de trabajo. En cuanto a TB, se han producido un total de 357 accidentes de trabajo, **9 de los cuales han sido accidentes graves**: 6 casos *in itinere* y 3 casos en el centro de trabajo, uno de los accidentes por una quemadura eléctrica, otro por una agresión física a un conductor, y el último corresponde a una caída al bajar del bus.

Gravedad de las lesiones	FMB, S.A.		TB, S.A.		PSM, S.A.	
	Núm	Tasa	Núm	Tasa	Núm	Tasa
Mortales	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00 %
Graves	4	1,63%	9	2,52%	0	0,00 %
Leves y muy leves	242	98,37%	348	97,48%	3	100,00%

En relación con el personal externo, es decir, las personas trabajadoras que no son personas empleadas, pero que están controladas por la organización, se han producido 23 y 42 accidentes sin baja en FMB y TB, respectivamente, 37 accidentes leves con baja laboral tanto en FMB como en TB, y 1 accidente grave con baja laboral en FMB.

## Dolencias y enfermedades laborales

En 2022, 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 ido normalizando progresivamente ante el retraso en la ejecución de la planificación prevista, debido a la pandemia por Coronavirus SARS-CoV-2 durante los últimos dos años.

Los datos más significativos de esta actividad preventiva son:

Vigilancia de salud individual planificada	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.
No obligatoria	184	167	0
Obligatoria	1.627	1.948	14
Por posible exposición al amianto	812	47	0

Vigilancia de salud individual no planificada	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.
Cambio de funciones y riesgos	119	21	0
Iniciales	64	132	0
Reingresos en la empresa	282	88	0
Regresos al trabajo tras IT	118	115	0

## Temas y preocupaciones clave

### Proyecto empresa saludable

Este proyecto se enmarca **dentro del Plan Estratégico de la empresa** con el objetivo de seguir desarrollando y adaptando el concepto a los tiempos presentes, teniendo en cuenta que, desde los años 90, ya se llevan a cabo actividades orientadas a mejorar la motivación, el compromiso y la productividad del personal a través de mejorar su salud emocional y física. De hecho, desde el año 2014, somos una **empresa reconocida por parte del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo** por las **Buenas Prácticas en la Promoción de la Salud en el Trabajo**.

A finales de este año, se ha presentado la memoria y documentación necesaria para la renovación de este distintivo.

Con la voluntad de seguir avanzando, este año se pueden destacar las siguientes acciones:

- Realización de un diagnóstico externo de la situación actual respecto al concepto actual de empresa saludable.
- Presentación en los Comités de Seguridad y Salud (CSS) del proyecto de vending corporativo y espacios saludables.
- Campaña de identificación de posibles riesgos psicosociales en toda la empresa.
- Inicio de las acciones de comunicación.
- 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.

Al mismo tiempo, se ha mantenido de forma coordinada con el Departamento de Salud de la Generalitat de Catalunya el **Programa de Vacunación** frente a la Covid, la gripe, el tétanos y la difteria.

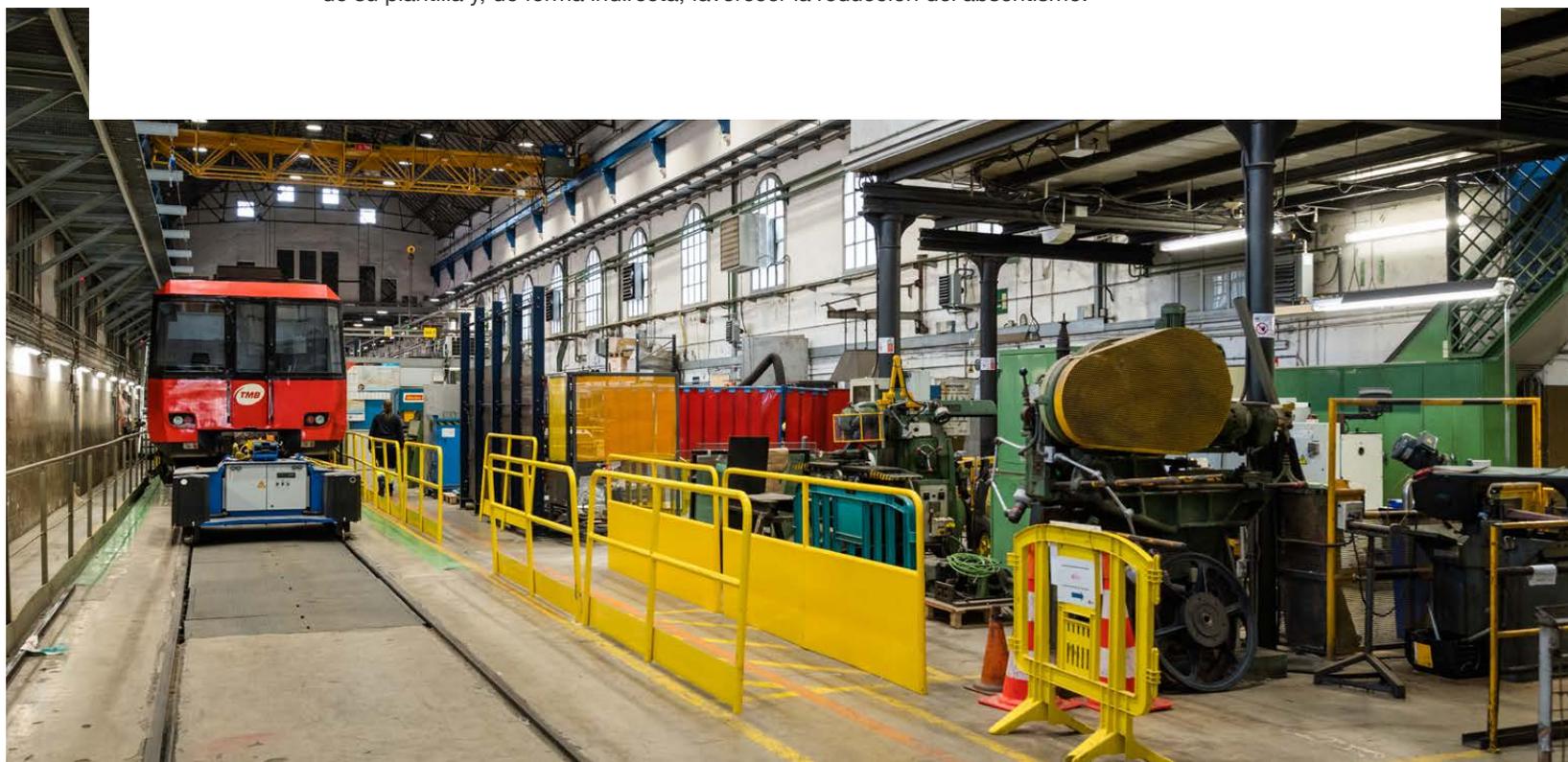
### Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de FMB y TB

Se han aprobado los **planes directores de TMB para la Prevención de Riesgos Laborales** con el objetivo de seguir reduciendo la incidencia de lesiones por accidente de trabajo.

De acuerdo con el mandato previsto en la Ley 31/95 de prevención y con la participación de los Comités de Seguridad y Salud, la dirección ha definido la estrategia en materia de prevención de riesgos laborales para el período 2022-2025.

Se establecen las líneas básicas para conseguir la integración preventiva a todos los niveles y fomentar la cultura preventiva.

Con este informe, la Dirección se compromete a apoyar la salud, seguridad y bienestar de las personas trabajadoras, englobando todo ello en un marco más amplio de empresa saludable que busca mejorar las condiciones tanto del entorno laboral como los hábitos de su plantilla y, de forma indirecta, favorecer la reducción del absentismo.



7

# Protección del medio ambiente



## 7.1. Gestión ambiental

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

- Velar para 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 provocados a consecuencia de las emisiones atmosféricas, la captación y vertido de aguas y la generación de residuos.
- Revisar periódicamente el grado de protección ambiental, con el objetivo de detectar puntos débiles y poder disponer de las actuaciones de mejora necesarias.
- La mejora continua y la prevención de la contaminación para conseguir un desarrollo más sostenible, mediante el uso moderado de la energía y el agua, y una correcta gestión ambiental de los productos utilizados.
- Informar y formar ampliamente a todo el personal sobre los aspectos medioambientales derivados de su actividad, y motivar a la plantilla para que su comportamiento en el trabajo refleje la concienciación medioambiental de toda la organización.
- Exigir a las empresas proveedoras y empresas subcontratadas una concienciación ambiental de acuerdo con la de TMB. Poner a disposición del público que esté interesado la información sobre los esfuerzos y actuaciones ambientales.



### 7.1.1. Prevención de riesgos ambientales

El 16 de octubre de 2019, se publicó la Orden TEC/1023/2019, por 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 nivel de prioridad 3 por la ley. FMB y TB no están incluidas dentro de este nivel, por lo que no están obligadas a establecer esa garantía. Sin embargo, 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 de TB y 60.000.000€ para la empresa de Metro). En 2022, no ha habido ninguna sanción o multa por incumplimiento de normativas ambientales.

En 2022, no ha habido ninguna sanción o multa por incumplimiento de normativas ambientales

### 7.1.2. 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, garantizando el cumplimiento de los requisitos legales aplicables.

A mediados de 2020, la dirección de TMB aprobó el calendario de implantación del Sistema de Gestión Ambiental y Energética (SGAiE) de FMB.

A lo largo de 2022, se ha continuado trabajando en la implantación del control operacional ambiental en la L3, tanto en la línea como en el taller de Sant Genís, y se ha empezado a realizar el seguimiento periódico del **Sistema de gestión en los órganos de gestión establecidos**.

Con el fin de asegurar el buen funcionamiento y eficacia del Sistema de Gestión, a lo largo de 2022, se han coordinado e impartido diferentes acciones formativas relacionadas con el Sistema de Gestión.

En el segundo semestre de 2022, se ha realizado la auditoría interna y la auditoría de Certificación del Sistema de Gestión implantado basado en las normas ISO 14001 y 50001 en la L3. Actualmente, se está trabajando en la planificación de la ampliación de la certificación en el resto de las líneas de la red.

Por lo que respecta a TB, ya dispone de un Sistema de Gestión Ambiental y Energética, basado en las normas ISO 14001 e ISO 50001, implantado en el ámbito de la Dirección de la red de bus en los 4 Centros Operativos de Negocio (CON). Sin embargo, actualmente, solo están certificados los centros operativos de Horta, Zona Franca y Triangle Ferroviari (este último desde principios de 2022). El CON de Ponent no se podrá certificar, dado que no es posible obtener su licencia ambiental.

Cabe destacar que, en septiembre, se ha llevado a cabo la auditoría interna del Sistema de Gestión, donde, por primera vez, se ha auditado también teniendo en cuenta la norma ISO 45001 de Seguridad y Salud. En noviembre, se ha llevado a cabo la auditoría externa.

Todo el trabajo mencionado anteriormente se lleva a cabo de forma integrada en el Sistema de Gestión único de TMB, que responde también a los requerimientos de calidad (ISO 9001 y UNE 13816).

Por último, a lo largo del año, se han impartido diferentes acciones formativas relacionadas con el Sistema de Gestión y con herramientas informáticas necesarias para mantenerlo.



## 7.2. Reducción del impacto en el entorno

### 7.2.1. Prevención y gestión de residuos

El Departamento de Medio Ambiente de la organización impulsa, asesora y apoya a las diversas dependencias a la hora de establecer y mantener la recogida selectiva de los residuos que se generan.

Todos los centros de FMB en los que se realiza el mantenimiento de material móvil o instalaciones tienen implantada la recogida selectiva de residuos industriales. En el segundo semestre de 2022, se ha coordinado la ejecución de los proyectos elaborados para mejorar la segregación y almacenamiento de los residuos en el ZAL y en el Hospital de Bellvitge.

Con el objetivo de incrementar el porcentaje de residuos que se valorizan, en 2022, se ha implantado la recogida selectiva de los residuos asimilables a domésticos en los centros de Triangle Metro, Vilapicina, Can Zam, Boixeres y Guadalupe. Desde 2021, se realizan visitas periódicas a todos los centros de FMB para verificar el correcto funcionamiento de la gestión de los residuos y, en caso de detectarse carencias, se definen las acciones de mejora o correctivas correspondientes.

En relación con los centros de TB, donde se realiza el mantenimiento del material móvil o las instalaciones, tienen implantada la recogida selectiva de residuos industriales y, desde 2019, todos los centros de TB tienen instaurada la recogida selectiva de los residuos asimilables a los domésticos en las oficinas y en la zona de abastecimiento de combustible.

En los centros de TB, en el marco del Sistema de Gestión Ambiental y Energética implantado, se definen anualmente objetivos ambientales, algunos relacionados con la reducción/optimización de la gestión de los residuos. Se realizan visitas periódicas para verificar el correcto funcionamiento de la gestión de residuos.

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 paños para reducir la generación del residuo material absorbente contaminado, con código LER 150202. En 2022, se ha puesto en funcionamiento la nueva licitación de este servicio que incorpora en los pliegos nuevos requerimientos para hacerlo técnica y económicamente más eficiente.

En junio de 2022, se ha puesto en marcha el nuevo contrato para el servicio de Gestión Integral de Residuos de TMB. Una novedad que requiere la digitalización de todo el proceso de gestión de residuos. Actualmente, se está trabajando en el diseño funcional para la digitalización, y su implantación está prevista de cara a 2023.

A lo largo de este año, también se ha hecho un gran esfuerzo en impartir formación en materia de gestión de residuos al personal de FMB y TB. Concretamente, se ha dado formación en:

- **Residuos de Construcción y Demolición:** en las unidades de mantenimiento y proyectos que gestionan las obras de FMB y TB.
- **Gestión de Residuos:** a todo el personal de mantenimiento de los CON de Ponent y de Triangle de TB.
- **Gestión de los Residuos Generados por Actividades Subcontratadas:** al personal de mantenimiento y proyectos de FMB y TB.



## Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales

El Departamento de Medio Ambiente de la organización se encarga de la tramitación, mantenimiento y renovación periódica de los permisos y autorizaciones que establece la legislación ambiental para los centros de trabajo.

A continuación, se mencionan todos los trámites y permisos realizados a lo largo de este ejercicio:



### Tramitación y mantenimiento de las licencias de actividades de los talleres de Metro:

en 2022, han finalizado los controles iniciales de los centros de Sant Genís, Roquetes y ZAL por parte de una Entidad Ambiental de Control y se han presentado las actas favorables de los controles en el Ayuntamiento de Barcelona.

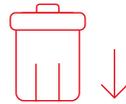
### Tramitación y mantenimiento de las licencias de actividades de los talleres de Bus:

el Departamento de Medio Ambiente 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.



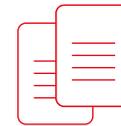
### Permisos de vertido de aguas residuales:

actualmente, están vigentes los de todos los centros, que les son de aplicación, de metro y bus. En 2022, la organización ha elaborado y presentado en el Ayuntamiento de Barcelona las solicitudes de renovación del permiso de vertido de aguas residuales de los centros de ZAL, Santa Eulàlia y Hospital de Bellvitge. Se ha elaborado también la solicitud de renovación de Sant Genís, que se prevé presentarla en la Administración a principios de 2023.



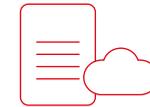
### Estudios de minimización de residuos:

actualmente, están vigentes los de todos los centros, que les son de aplicación, de metro y bus



### Informes de situación de suelos:

actualmente, están vigentes todos los informes de todos los centros de bus, que les son de aplicación.



### Trámites de los focos emisores en la atmósfera:

actualmente, el control atmosférico de todos los centros de metro y bus están vigentes, y todos los focos de emisión, que les son de aplicación, disponen de libro de registro. Cabe destacar que, en el primer trimestre de 2022, Ferrocarril Metropolità de Barcelona ha presentado el Plan de Gestión de Disolventes del centro de Sagrera.

## Datos de residuos de TMB

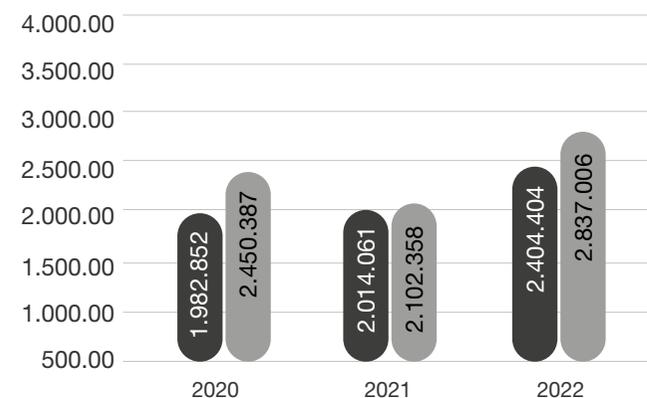
En 2022, se ha generado, en Metro, un total de 2.837 Toneladas de residuos, frente a las 2.102,4 Toneladas del año anterior, y en Bus, se ha creado un total de 2.404,4 Toneladas de residuos, frente a las 2.014,1 Toneladas del año 2021.

Todos los residuos que se generan en TMB son tratados a través de la empresa de transporte y gestión autorizada.

## Evolución de la cantidad de residuos de TMB

(en kg)

● TB ● FMB



Los residuos que se han generado con mayor cantidad (>100 Tm/año) en FMB son: el carril de metro, los metales, los residuos banales, los residuos acuosos gestionados con camión cisterna que se generan en el proceso de lavado de trenes, los fangos de edar y la madera. En un segundo orden de importancia (>20 Tm/año), están los escombros, las ruedas de metro, las fosas sépticas, las aguas con hidrocarburos, el papel/cartón y los extintores.

En TB, los residuos que se han generado con mayor cantidad (>100 Tm/año) son: los vehículos fuera de uso, los residuos acuosos gestionados con camión cisterna que se generan en el proceso de lavado de buses y de los separadores de hidrocarburos, banales y metales. En un segundo orden de importancia (>50 Tm/año), se encuentra el líquido refrigerante, los aceites y las baterías de calcio. A continuación (>20 Tm/año), están la madera y el papel/cartón.

## FMB, S.A.



### Cantidad año 2022 según tipología

Residuo	Kg
Carril metro	1.464.941
Metales	327.610
Banales	207.956
Aguas de lavado grafitis	167.568
Fangos edar	164.321
Madera	101.261
Escombros	96.960
Ruedas metro	83.840
Fosas sépticas-xm	42.300
Aguas con hidrocarburos	36.562
Papel y cartón	25.085
Extintores	22.057
Eléctrico/electrónico _51	18.382
Aceites	13.832
Hormigón	8.580
Vidrio vehículos	7.745
Filtros de aire	7.741
Envases pl. Valorizables	6.331
Productos químicos no peligrosos	5.890
Equipos eléctricos voluminosos_42	5.023

**TB, S.A.**



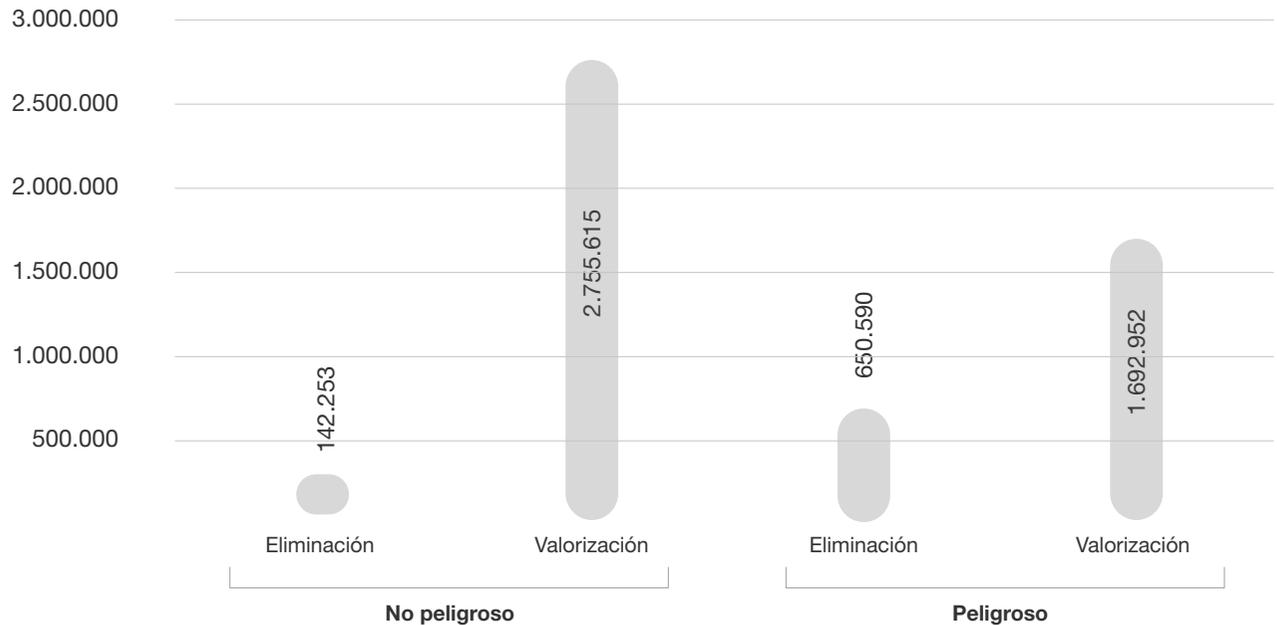
**Cantidad año 2022 según tipología**

Residuo	Kg
Vehículo fuera de uso	1.458.220
Aguas con hidrocarburos	281.263
Banales	190.337
Metales	131.432
Aceites	73.518
Baterías de calcio	64.382
Líquido refrigerante	63.280
Papel y cartón	29.842
Madera	20.360
Vidrio vehículos	18.920
Trapos y absorbentes	15.561
Filtros de aire	11.517
Filtros de aceite/gasoil	7.670
Envases pl. Valorizables	5.484
Envases ligeros	5.403
Extintores	4.829
Equipos eléctricos voluminosos_42	4.115
Eléctrico/electrónico_51	4.007
Aluminio	3.360
Envases met. Valorizables	2.235

En el gráfico siguiente, se puede ver la cantidad de residuos generados en 2022 en TMB, diferenciando según se trate 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 TMB según el tipo de tratamiento**

(en kg)



Como puede verse, la gran mayoría de los residuos generados en TMB se valorizan. De esta forma, **el 85% de los residuos** generados se reutilizan, reciclan o se lleva a cabo una valorización energética, entre otros métodos, frente al 80% del año anterior.



## Desperdicio alimentario

En cuanto al desperdicio alimentario, aunque no sea una cuestión relevante para TMB, dada la naturaleza del servicio que presta la compañía, a principios del año 2023, procedente del excedente facturado de lotes de Navidad de 2022, se hizo la donación de los alimentos de los 306 lotes que no se recogieron en el Banco de alimentos. La parte correspondiente al alcohol se devolvió y descontó de la factura de la empresa proveedora.

## 7.2.2. Protección de la biodiversidad

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



## 7.3. Minimización del uso de recursos

### 7.3.1. Agua

La disminución de 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 ha llevado a cabo **el estudio de las aguas residuales generadas en el centro de Roquetes de metro y en el centro de Horta de bus**, con el objetivo de optimizar su tratamiento. La idea es hacer extensibles las conclusiones y acciones resultantes del estudio en el resto de centros de FMB y TB.

Cabe destacar que **FMB aprovecha las aguas filtradas en el metro para hacer un retorno al río Besòs** (convenio con la Agencia Catalana del Agua) y para el riego de parques, jardines y huertos urbanos (convenios con el Ayuntamiento de Barcelona y Hospitalet de Llobregat). Según datos del año 2021, **el porcentaje de aprovechamiento del agua en la red es aproximadamente del 24,86% del total de la red.**

En este sentido, se ha realizado una nueva instalación de lavado exterior para los trenes de la L1 en Hospital de Bellvitge que sustituye a la que había en el taller de Santa Eulàlia por obsolescencia. La nueva instalación comporta un cambio de sistema de lavado y depuración de agua.

La limpieza exterior se realiza con el tren en movimiento y se reduce el tiempo de limpieza de un tren de 50 a 12 minutos, con el consiguiente ahorro de agua y energía.

La depuradora instalada es de ultrafiltración. Este sistema no utiliza ningún tipo de consumible químico, a diferencia del resto de depuradoras biológicas y fisicoquímicas que tenemos.

Adicionalmente, se ha implantado **un nuevo sistema de eliminación de grafitis sin utilización de agua**. Este sistema se aplica para la retirada de grafitis de menos de 60 m<sup>2</sup> y puede realizarse desde el andén de estación, sin necesidad de llevar el tren al túnel de lavado. No se utiliza agua, sino un producto químico gelatinoso que toma todo el residuo del grafiti y se recoge con mantas que se llevan a plantas de tratamiento de residuos.

El consumo de agua en el Ferrocarril Metropolità de Barcelona durante el año 2022 **ha sido de 65.577 m<sup>3</sup>**, frente a los 72.159 m<sup>3</sup> del año anterior, es decir,



**65.577m<sup>3</sup>**

Consumo de agua en Ferrocarril Metropolità de Barcelona



**37.137m<sup>3</sup>**

Consumo de agua en Transports de Barcelona, S.A.



Aprovechamiento del agua en la red de metro

**24,86%**

ha descendido un -9,1%. En cuanto a Transports de Barcelona, S.A., durante el año 2022, **el consumo de agua ha sido de 37.137 m<sup>3</sup>**, frente a los 34.312 m<sup>3</sup> del año anterior, es decir, ha aumentado un 8,2%.

En cuanto a TB, cabe destacar la compra de un separador de hidrocarburos con filtro de coalescencia para sustituir al actual, el refuerzo de las limpiezas de los separadores de hidrocarburos, y el reaprovechamiento del agua reciclada mezclada con el agua corriente para utilizarla en los túneles de lavado de autobuses.

Finalmente, el 22 de noviembre, la Agencia Catalana del Agua declaró la **alerta por sequía hidrológica** en diferentes unidades de explotación, entre las que se encuentra el embalse del Ter-Llobregat, cuenca que da suministro a la ciudad de Barcelona. Con la activación de la fase de alerta, es necesario que las empresas grandes consumidoras de agua tengan y pongan en marcha su propio Plan de Uso Eficiente del Agua. Transports de Barcelona y Ferrocarrils Metropolitàs de Barcelona están en proceso de definición y aplicación de este plan para los episodios de sequía. En marzo de 2023, TMB pondrá en marcha una campaña de sensibilización para toda la plantilla.

## 7.3.2. Energía y carburante

### Política energética

En 2021, la Dirección de TMB ha aprobado una nueva política energética para adaptarla a la nueva versión de la norma voluntaria de gestión energética ISO 50001:2018, en la que reafirma, una vez más, su compromiso con la eficiencia energética y la reducción de las emisiones de efecto invernadero.

Tal y como se establece en la nueva política energética, TMB se compromete a:

- 1 Establecer un Sistema de gestión energética, adaptado a sus actividades y servicio, que proporcione un marco de trabajo para el establecimiento y seguimiento de objetivos y metas energéticas, basado en la norma ISO 50.001:2018.
- 2 Asegurar la disponibilidad de información, formación y recursos, para alcanzar los objetivos y metas energéticas definidas, que garantice la mejora continua de su cumplimiento energético y de su Sistema de gestión energética.
- 3 Cumplir con los requisitos legales y otros requisitos aplicables relacionados con el ámbito energético.
- 4 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.
- 5 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.
- 6 Adquirir compromisos voluntarios de reducción del consumo energético a fin de avanzar en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como de promoción de las energías renovables y de mejora de la eficiencia energética.

### Consumo energético en el metro

#### Consumo energético de FMB (miles de kWh)

	2022	2021	Diferencia	% Diferencia
<b>Consumo de energía eléctrica</b>	<b>264.273,9</b>	<b>267.431,9</b>	<b>-3.158,0</b>	<b>-1,2%</b>
Energía tracción trenes	184.177,1	179.066,9	5.110,2	2,9%
Energía baja tensión	80.096,8	88.365,0	-8.268,2	-9,4%
<b>Gas natural de edificios e instalaciones</b>	<b>6.903,4</b>	<b>8.537,1</b>	<b>-1.633,6</b>	<b>-19,1%</b>
<b>Gasoil de automoción (litros)</b>	<b>31.355</b>	<b>32.121</b>	<b>-766</b>	<b>-2,4%</b>

Nota: No incluye el consumo de la L9/L10.

El mayor consumo de la energía de tracción de los trenes se explica sobre todo por el incremento de pasaje que afecta a la carga de los trenes. Por otra parte, ha descendido el consumo de energía de baja tensión en un 9,4% respecto al año anterior.

El consumo energético en Megajulios de FMB del año 2022 ha descendido un -1,7%:

#### Consumo energético de FMB (en Megajulios)

	2022	2021	Diferencia	% Diferencia
<b>Consumo de energía eléctrica</b>	<b>951.386.104,8</b>	<b>962.754.782</b>	<b>-11.368.678</b>	<b>-1,2%</b>
Energía tracción	663.037.455,6	644.640,757	18.396.698	2,9%
Energía baja tensión	288.348.649,2	318.114.025	-29.765.376	-9,4%
<b>Gas natural de edificios e instalaciones</b>	<b>24.852.352</b>	<b>30.733.423</b>	<b>-5.881.072</b>	<b>-19,1%</b>
<b>Gasoil de automoción (litros)</b>	<b>1.283.674</b>	<b>1.315.034</b>	<b>-31.360</b>	<b>-2,4%</b>
<b>Total consumo energético (Megajulios)</b>	<b>977.522.130</b>	<b>994.803.239</b>	<b>-17.281.109</b>	<b>-1,7%</b>

Nota: No incluye el consumo de la L9/L10.

## Fomento de la eficiencia energética en el metro

### Proyecto MetroCHARGE

El objetivo es cargar vehículos eléctricos con energía recuperada del frenado de los trenes, y también con la producción fotovoltaica de proximidad. El sistema contará con 13 recuperadores de energía de tracción y 4 plantas fotovoltaicas para suministrar a 23 cargadores de vehículos eléctricos. Se ha solicitado una subvención del IDAE de 3,16 millones de euros, concedida a fecha 30 de septiembre de 2022.

### Proyecto de electrificación de Bus para alimentar a las cocheras de bus desde el metro

Se ha ejecutado la acometida de la cochera de Triangle Ferroviari desde la subestación receptora de Sagrera (L9). También se está realizando la ingeniería básica de una conexión a la cochera de Horta en alta tensión y la correspondiente subestación receptora.

### Curvas de conducción eficiente L1 y L3

Durante este año, se ha realizado la implantación de las curvas eficientes de operación automática de los trenes (ATO) en las líneas L1 y L3 que deben permitir un uso más eficiente de la energía de tracción. Actualmente, se están realizando las pruebas de contraste de consumo y tiempo de conducción para validar la solución diseñada.

### Proyecto MetroBATTERY

El objetivo es almacenar en baterías de alta capacidad el excedente de energía generada en fotovoltaica para utilizarla en las horas de factura más caras. Además, permitirá disponer de una fuente energética autónoma de emergencia en caso de fallo del suministro. Se ha finalizado la fase de ingeniería básica y se han preparado los documentos para solicitar una subvención al ICAEN para financiar el proyecto.

### Proyecto LED

El objetivo es migrar a tecnología LED en el sistema de alumbrado de aquellas estaciones que todavía disponen de tecnología de fluorescencia. Se está trabajando en la preparación del pliego de condiciones para licitar la obra en el primer semestre de 2023.

### Proyecto de geotermia

El objetivo es buscar el aprovechamiento de la baja temperatura del agua del subsuelo, recogida en los pozos de agotamiento del túnel, para acondicionar térmicamente determinadas bases de operación y mantenimiento. En el primer semestre de 2023, se realizará un estudio de potencialidad y una prueba piloto a pequeña escala.





## Consumo energético en el bus

### Consumo de combustible de la flota de autobuses

En 2022, ha disminuido el consumo de litros de gasoil un 2,6% al pasar de 14,3 millones de litros en 2021 a 13,9 millones de litros en el último año. Esto se ha debido a una sustitución de los autobuses propulsados únicamente con motor diesel por vehículos ambientalmente más sostenibles. El consumo de gas natural comprimido (GNC) ha aumentado un 5,7% respecto al año 2021, ya que se ha pasado de 11,9 millones de kg en 2021 a 12,5 millones de kg en 2022. La causa ha sido la notable incorporación de vehículos híbridos propulsados con motor de GNC y eléctrico. También ha crecido significativamente el consumo de kWh de los autobuses eléctricos (48,2%), debido a la incorporación de nuevos autobuses estándares y articulados eléctricos a lo largo del ejercicio.

Año	Gasoil (miles de litros)	GNC (miles de kg)	Electricidad (miles de 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	7.394

A pesar del descenso del consumo de gasoil de la flota este año 2022, el consumo unitario de gasoil, litros por cada 100 km recorridos de los autobuses propulsados con este carburante, se ha situado en 53,94 litros, lo que ha supuesto un 3,3% superior a la media del año anterior.

	2022	2021	% diferencia
Vehículos con motor diesel	57,02	55,48	2,78
Vehículos híbridos diesel y eléctrico	51,34	49,63	3,45
<b>Total consumo unitario de gasoil</b>	<b>53,94</b>	<b>52,20</b>	<b>3,33</b>

Por lo que respecta a la flota propulsada con GNC, el consumo unitario medio ha sido de 65,26 kg por cada 100 km recorridos, lo que ha supuesto un incremento del 1,25% respecto al año anterior.

Consumos energéticos de TB	Unidad	2022	2021	Diferencia	% Diferencia
Consumo de energía eléctrica	miles kWh	10.740,9	9.843,1	897,8	9,1%
Gasoil flota de autobuses	miles litros	13.932,7	14.298,2	-365,5	-2,6%
Gasoil flota auxiliar de vehículos	miles litros	228,6	346,2	-117,6	-34,0%
Gas natural edificios e instalaciones	miles kWh	11.552,0	13.103,0	-1.550,9	-11,8%
Gas natural flota de autobuses	miles kg	12.530,6	11.851,1	679,5	5,7%
Hidrógeno vehicular Bus	miles kg	7,5			

Por último, el consumo total de energía consumida en TB en Megajulios del año 2022 ha aumentado un 1%:

Cantidad de energía consumida en TB en Megajulios	2022	2021	Diferencia	% Diferencia
Consumo de energía eléctrica	38.667.395	35.435.246	3.232.148	9,1%
Gasoil flota de autobuses	570.406.646	585.369.536	-14.962.890	-2,6%
Gasoil flota auxiliar de vehículos	9.359.252	14.172.691	-4.813.439	-34,0%
Gas natural edificios e instalaciones	41.587.261	47.170.663	-5.583.402	-11,8%
Gas natural flota de autobuses	631.014.041	596.795.679	34.218.361	5,7%
Hidrógeno vehicular Bus	902.280			
<b>Total energía consumida</b>	<b>1.291.936.875</b>	<b>1.278.943.816</b>	<b>12.993.059</b>	<b>1,0%</b>



## 7.4. Lucha contra el cambio climático

### 7.4.1. Emisiones

TMB realiza su actividad cuidando el medio ambiente y situando a la ciudad de Barcelona como una de las líderes en la investigación y la innovación en el transporte urbano de emisión cero. Por este motivo, TMB pretende limitar las emisiones de gases que contribuyen al calentamiento global mediante la adquisición de vehículos híbridos y la progresiva electrificación de la flota de autobuses.

Desde 2011, FMB y TB se han adherido al Programa de Acuerdos Voluntarios para la reducción de las emisiones de efecto invernadero de la Oficina Catalana del Cambio Climático. En 2022, después de un proceso de verificación por parte de una entidad acreditada, se ha renovado esta adhesión. Además, se ha desarrollado el inventario de emisiones de CO<sub>2</sub> correspondiente al año.



Por un lado, este año, Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona ha trabajado en la mejora del Cuadro de mando ambiental, especialmente en la relativización de indicadores, para mejorar su seguimiento y poder realizar un análisis de causas más cuidadoso en caso de detectar desviaciones. Actualmente, se está trabajando para mejorar el origen de los datos del consumo de electricidad, tanto de alta tensión como baja.

Por otro lado, Transports de Barcelona ha trabajado en el establecimiento y seguimiento de la implantación del Programa de objetivos del Sistema de Gestión Ambiental y Energética para reducir los consumos de energía y emisiones atmosféricas de la flota e instalaciones. Asimismo, se ha continuado también con el programa de ambientalización de la flota de Bus que debe permitir reducir las emisiones atmosféricas de la red de superficie.

Por último, según un estudio, que toma como referencia el pasaje de metro y bus de TMB del año 2019 (antes de la pandemia), se demuestra que si todas las personas que utilizaron el metro y los buses operados por TMB ese año hubieran viajado en vehículo privado, se habrían lanzado a la atmósfera **295.009 Toneladas más de CO<sub>2</sub>**, esta cifra representa el ahorro anual de emisiones de CO<sub>2</sub> que se realiza para la utilización de las redes de TMB.

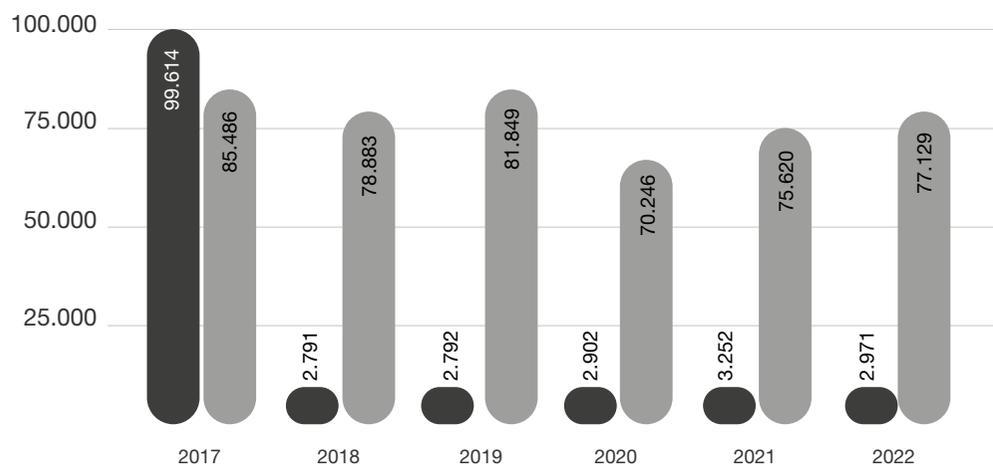
## Datos de emisiones

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 CO<sub>2</sub>.

Las emisiones de CO<sub>2</sub> de 2022 se han estimado tomando como premisa que los consumos de gases refrigerantes se mantienen igual que los del año anterior. Las emisiones de CO<sub>2</sub> del año 2022 han sido de **77.130 Toneladas en TB y de 2.971 Toneladas en FMB** (sin incluir la L9/10).

### Emissiones CO<sub>2</sub>

● Metro ● TB



Nota: No incluye L9/10 de metro.

A partir de los datos de emisiones de CO<sub>2</sub> del año 2022, se ha calculado **el ratio de intensidad de las emisiones** por cada coche-km total recorrido (oferta) y por cada viajero transportado (demanda):

	Transports de Barcelona			Ferrocarril Metropolità de Barcelona		
Consumos energéticos de TB	2022	2021	% dif.	2022	2021	% dif.
Toneladas de CO <sub>2</sub>	77.130	75.621	2,0%	2.971	3.252	-8,6%
Coches-km totales (miles)	46.394	46.656	-0,6%	81.107	81.982	-1,1%
<b>Kg CO<sub>2</sub>/coche-km total</b>	<b>1,66</b>	<b>1,62</b>	<b>2,6%</b>	<b>0,037</b>	<b>0,040</b>	<b>-7,7%</b>
Viajeros transportados (millones)	178,11	147,27	20,9%	349,85	261,75	33,7%
<b>Kg CO<sub>2</sub>/viajero</b>	<b>0,43</b>	<b>0,51</b>	<b>-15,7%</b>	<b>0,008</b>	<b>0,012</b>	<b>-31,6%</b>

Nota: No incluye L9/L10 de Metro

En FMB, las emisiones de CO<sub>2</sub> han descendido un 8,6% por un menor consumo de energía y combustibles fósiles. Esto ha hecho que el ratio de kg de CO<sub>2</sub> por coche-km total y por viajero transportado haya descendido un -7,7% y un -31,6%, respectivamente.

En TB, en 2022, las emisiones de CO<sub>2</sub> han crecido un 2,0% porque ha habido un mayor consumo de carburantes y energía. El hecho de que la oferta de km recorridos haya sido ligeramente inferior a la del año anterior ha hecho que el ratio de kg de CO<sub>2</sub> por km total haya crecido un 2,6%. Por el contrario, el incremento de viajeros del 20,9% ha hecho que el ratio kg de CO<sub>2</sub> por viajero transportado haya bajado un -15,7%.

## Medidas de lucha contra el cambio climático



### Desarrollo de la infraestructura eléctrica para los autobuses eléctricos

En diciembre de 2022, se instalaron los tres cargadores en la calle para la línea V15, concretamente dos en la Avenida Borbó y otro en la calle Joan Garí (Tibidabo).

También, este último año, se ha iniciado la obra de los dos cargadores en la calle para la línea H12 en la Verneda, y se ha iniciado la obra de 28 cargadores en la cochera de Horta y de 37 en la de Triangle.

En noviembre de 2022, se realizó la conexión entre la red eléctrica de la Línea 9 de metro y la de la cochera de Triangle.



### Plan de sostenibilidad de la flota de Bus

En línea con el Plan Estratégico 2025, el siguiente cuadro recoge la propuesta del plan de adquisición de la nueva flota para los próximos años:

### Plan de adquisición de la flota de Bus

Tipología de vehículo	2023	2024	2025
Estándar GNC híbrido		30	43
Articulado GNC híbrido		4	
<b>Subtotal GNC</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>43</b>
Doble piso híbrido			
<b>Subtotal híbrido</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Estándar eléctrico (C. Nocturna)	45	27	40
Articulado eléctrico (C. Nocturna)	20		29
Midi eléctrico		4	
Mini eléctrico		30	
Doble Piso eléctrico		8	10
<b>Subtotal eléctrico</b>	<b>65</b>	<b>69</b>	<b>79</b>
Estándar hidrógeno		36	10
Articulado hidrógeno		2	0
<b>Subtotal hidrógeno</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>10</b>
<b>Total flota</b>	<b>65</b>	<b>141</b>	<b>132</b>

Del Plan de sostenibilidad de la flota de Bus destacamos:

- Finalización de las compras de vehículos con motor diesel. La tecnología que se compra es con motor propulsado por GNC, eléctrico y de hidrógeno.
- Sustitución de la flota con una edad de 14 años, excepto los minibuses, que suelen reponerse a los 12 años.
- Adquisición de unidades eléctricas, durante 2023, 45 estándares y 20 articulados, con carga overnight. Esto implica que se dejen de instalar estaciones de carga de oportunidad en los terminales de las líneas, ya que solo pueden ser utilizados por los buses con recorridos fijados, y además requiere una alta rigidez en la operación.
- Adquisición de nueva flota eléctrica y de hidrógeno, así como de GNC, durante 2024.

Los buses con carga *overnight* disponen de unas baterías más grandes, de mayor capacidad, que se cargan durante la noche y alimentan al vehículo durante la franja de servicio diurno.

Todas estas compras harán evolucionar el servicio de Bus hacia una red más limpia, con menos emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y partículas.

Todas estas compras harán evolucionar el servicio de Bus hacia una red más limpia



### Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE)

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. También establece que es necesario informar cada tres años del grado de implementación de las medidas y que cada 6 años habrá que hacer una revisión completa.

**Los Planes de Desplazamiento de Empresa** identifican la manera en que el personal propio y externo y los visitantes habituales se desplazan, hacen propuestas concretas y viables para conseguir una movilidad más sostenible mediante la optimización de la movilidad, y favorecen modos de transporte alternativos al vehículo privado motorizado como el transporte colectivo, a pie y en bicicleta, transporte compartido, para así racionalizar el uso del coche privado.

A principios de año, se presentó a la ATM el PDE de los centros de TMB, que se aprobó el 22 de marzo. En junio, se ha constituido la Mesa de Movilidad, órgano de gestión transversal establecido para realizar el seguimiento de la implantación de las medidas definidas. Asimismo, se ha establecido la herramienta y metodología para realizar su seguimiento. Durante el segundo semestre, se han realizado diferentes reuniones con la Mesa de Movilidad para planificar las actuaciones definidas (asignación de responsables y definición de las fechas previstas de inicio y finalización de las diferentes acciones).

En 2022, se ha establecido la metodología para cuantificar las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas de la cadena de suministro. En octubre, se ha puesto en producción en SAP el desarrollo realizado para poder informar de las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas a cada licitación.

De cara a 2023, se prevé la incorporación del cálculo de la huella de carbono como criterio obligatorio en los pliegos de condiciones de las licitaciones. Previamente, está previsto realizar una encuesta a las empresas proveedoras a fin de analizar su grado de familiarización con el cálculo de la huella de carbono y el nivel de dificultad previsto.





### Medidas de ahorro y eficiencia energética en edificios e instalaciones de TMB

Junto con el impulso de varios proyectos de eficiencia energética en las redes e instalaciones de Metro y TB que permitirán a la compañía reducir el consumo eléctrico en 68 GWh y evitar 122.000 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> al año **recogidas en el Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB** (véase el apartado 3.3. de esta memoria), se han adoptado también **una serie de medidas de eficiencia energética en la gestión de los edificios e instalaciones de TMB con el fin de lograr una reducción del consumo energético y un ahorro económico**. La decisión se tomó en aplicación de las medidas previstas en el Real Decreto Ley 14/2022, de 1 de agosto, del gobierno central, que refuerzan el compromiso de TMB con el ahorro energético y el medio ambiente.

De acuerdo con lo que establece el Real Decreto Ley, las limitaciones de temperatura que se impusieron a las instalaciones no eran aplicables a los vehículos de la flota de bus y metro, las flotas auxiliares y las dependencias con condiciones de trabajo específicas o de mantenimiento de sistemas críticos para el servicio. En estos, se siguieron las recomendaciones sanitarias existentes, teniendo en cuenta criterios de salud y eficiencia energética.

Paralelamente, en septiembre, se inició la publicación de un conjunto de **artículos en GenTMB sobre el ahorro energético** destinados a minimizar los consumos energéticos que el personal de TMB puede llevar a cabo tanto en la vida personal como en la profesional: medidas de ahorro energético en climatización, en desplazamientos, en la iluminación, en los equipos ofimáticos, en uso del papel y medidas de ahorro de agua.



## Participación de Transports de Barcelona en proyectos de lucha contra el cambio climático

Con el fin de buscar la eficiencia y la mejora medioambiental, se ha participado en varios proyectos de tecnología e innovación.

Durante el año 2022, han finalizado oficialmente los proyectos Assured y RIS3CAT. En el primero se participaba con otras tres ciudades europeas y una serie de 48 instituciones (universidades, centros de investigación, fabricantes de vehículos industriales, etc). El resultado ha sido la edición de un estándar llamado Assured 1.0, que establece cómo y cuáles deben ser las comunicaciones entre cargador y vehículos. Esto permite reducir los tiempos de puesta en marcha de los sistemas de carga y mejorar la competitividad dentro de las licitaciones, ya que rompe el binomio autobús/cargador. El proyecto RIS3CAT, cuya finalidad es evaluar la viabilidad de fabricar minibuses eléctricos, ha finalizado con la validación de un prototipo. Ahora hay que ver el interés de los fabricantes por construirlo sobre esta tecnología.

En marcha están los siguientes proyectos:

- **Proyecto eBRT2030:** esta actuación se describe en el apartado 4.2.1.
- **JIVE2:** consiste en la puesta en marcha de vehículos de hidrógeno de nuevas prestaciones. Además de TMB, participan 11 ciudades europeas. Durante el primer semestre de 2022, se han desplegado los 8 autobuses de hidrógeno en la operación que se adquirieron con el apoyo de fondos europeos de este proyecto. Actualmente, están sirviendo la línea X1 y son objeto de estudio para valorar cómo deben ser los próximos buses de hidrógeno en TMB.
- **Comodidad térmica:** Este año, se ha iniciado un estudio con la UITP para valorar las especificaciones necesarias para asegurar que el nivel de confort térmico dentro de los autobuses sea el mejor con la máxima eficiencia energética. El objetivo del estudio es disponer de una estrategia óptima que armonice confort y renovación de aire para mejorar la calidad del aire y la eficiencia energética.
- **Life Nimbus Project:** para poner en servicio una planta de producción de biometano basada en la metanización del CO<sub>2</sub> del biogás. Es un proyecto de investigación dinamizado por Cetaqua y la Universidad Autónoma de Barcelona, donde TMB es el banco de pruebas del producto. La estación está situada en la EDAR de El Prat y ha aprovechado las aguas residuales de Barcelona para producir biometano. El papel de TB será dar uso a este metano para abastecer un bus y cuando finalice el período establecido (aproximadamente 1,5 años), se desmontará el motor y se realizará una auditoría para valorar el impacto que este biometano haya podido tener sobre el motor.
- **SEMPRE-BIO:** En noviembre, se ha dado el pistoletazo de salida de este proyecto muy alineado con el Nimbus, donde se investigará sobre los procesos de producción de biometano y de captura del CO<sub>2</sub>. En la línea del Nimbus, TMB abastecerá a dos vehículos con este biometano para valorar la viabilidad y el impacto de estos combustibles ecológicos sobre los motores térmicos. El proyecto se prolongará más allá de 2025.

## 7.4.2. Otros tipos de contaminación

FMB y TB disponen de un **cuadro de mando ambiental y energético** que permite realizar el seguimiento de la evolución de los consumos energéticos de las emisiones generadas y de las emisiones evitadas en los diferentes órganos de gestión.

Además, actualmente, se está trabajando para mejorar el origen de los datos del consumo de electricidad de FMB, tanto de alta tensión como de baja, y en TB se ha trabajado en la mejora del cuadro para incorporar los consumos y emisiones de la nueva flota de autobuses propulsados con pila de hidrógeno, y en la mejora del entorno de validación de los datos, para poder realizar un análisis más cuidadoso de las causas en caso de detectar desviaciones.

### Plan de retirada de materiales con contenido de amianto

Durante el año 2022, se han realizado 38 actuaciones de retirada de elementos con contenido de amianto que representan 26.762 kg de material retirado. Hasta la actualidad, se ha retirado el 60,23% de los kg inventariados, se ha tratado y protegido un 19,53% y queda por retirar o tratar el 20,24%.

Las actuaciones más relevantes de 2022 se han llevado a cabo en las estaciones de Maragall, Drassanes y Liceu. Algunas de las actuaciones comportaron alteraciones en el servicio de la Línea 3: entre el 9 y el 31 de julio, los trabajos en Liceu dejaron temporalmente fuera de servicio uno de los dos andenes, mientras que entre el 1 y el 17 de Agosto la L3 funcionaba entre Zona Universitaria y Paral·lel, por un lado, y entre Liceu y Trinitat Nova, por otro, dejando la estación de Drassanes fuera de servicio.

Las actuaciones más relevantes previstas de cara al 2023 son el tratamiento de encofrados perdidos y otros elementos. También se preparará la licitación para retirar el amianto del edificio de oficinas de Zona Franca y de los bajantes de Vilapicina.

### Medidas contra la contaminación vibroacústica del metro

En 2022, se inició con 169 reclamaciones por vibraciones abiertas. Durante el año, se han recibido 61 nuevas y se han resuelto 171 nuevas.

Gracias a las actuaciones de mantenimiento y a las renovaciones de vía realizadas durante el año, se ha terminado el ejercicio con 59 reclamaciones abiertas. De estas últimas al finalizar el año, 17 están incluidas en trabajos ya licitados para ejecutar en 2023 y 11 dependen de la Generalitat de Catalunya y afectan a una renovación prevista en el tramo Sant Antoni – Sagrada Família de la Línea 2. El resto se encuentran en fase de estudio para incorporarlas a los trabajos antivibratorios de 2023 o a la campaña anual de fresado de carril.

Por último, se ha renovado y ampliado el contrato de asistencia técnica para grabaciones de ruido y vibraciones en el túnel y en la calle, y se han realizado un total de 90 grabaciones en domicilios.



Se ha retirado el 60,23% de los kg inventariados, se ha tratado y protegido un 19,53% y queda por retirar o tratar el 20,24%

## 7.4.3. Fondos *Next Generation EU*

### • Programa de impulso en la implantación de Zonas de Bajas Emisiones

A través del Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y los ayuntamientos de Cornellà de Llobregat, Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià de Besòs, **TMB recibirá ayudas por valor de 40,5 millones de euros** para la ejecución de proyectos de transporte público y digitalización **con el objetivo principal de reducir las emisiones**. Estas subvenciones están articuladas desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

Las actuaciones para las que se han solicitado estas subvenciones son:

- 81 autobuses eléctricos de 12 metros y 24 de 18 metros de longitud.
- Videovigilancia y nuevo sistema de información al usuario en el bus.
- Digitalización de elementos de información en las estaciones de metro.
- Digitalización de la gestión y mantenimiento de activos de metro.

Adicionalmente, TMB gestiona los proyectos de bicicleta pública compartida (AMBici) y de la adquisición de 39 buses eléctricos de 12 metros para los servicios de gestión indirecta del AMB, proyectos para los que el AMB ha obtenido ayudas de este programa.

**En la 2a convocatoria de este programa de ayudas**, TMB ha solicitado un total de **23,7 millones de euros** a través de los ayuntamientos de Barcelona, de Hospitalet de Llobregat, de Badalona, de Sant Adrià de Besòs y del Prat de Llobregat para la adquisición de:

- 2 trenes para el servicio de metro.
- 36 buses de hidrógeno de 12 metros.
- 30 buses eléctricos de 12 metros y 18 de 18 metros.

### • Programa de ayudas del MITMA para Comunidades autónomas

A través de la Generalitat de Catalunya y la ATM, se recibirán **25,4 millones de euros en ayudas** para la adquisición de 4 trenes para el servicio de metro. Adicionalmente, TMB ejecuta proyectos para la renovación de la superestructura de vía en las líneas L3, L4 y L5 de la red de metro, para los que la Generalitat recibirá ayudas.

### • Programa *MOVES Singulares II*

**TMB recibirá 3,5 millones de euros para la ejecución de los proyectos *MetroCHARGE*** (recuperadores de energía de frenado de los trenes, instalación de placas 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).

### • Otros programas *Next Generation EU*

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.

Financat per



## 7.4.4. Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (Taxonomía)

Durante el año 2020, se desarrolló el marco de regulación para facilitar las inversiones sostenibles (Reglamento EU 2020/852, de 18 de junio) con el fin de que las empresas faciliten información sobre sus actividades económicas medioambientalmente sostenibles. Este reglamento se complementó en el año 2021 con otros dos reglamentos: el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión de 4 de junio, y el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión de 6 de julio.

Este marco legislativo establece los criterios de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la **mitigación del cambio climático o su adaptación**, y determinar también si esta actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los otros objetivos ambientales.

La actividad económica realizada por **FMB, S.A.** se ajusta a la actividad que el Reglamento Delegado 2021/2139 de 4 de junio describe en el Anexo I, “6.1 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril”.

Al considerar los criterios de selección de este Reglamento, y dado que **la actividad de FMB, S.A. utiliza energía de origen verde** tanto para mover los trenes como para las estaciones, infraestructuras y dependencias, su actividad cumpliría con el objetivo de la contribución sustancial a la mitigación del cambio climático.

### 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 considera medioambientalmente sostenible en el objetivo de mitigación del cambio climático (trenes y coches que tienen cero emisiones directas de CO<sub>2</sub>) y, para el resto de ingresos, es necesario realizar un análisis según su naturaleza.

### Resultados de las inversiones en inmovilizado (CapEx)

Teniendo en cuenta que la actividad de FMB, S.A. es transportar viajeros en 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 Nuevo centro médico del año 2022.

### Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Dado que 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.

Hechas estas consideraciones, los resultados del ejercicio 2022 de los tres indicadores para FMB, S.A. son los siguientes:

Actividades económicas (1)	Códigos actividad	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2
		Volumen de negocios absoluto	Proporción del volumen de negocios	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	CapEx absolutas	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutas	Proporción de OpEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
<b>A) Actividades elegibles según la taxonomía</b>													
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajusten a la taxonomía)													
Actividad 1	6.1	243.018	95,9%	100%	0%	107.061	99,9%	100%	0%	581.340	99,8%	100%	0%
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.1	0	0,0%	0%	0%	0	0,0%	0%	0%	0	0,0%	0%	0%
Total (A.1 + A.2)	6.1	243.018	95,9%	100%	0%	107.061	99,9%	100%	0%	581.340	99,8%	100%	0%
<b>B. Actividades no elegibles según la taxonomía</b>													
Total (A + B)	6.1	243.018	95,9%	100%	0%	107.061	99,9%	100%	0%	581.340	99,8%	100%	0%

6.1. Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril

Los resultados del ejercicio 2021 de los tres indicadores para FMB, S.A. son los siguientes:

Actividades económicas (1)	Códigos actividad	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2
		Volumen de negocios absoluto	Volumen de negocios absoluto	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	CapEx absolutas	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutas	Proporción de OpEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
<b>A) Actividades elegibles según la taxonomía</b>													
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajusten a la taxonomía)													
Actividad 1	6.1	194.564	95,6%	100%	0%	185.079	99,9%	100%	0%	523.458	99,8%	100%	0%
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.1	0	0,0%	0%	0%	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0%	0%
Total (A.1 + A.2)	6.1	194.564	95,6%	100%	0%	185.079	99,9%	100%	0%	523.458	99,8%	100%	0%
<b>B. Actividades no elegibles según la taxonomía</b>													
Total (A+B) Año 21	6.1	194.564	95,6%	100%	0%	185.079	99,9%	100%	0%	523.458	99,8%	100%	0%

La actividad económica realizada por **TB, S.A.** se ajusta a la actividad que el Reglamento Delegado 2021/2139, de 4 de junio, describe en el Anexo I, “6.3 Transporte urbano y suburbano de viajeros por carretera”.

Según los criterios de selección del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, de 4 de junio, la actividad de TB,SA, dependiendo del tipo de vehículo, cumpliría con el objetivo de **contribución sustancial a la “mitigación del cambio climático”** (vehículos eléctricos, vehículos con motor de gas natural [GNC], autobuses híbridos de GNC, híbridos de gasoil, y autobuses con pila de hidrógeno) y con el objetivo **“de adaptación al cambio climático”** (los vehículos propulsados con motor diesel).

Por otra parte, gracias al funcionamiento del transporte público y del autobús en particular, se evitan millones de desplazamientos anuales en vehículos privados que, entre otras externalidades, contribuirían al calentamiento global del planeta por la emisión de gases contaminantes.



### Resultados del volumen de negocio (ingresos)

En el caso de bus, al ser un transporte que utiliza varias energías, debe diferenciarse 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 CO<sub>2</sub>), existirán los ingresos clasificados como medioambientalmente sostenibles en el objetivo de mitigación del cambio climático o como medioambientalmente sostenibles en el objetivo de adaptación al cambio climático.

Dentro del volumen de negocio se han considerado los siguientes ingresos:

- La recaudación antes de descuentos, comisiones y rápeles.
- Como ingresos accesorios sostenibles se han considerado: los de los Servicios Especiales (incluidos líneas lanzaderas y servicios en la ATM), ingresos de cooperación exterior, los procedentes de la intervención, las ventas de chatarra y los servicios en las administraciones públicas.
- Se han incorporado las subvenciones especiales vinculadas a la actividad (subvenciones para la Tarjeta Rosa, subvenciones para líneas y subvenciones para proyectos).

Para diferenciar las cifras de ingresos medioambientalmente sostenibles, se utiliza el criterio de km útil para cada tipo de vehículo. Es decir, se calculan los ingresos por km útil de cada concepto y se reparten por cada tipo de flota en función de los km útiles recorridos.

### Resultados de las inversiones en inmovilizado (CapEx)

Dado que la actividad de TB, S.A. es transportar viajeros en bus, se ha considerado como criterio, para repartir la cifra de inversiones, el tipo de vehículo en aquellas inversiones en las 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 tipos de vehículo y la inversión/km total. Se han considerado solo las inversiones relacionadas con la actividad principal de la empresa y, por tanto, se han excluido las inversiones para el Nuevo centro médico del año 2022.

### Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Considerando que la actividad de transportar viajeros en bus no es el 100% de emisiones cero de CO<sub>2</sub>, se ha utilizado la misma categorización que para calcular el % de CapEx, es decir, la misma clasificación de vehículos en aquellos gastos que puedan asociarse 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, excepto el Canon del bus turístico, el de los Informadores del bus turístico y otros gastos directos del bus turístico (que se han asignado a este servicio), se calcula en función de los km totales.



Hechas estas consideraciones, los resultados del ejercicio 2022 de los tres indicadores para TB, S.A. son los siguientes:

Actividades económicas (1)	Códigos actividad	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2
		Volumen de negocios absoluto	Proporción del volumen de negocios	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	CapEx absolutas	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutas	Proporción de OpEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
<b>A) Actividades elegibles según la taxonomía</b>													
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajusten a la taxonomía)													
Actividad 1	6.3	139.978	93,3%	74,5%	25,5%	95.231	99,9%	94,2%	5,8%	378.740	99,6%	74,9%	25,1%
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.3	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%
Total (A.1 + A.2)	6.3	139.978	93,3%	74,5%	25,5%	95.231	99,9%	94,2%	5,8%	378.740	99,6%	74,9%	25,1%
<b>B. Actividades no elegibles según la taxonomía</b>													
Total (A + B)	6.3	139.978	93,3%	74,5%	25,5%	95.231	99,9%	94,2%	5,8%	378.740	99,6%	74,9%	25,1%

6.3 Transporte urbano y suburbano, transporte de viajeros por carretera

Transports de Barcelona, S.A. de 2021:

Actividades económicas (1)	Códigos actividad	Indicador		Objetivo1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2
		Volumen de negocios absoluto	Proporción del volumen de negocios	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	CapEx absolutas	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutas	Proporción de OpEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
<b>A) Actividades elegibles según la taxonomía</b>													
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajusten a la taxonomía)													
Actividad 1	6.3	90.693	90,2%	73,9%	26,1%	60.289	99,8%	93,8%	6,2%	329.211	99,5%	74,1%	25,9%
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.3	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%
Total (A.1 + A.2)	6.3	90.693	90,2%	73,9%	26,1%	60.289	99,8%	93,8%	6,2%	329.211	99,5%	74,1%	25,9%
<b>B. Actividades no elegibles según la taxonomía</b>													
Total (A+B) Año 2021	6.3	90.693	90,2%	73,9%	26,1%	60.289	99,8%	93,8%	6,2%	329.211	99,5%	74,1%	25,9%

## 7.4.5. Proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible

El 13 de diciembre de 2022, el Consejo de Ministros aprobó y remitió a las Cortes el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, iniciándose la tramitación parlamentaria del texto con el fin de que la ley pudiera aprobarse.

Se trata de un nuevo marco regulador para el transporte y la movilidad en todo el Estado que se inspira en cuatro ejes

- 1 **La movilidad como derecho social de la ciudadanía.**
- 2 **La descarbonización.**
- 3 **La digitalización.**
- 4 **La eficiencia de las inversiones.**



La nueva ley garantiza la contribución del Estado al sostenimiento del transporte urbano colectivo mediante un sistema homogéneo para todas las ciudades y predecible en el tiempo. Además, establece la obligación de que las administraciones velen por incentivar y promover las soluciones de movilidad más sostenibles, con prioridad para la movilidad activa y el transporte público colectivo.

Una de las novedades del anteproyecto será la cobertura que da la posible implantación de peajes urbanos en las zonas de bajas emisiones, lo que queda en manos de los ayuntamientos. En la vertiente social, la ley fomenta la realización de campañas de concienciación y sensibilización para toda la ciudadanía en materia de movilidad sostenible y segura, y prevé la introducción de formación en este ámbito a lo largo de todo el currículum, desde la etapa escolar, con contenidos de educación vial, convivencia y uso de todos los modos de transporte y movilidad sostenible en condiciones de seguridad. Además, se introduce la obligación de que las empresas de más de 500 trabajadores dispongan de planes de movilidad sostenible en el trabajo.

El 21 de febrero de 2023, el Consejero delegado de TMB, a través de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, compareció en el Congreso de los Diputados por la nueva ley de movilidad sostenible.

La nueva ley garantiza la contribución del Estado al sostenimiento del transporte urbano colectivo mediante un sistema homogéneo

Fomenta la realización de campañas de concienciación y sensibilización

8

# Compromiso social



# 8.1. Plan de Responsabilidad Social - Agenda 2030



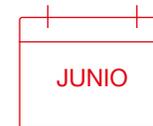
Dentro del Plan de Responsabilidad Social - Agenda 2030, se incorporan los criterios ambientales, sociales y de buen gobierno en la organización, propiciando un enfoque de gestión alineado con el desarrollo cada vez más sostenible y equitativo de la sociedad.

**Durante 2022, se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:**



**FEBRERO**

El 15 de febrero, se presentó el Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad (RSyS) en el Consejo de Administración de TMB (Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad. Contribución de TMB a los ODS y la Agenda 2030). El 18 de febrero, se celebró el acto de presentación pública del Plan, dirigido a grupos de interés, con la organización de un coloquio.



**JUNIO**

El 16 de junio, se constituyó el comité de RSyS de TMB, con representación de todas las áreas funcionales y operativas de la compañía.



**NOVIEMBRE**

Se definió una metodología específica para obtener el índice de confianza de los grupos de interés, con el objetivo de desarrollarla durante 2023.



**DICIEMBRE**

Se identificó un cuadro de mando definitivo que recoge los principales ámbitos de impacto en la Agenda 2030, los objetivos, metas e indicadores de TMB en clave de sostenibilidad, y de acuerdo con el Plan Estratégico 2025. También se iniciaron los trabajos de análisis de la materialidad para revisar y adecuar en su caso la relación con los grupos de interés.

## 8.2. Contribución a la sociedad

### Impacto económico, social y ambiental de TMB

En un estudio realizado en 2021, con la colaboración de la Universidad Pompeu Fabra, *Barcelona School of Management*, se cuantificó monetariamente el impacto de la actividad de TMB en la sociedad. El trabajo contempla dos vertientes: 1) impacto en la economía y 2) impacto social y medioambiental, basado en el ahorro que TMB genera en externalidades negativas para la sociedad.

Con datos del año 2019, **el impacto de TMB en la economía de Cataluña es de 1.689,1 millones de euros**, el 0,67% del PIB catalán, y la actividad de TMB **genera 27.887 puestos de trabajo en toda Cataluña**, el 0,802% del empleo total en Cataluña (el empleo generado multiplica por 3,3 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 vial, los accidentes, los efectos en la salud de las personas y el impacto ambiental global de las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de energía y el ciclo de vida de los vehículos) es de **706,5 millones de euros** anuales.

Por último, el impacto global de TMB, como resultado de sumar el impacto económico, social y medioambiental, y restarle las aportaciones económicas recibidas en forma de aportaciones de las administraciones públicas, fue de **2.395,6 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 **6,5 euros**.

### Fomento de la comunidad local

Más del 99% de las adquisiciones realizadas en el año 2022 se han realizado en empresas españolas y, dentro de estas, el 70,5% en la provincia de Barcelona, con un crecimiento de 22,8 puntos porcentuales respecto al año anterior, y el 1,41% en empresas del resto de Cataluña. Se han reducido las compras fuera de España en más de 2 puntos porcentuales. a empresas de la resta de Catalunya. S'han reduït les compres fora d'Espanya més de 2 punts percentuals.

Total Grupo TMB	Año 2022	Año 2021
<b>España</b>	<b>99,47%</b>	<b>97,40%</b>
Provincia de Barcelona	70,48%	47,66%
Resto de Cataluña	1,41%	1,26%
Resto de España	27,58%	48,48%
<b>Fuera de España</b>	<b>0,53%</b>	<b>2,60%</b>
<b>Total Grupo TMB</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>



Impacto de TMB en la economía de Cataluña

**1.689,1**  
Millones de euros



Puestos de trabajo que genera en toda Cataluña

**27.887**  
Puestos de trabajo

## 8.3. Fundación TMB

La Fundación TMB se constituyó en 2010 con la misión de conservar y difundir el patrimonio histórico y cultural de TMB y, al mismo tiempo, fomentar y promover acciones de carácter social para facilitar la inclusión, la accesibilidad, la sostenibilidad, la cooperación, la solidaridad y los valores del transporte público entre la ciudadanía, aspectos que apoyan la visión y misión de TMB.

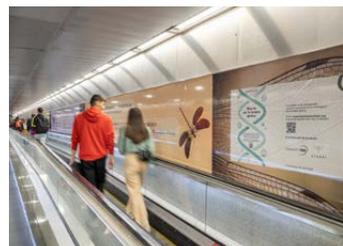
### 8.3.1. Proyectos sociales



**Servicios solidarios para la movilidad:** a lo largo del año, se han prestado 34 servicios solidarios de bus que han contado con la colaboración de 15 profesionales voluntarios/as distintos/as, que han dedicado 115 horas de su tiempo libre. Un total de 620 personas de distintos colectivos en riesgo de exclusión social se han beneficiado de estos servicios.



**Colaboraciones en difusión de entidades sociales:** se han acordado un total de 105 colaboraciones para dar a conocer iniciativas, eventos y campañas de entidades del tercer sector social mediante canales de comunicación propios de TMB.



**Elige tu causa y Muévete 2022:** el proyecto escogido este año ha sido “Muévete por la terapia génica”, de la mano de la asociación CTNNB1. Durante el último trimestre del año, se realizaron diversas acciones para concienciar sobre este síndrome.



**Día internacional del voluntariado:** se produjo una pieza de vídeo con la participación de cinco personas trabajadoras que representan las cinco modalidades de participación en acciones de voluntariado TMB.



**Apoyo a Ucrania:** se ha facilitado la movilidad de las personas ucranianas que han llegado a Barcelona, sumándonos al dispositivo coordinado por Cruz Roja a instancias del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, con una doble aportación:

- Hemos cedido un total de 2.250 títulos de transporte propios de la mano de la ATM en Cruz Roja.
- Desde el 18 de marzo al 30 de junio, hemos proporcionado un servicio especial de bus lanzadera, con voluntariado de Conductores Solidaris de Catalunya, con desplazamientos desde Sants hasta el pabellón de la Fira de Barcelona, habilitado para la derivación de las personas recién llegadas. Se realizaron un total de 97 servicios, con la participación de 166 voluntarios/as, que ayudaron en los desplazamientos de 4.182 personas refugiadas.

## 8.3.2. Proyectos culturales

En las instalaciones de TMB, se organizan actividades para potenciar el arte y la cultura, para aportar un valor añadido a la experiencia, generando sinergias con el sector asociativo e institucional del mundo cultural.

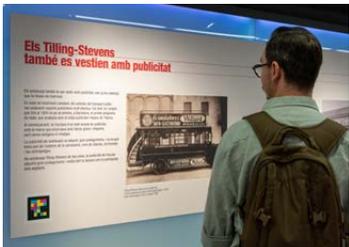
Durante el año 2022, se destacan las siguientes actuaciones:



**Prórroga de convenios** para realizar acciones conjuntas de divulgación y promoción de proyectos culturales impulsados por instituciones de nuestro entorno, como el Museu Nacional d'Art de Catalunya, l'Auditori de Barcelona, el Gran Teatre del Liceu, la Fundació Miró y el Palau de la Música Catalana.



**16a edición del Concurso de Relatos Cortos de TMB**, con 5 categorías de participación y con una mención especial en el Centenario de la Red de Bus. Este año, han participado 779 relatos.



**Noche de los Museos (14 de mayo)**: se abrieron las puertas del Espacio Mercè Sala para mostrar la exposición "Tilling Stevens de 2022".



**Música en el Metro**: hay 46 puntos habilitados de música en vivo en la red de metro. El 17 de diciembre, se celebró en el vestíbulo de la estación Universitat una nueva edición del Festival Músicos en el Metro.



**XIII Edición del Festival Subtravelling**: por séptimo año consecutivo, se ha celebrado este certamen con la colaboración del Festival SMIFF del Metro de Seúl. El festival comenzó en septiembre y se prevé que finalice en enero de 2023



**Participación en el festival de arquitectura 48h Open House Barcelona (13a edición)**: el 22 de octubre, se abrieron las puertas de los talleres de Can Zam de las líneas 9/10 de metro.



**Exposiciones temporales en el Espacio Mercè Sala**:  
- **"Menja, actua i impacta"**: promovida por la Fundació Catalana d'Esplais (del 20 de enero al 31 de marzo).

- **"Tilling Stevens de 1922**. El autobús más antiguo de la red de Barcelona": del 7 de abril al 8 de septiembre, esta exposición ha formado parte del programa de actividades del Centenario de la red de bus. Ha recibido a más de 6.500 visitantes.

- **"Metropolis d'avingudes"**: promovida por el AMB, se ha celebrado del 28 de septiembre al 27 de enero de 2023.

### 8.3.3. TMB Educa

Este proyecto tiene la misión de diseñar y llevar a cabo una serie de acciones orientadas a contribuir en la construcción de un modelo educativo que incorpore los valores de la movilidad sostenible, segura y equitativa, mediante el despliegue de diferentes programas de actuación como talleres de movilidad y acciones formativas destinadas a colectivos diversos: escolares, universitarios y ancianos.

**A lo largo del año, se han llevado a cabo diversas actuaciones, entre las que cabe destacar:**



**190 visitas educativas a las instalaciones de TMB** con la participación de 4.307 alumnos, durante el curso académico 2021-2022.



**Tallers TMB se mueve por la educación** y tiene como objetivo prevenir el abandono prematuro de los estudios entre chicos y chicas que cursan 3º y 4º de ESO. Han participado 12 alumnos y alumnas del instituto de educación secundaria L'Alzina.



**Participación en la Exporecerca Jove:** el 12 de marzo, en CosmoCaixa, tuvo lugar la entrega de premios de la 23ª edición, donde la Fundación TMB otorgó el premio TMB Educa al trabajo más significativo del ámbito operativo de la compañía relacionado con el transporte público y la conservación del medio ambiente. El ganador fue un trabajo de investigación "EL WERS. El próximo paso en la electrificación del automóvil", de un alumno del Institut Damià Campeny de Mataró.



**Colaboración con el Proyecto Xcelence-Escuelas,** promovido por la Fundación Bertelsmann, con el objetivo de trabajar la perspectiva de género, mostrar diferentes oportunidades de empleo y romper roles y estereotipos. Se han desarrollado 4 acciones educativas, 2 en el aula, con las escuelas l'Esperança y Turó de Roquetes, y 2 en la cochera de Ponent con la participación de alumnos del instituto la Guineueta y la escuela Goar.



**Revisión del proyecto educativo con una doble finalidad:**

- La adecuación a las expectativas pedagógicas de la comunidad educativa.
- La conveniencia de ofrecer una propuesta digital de actividades adaptada a las nuevas tecnologías, que ofrezca experiencias interactivas y otros materiales mucho más versátiles.

Un año más, se ha mantenido el Sello de Calidad Educativa del Consejo de Coordinación Pedagógica, un reconocimiento otorgado por el Instituto de Ciencias de la Educación (ICE) de la Universidad de Barcelona y el Instituto Municipal de Educación de Barcelona (IMEB).

## 8.3.4. Patrimonio histórico

Las acciones más destacadas del año han sido las siguientes:



### **Celebración del Centenario de la Red de Bus, donde se destacan las siguientes actividades:**

la realización de un calendario corporativo de 2022 con 12 fotografías del fondo de la Fundación TMB, la exposición en el Espacio Mercè Sala de la muestra “Tilling-Stevens de 1922. El autobús más antiguo de la red de Barcelona”, la edición de tres libros, un Cupón conmemorativo del sorteo de la ONCE y la participación de los vehículos históricos en eventos de la ciudad como la Cabalgata de Reyes, la Semana de la Movilidad, el pasacalle de la Mercè y la Cursa de la Mercè.



**Puesta en marcha la Crónica de un viaje:** recurso digital creado para explicar de forma didáctica e interactiva la historia de los cien años de la red de bus de Barcelona. La Crónica de un viaje ha sido validada por TothomWeb como espacio accesible, que está disponible online desde el 24 de mayo.



**XI Rally Internacional de Autobuses Clásicos Barcelona – Caldes de Montbui.** En la edición de este año, se participó con 10 autobuses históricos, entre los que destacó el restaurado Tilling Stevens de 1922, y también con autobuses de nueva generación, como el modelo Caetano H2.City Gold, propulsado por pila de hidrógeno. Además, se montó un stand del Centenario de la Red de Bus, una versión reducida de la exposición sobre el proceso de restauración del Tilling Stevens, y un stand con las actividades del TMB Educa.



### **Acceso abierto al período de incoación para la Declaración de Bienes Culturales de Interés Nacional (BCIN).**

El pasado 9 de diciembre de 2021, se hizo público en el Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya en favor de doce vehículos de la Fundación TMB. Estos son: el tranvía de Caballos nº 2 (año 1888), 7 tranvías eléctricos de Tramvia Blau (años 1901 - 1904), el primer metro del Gran Metropolitano (año 1924), el tranvía nº 867 (año 1924) y el primer metro del Metro Transversal (año 1926), el Tranvía eléctrico Mataró-Argentona nº 1 (año 1928). El período de incoación finaliza el 9 de junio de 2023.



### **Actuaciones de digitalización del Archivo fotográfico:**

continúa la subida de imágenes en Videoma, el software de gestión de contenidos multimedia de TMB. Este año, se han digitalizado y documentado 4.100 imágenes históricas y, a finales de año, el archivo fotográfico digital ya sumará 12.200 imágenes.

Por último, se sigue trabajando en la identificación de un espacio que acoja una exposición permanente y única del transporte en la ciudad de Barcelona. Por eso, se ha redactado la propuesta de espacio Gran Via, que permite acoger, en una primera fase, la exposición ya licitada del Centenario de la Red de Bus, y, en una segunda fase, la exposición del Centenario de la Red de Metro de 2024. Ambas se diseñarían para poder integrarse y conformarse en una exposición visitable de carácter permanente del conjunto de los fondos patrimoniales de TMB.

La Fundación TMB recibe el premio Bonaplata en la categoría Preservación de Patrimonio, por la restauración del autobús *Tilling-Stevens*.

## 8.4. Derechos humanos

En cuanto a los acuerdos y contratos de inversiones 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 los derechos fundamentales. Por este motivo, a lo largo del 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** incluyen un apartado específico de obligaciones generales tanto en materia ambiental como social que especifica la obligación por parte de la empresa proveedora de ser conocedora y comprometerse a cumplir con:

- La normativa ambiental vigente.
- La política ambiental de TMB y los procedimientos de aplicación.
- Las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.

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).

En el ámbito corporativo, se han realizado, por la vía de las aulas virtuales, y al ser de afectación para prácticamente la totalidad de la plantilla, 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.

Curso	Duración (horas)	Número de sesiones	Horas lectivas	Número de sesiones TMB
La concurrencia en las licitaciones	3,0	254	381	4
LOPD	2,0	98	197,5	11
LOPD: Ciclo de vida datos y tratamientos	3,7	5	95,2	2
LOPD: Las brechas de datos personales	2,0	41	41,0	2
LOPDI: Incidencia contratación empresas proveedoras	2,0	29	29,0	2
Políticas de Compliance en vigor	2,0	97	97,0	2
E220005 Régimen Jurídico Sociedades	5,0	1	5,0	1
Proyecto Red Violeta	4,3	61	565,3	5
E220013- Protejamos-garantizamos Derechos humanos	4,0	1	4,0	1
SOSRacismo: protegemos, respetamos, garantizamos derecho	4,5	19	85,5	2
E220025 Contrat. Pública y fondo Next Generation	6,0	1	6,0	1
Regl.Gen.de Protección de Datos CAMPUS	2,0	41	82,0	6
<b>Total</b>		<b>695</b>	<b>1.285,5</b>	<b>39</b>

En cuanto a las prácticas en materia de seguridad en FMB, se han formado en Derechos Humanos a 13 personas que representan el 46,4% de la plantilla de la Unidad de Seguridad, y a 6 personas que representan el 10,5 % de la plantilla de Seguridad y Control del Fraude. También se ha impartido formación **dirigida a los vigilantes de seguridad de empresas externas** para evitar la discriminación, que incluye contenidos de identidad de género, orientación sexual, religión, discapacidad, origen étnico e ideología.

En cuanto a TB, se ha formado a 1 persona que representa el 50% de la plantilla de la Unidad de Seguridad y Control del Fraude.

Finalmente, en 2022 ha habido una denuncia a FMB por acoso laboral, (art. 23 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas), archivada por desistimiento del denunciante. En TB ha habido dos denuncias: una por vulneración al derecho al honor (art. 12 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas), y otra por acoso laboral, (art. 23 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas), archivada por desistimiento del denunciante.



Formadas en  
Derechos Humanos

**20**

\*personas formadas  
en los ámbitos de seguridad  
y control del fraude

TMB forma parte desde 2019 del Grupo de Compra Pública Socialmente Responsable (GCPSR), que es una entidad que promueve la Justicia Global y el respeto de los Derechos Humanos en la cadena de suministro de los bienes y servicios

9

# Información financiera del Grupo TMB

## Operaciones de tesorería y planificación financiera

En 2022, los efectos económicos de la pandemia de Covid-19 han continuado afectando negativamente a los ingresos de las empresas de transporte colectivo urbano en el primer cuatrimestre, y a lo largo del resto del año se ha ido recuperando la demanda. Asimismo, la guerra Rusia - Ucrania ha afectado a la inflación y al incremento de precios de la energía. Y como medida para reducir el impacto en la ciudadanía, las administraciones públicas han bonificado el precio de algunos títulos de transporte.

Ante las circunstancias, las empresas Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. renovaron las líneas de crédito de tesorería a corto plazo (35 millones de euros para TB, S.A. y 56 millones de euros para FMB, S.A.) para cubrir sus necesidades. Estas pólizas se han complementado con la asistencia financiera de PSM, S.A., empresa del grupo, hasta un importe de 55 millones de euros. Con las pólizas bancarias, el endeudamiento teórico a corto plazo asciende a 91 millones de euros para el conjunto de TMB.

Durante 2022, no se han realizado disposiciones de los créditos a largo plazo firmados en 2019 con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), para Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., para financiar la compra de la nueva flota de autobuses 2019-2021 y la adquisición de 50 trenes. Se ha dispuesto el crédito del Council of Europe Development Bank (CEB) por 24,7 millones de euros relacionado con la compra de autobuses de 2021.

Además, durante el ejercicio, por encargo del AMB, se han firmado operaciones financieras para TB, S.A. para el suministro y financiación de 179 autobuses, por 73,7 millones de euros, que posteriormente serán cedidos al CON, y que pagará a TB, S.A. a medida que se vaya amortizando el principal de las operaciones.

Los efectos económicos de la pandemia han continuado afectando negativamente a los ingresos de las empresas de transporte colectivo urbano en el primer cuatrimestre



## 9.1. Cuenta de pérdidas y ganancias

En 2022, ha habido un par de eventos que han tenido un impacto notable sobre la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio. Por un lado, el incremento significativo de los costes de los carburantes y la energía y, por otro, la reducción del precio de los principales títulos integrados de transporte público desde el día 1 de septiembre hasta el 31 de diciembre de 2022. Por otra banda, en diciembre de 2022, se firmó el Contrato-Programa para el ejercicio 2022 entre la ATM y TMB.

### Ingresos

El total de ingresos del ejercicio 2022 (sin incluir las subvenciones al servicio) ha crecido en 80,2 millones de euros, un 27,9%.

Los ingresos procedentes de las ventas de títulos de viaje han aumentado 75,9 millones de euros (un 30,8%) debido al notable aumento de pasaje en el conjunto de los medios de transporte de TMB. Cabe recordar que en 2022 se mantuvieron las mismas tarifas del transporte público del año 2021 hasta el mes de agosto, y la rebaja posterior de precios de algunos títulos de transporte que hubo desde septiembre hasta final de año.

Los ingresos accesorios en la explotación, que incluyen los ingresos por pensiones, han crecido 3,3 millones de euros (+9,8%). Las partidas que más han aumentado han sido: los ingresos derivados de los servicios especiales de FMB, S.A. en Renfe y de los servicios de mantenimiento de la L9/10 de FMB, S.A. para Ifercat, los ingresos de los cánones de publicidad y los derivados de la intervención e inspección, entre otros.

Las subvenciones especiales han crecido 1 millón de euros respecto al año anterior (+12,4%), principalmente por la subvención de 1,2 millones de euros del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana en 2022 por el RDL 14/2022, de 1 de agosto, para compensar el efecto perjudicial del incremento de costes de los productos petrolíferos por la invasión de Ucrania (950 euros por autobús).



## Gastos de operación

Los gastos antes de la amortización neta han crecido en 96,6 millones de euros, es decir, un 11,5%.

Las partidas que más han incrementado han sido las de la Energía y los carburantes, que han aumentado en 49,4 millones de euros (+124,3%), debido al incremento del precio medio de la energía y los carburantes impactados por el conflicto de Ucrania; los gastos de Personal, que han crecido 29,0 millones de euros (+6,3%), y los de Servicios Exteriores, que han aumentado en 17,1 millones de euros (+5,4%).

El aumento de los gastos de Personal obedece principalmente al aumento de la plantilla media homogénea del 2,1% (básicamente de operación) en las redes de metro y bus, y a la aplicación de la revisión salarial anual de los respectivos convenios.

Dentro de los Servicios Exteriores (que incluyen el renting de trenes y los cánones de la L9/10 Norte y Sur), las partidas que más han aumentado han sido las siguientes: los gastos de informadores y canon del Bus turístico, los gastos de energía eléctrica de estaciones e instalaciones, los gastos de consumo de gas, los gastos de reparación y conservación de edificios y mantenimiento integral de estaciones y los trabajos de informática, entre otros.

Por otra parte, los gastos de Aprovisionamientos han descendido 1,7 millones de euros (un 7,8%) y las variaciones de las provisiones han sido de 147 mil euros, mejorando el saldo en 2,7 millones de euros respecto al año anterior.

## Resto de partidas

La amortización neta ha descendido en 3,4 millones de euros, debido al crecimiento de las subvenciones en capital en 3,3 millones de euros y, por otra parte, los gastos financieros han incrementado en 4,3 millones de euros respecto al año 2021.

El resultado positivo del ejercicio ha sido de 7,2 millones de euros, es decir, ha crecido 4,8 millones de euros respecto al año anterior, motivado por la mejora de los resultados de las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.

Por último, la ATM ha comunicado a TMB compensar a FMB, S.A. con 32,85 millones de euros y a TB, S.A. con 11,22 millones de euros por la reducción de tarifas de títulos integrados del periodo 1/9/2022 a 31/12/2022.



Amortización neta

**-3,4M**  
de euros



Gastos financieros

**+4,3M**  
de euros



Resultado del ejercicio del año 2022

+4,8M de euros respecto al año anterior

**7,24M**  
de euros



Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del Grupo Transport Metropolitans de Barcelona  
(en miles de euros)

	2022	2021	Diferencia	% Dif.
<b>A) operaciones continuadas: ingresos</b>				
Ventas	322.047	246.157	75.890	30,8
Accesorios a la explotación	36.914	33.614	3.300	9,8
Subvenciones especiales	9.067	8.066	1.001	12,4
Subvenciones al Servicio	641.218	618.674	22.544	3,6
<i>Subvenciones al servicio</i>		423.225	-423.225	-100,0
<i>Subvenciones por impacto de la COVID-19</i>		195.450	-195.450	-100,0
<b>Total de ingresos</b>	<b>1.009,246</b>	<b>906.511</b>	<b>102.735</b>	<b>11,3</b>
<b>Gastos de explotación</b>				
Aprovisionamientos	-23.662	-21.954	-1.708	7,8
Electricidad/Carburantes	-89.060	-39.708	-49.351	124,3
Personal	-489.781	-460.778	-29.003	6,3
Servicios Exteriores	-355.545	-318.438	-17.107	5,4
Tributos	-923	-838	-85	10,1
Variaciones de las provisiones	147	-2.561	2.708	-105,7
Deterioro y Resultados por ventas de inmovilizado	1.781	3.818	-2.037	-53,4
Otros resultados	47	53	-7	-12,5
<b>Total de gastos antes de amortizaciones</b>	<b>-936.996</b>	<b>-840.406</b>	<b>-96.591</b>	<b>11,5</b>
Amortizaciones	-80.357	-80.523	166	-0,2
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	39.523	36.261	3.262	9,0

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del Grupo Transport Metropolitans de Barcelona  
(en miles de euros)

	2022	2021	Diferencia	% Dif.
<b>Amortización neta</b>	<b>-40.834</b>	<b>-44.262</b>	<b>3.428</b>	<b>-7,7</b>
<b>Total de gastos de explotación</b>	<b>-977.830</b>	<b>-884.667</b>	<b>-93.163</b>	<b>10,5</b>
<b>Gastos financieros</b>				
Gastos financieros por saneamiento CP	-19.667	-22.111	2.444	-11,1
Resultado financiero estructural	-4.607	1.916	-6.523	-340,4
Deterioro y resultados por venta de instrumentos financieros	-224		-224	
<b>Total de resultado financiero</b>	<b>-24.498</b>	<b>-20.195</b>	<b>-4.303</b>	<b>21,3</b>
Participación en beneficio de sociedades puestas en equivalencia	508	831	-323	-38,9
<b>Resultado total antes de impuestos</b>	<b>7.425</b>	<b>2.479</b>	<b>4.946</b>	<b>199,5</b>
<b>Impuesto sobre sociedades</b>	<b>-201</b>	<b>-55</b>	<b>-146</b>	<b>265,9</b>
<b>Participación en beneficio de sociedades puestas en equivalencia</b>	<b>7.224</b>	<b>2.424</b>	<b>4.800</b>	<b>198,0</b>
<b>B) Operaciones interrumpidas</b>				
<b>Resultado consolidado del ejercicio procedente de operaciones continuadas (después del impuesto sobre beneficios)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>7.224</b>	<b>2.424</b>	<b>4.800</b>	<b>198,0</b>

## 9.2. Situación a 31 de diciembre

Balance de situación consolidado del Grupo Transport Metropolitans de Barcelona  
(en miles de euros)

	2022	2021	Diferencia
<b>Activo</b>			
<b>Activo no corriente</b>	<b>1.938.856</b>	<b>1.715.862</b>	<b>222.994</b>
Inmovilizado intangible	16.849	16.178	670
Inmovilizado material	1.071.158	986.166	84.991
Inversiones inmobiliarias	0	0	0
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo	14.725	6.172	8.553
Inversiones financieras a largo plazo	836.125	707.235	128.890
Activos por impuesto diferido	0	111	-111
<b>Activo corriente</b>	<b>268.183</b>	<b>290.051</b>	<b>-21.867</b>
Existencias	17.022	15.840	1.182
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	219.656	186.588	33.069
Inversiones financieras a corto plazo	3.837	21	3.816
Periodificaciones a corto plazo	1.839	415	1.424
Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	25.828	87.187	-61.359
<b>Total Activo</b>	<b>2.207.039</b>	<b>2.005.912</b>	<b>201.127</b>





	2022	2021	Diferencia
<b>Patrimonio neto y pasivo</b>			
<b>Patrimonio neto</b>	<b>1.004.815</b>	<b>863.909</b>	<b>140.907</b>
Fondos propios:	323.607	316.383	7.224
Capital escriturado	18.642	18.642	0
Reservas	298.212	296.747	1.466
Resultados de ejercicios anteriores	-471	-1.430	959
Resultados del ejercicio	7.224	2.424	4.800
Ajustes por cambio de valor	18.694	-35.283	53.977
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	662.514	582.809	79.705
<b>Pasivo no corriente</b>	<b>868.589</b>	<b>881.551</b>	<b>-12.961</b>
Provisiones a largo plazo	929	6.038	-5.109
Deudas a largo plazo	867.660	875.513	-7.853
<b>Pasivo corriente</b>	<b>333.635</b>	<b>260.453</b>	<b>73.182</b>
Provisiones a corto plazo	8.141	4.989	3.151
Deudas a corto plazo	465.072	443.273	51.800
Deudas comerciales y otras cuentas a pagar	147.164	122.599	24.565
Periodificaciones a corto plazo	13.258	19.592	-6.335
<b>Total Pasivo</b>	<b>2.207.039</b>	<b>2.005.912</b>	<b>201.127</b>

## Acciones propias

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

## Plazos de pago a empresas proveedoras

En cuanto al plazo medio de pago a empresas proveedoras en 2022, en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. ha sido de 27 días, en Transports de Barcelona ha sido de 27 días, en Projectes i Serveis de Mobilitat, de 23 días, y en TMB, S.L., de 21 días.

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

## Riesgos asociados a instrumentos financieros

Véase Nota 7.9. de las Cuentas Anuales del ejercicio 2022 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona.

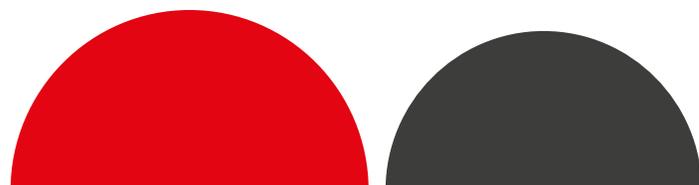


## 9.3. Información fiscal

### Beneficios obtenidos país por país

Las sociedades del Grupo TMB como Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. siempre presentan sus respectivas Cuentas de pérdidas y ganancias iguales a cero beneficios, salvo cuando se ha vendido un inmueble o un activo financiero de su propiedad.

En cuanto a las demás sociedades del Grupo, el resultado ha sido:



**5.994,9 €**

Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.

**142,12 €**

Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.

### Impuestos sobre beneficios pagados

En el año 2022, no se ha pagado impuesto de sociedades de 2021 de ninguna sociedad del Grupo TMB. 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 en lo referente a las subvenciones, donaciones y legados). Las subvenciones recibidas por FMB, S.A. y TB, S.A. en el año 2022 han sido:

Año 2022 (en miles de euros)	FMB, S.A.	TB, S.A.
Subvenciones al servicio de la ATM	374.271	266.947
Subvenciones especiales del AMB por títulos sociales	3.108	4.662
Subvenciones del Instituto Municipal de Servicios Funerarios por servicios de bus en los cementerios		83
Subvenciones proyectos y otros		1.214
Subvenciones en capital	26.572	12.951

Dentro de las subvenciones al servicio de la ATM, en FMB, S.A. se incluyen **47.830 mil euros de subvenciones** por renting de trenes y **119.527 mil euros de subvenciones** por cánones de la L9/L10.

## 9.4. Inversiones

En 2022, se ha hecho un gran esfuerzo inversor en las sociedades del Grupo Consolidado de TMB, ya que las inversiones han ascendido a 203,1 millones de euros, destacando sobre todo las adquisiciones de trenes y autobuses.



### Inversiones a FMB, S.A.

Las inversiones más significativas del ejercicio han sido las siguientes:



**Aplicaciones informáticas:** licencias de la plataforma de gestión de accesos privilegiados a los telemandos operacionales (PAM), Big Data, APP movilidad, Planificación y Prestación del Servicio (PPS), y dispositivos Wmal del sistema de monitorización dentro de la plataforma Davana.



**Edificios y otras construcciones:** cabe destacar la sala de los vestuarios de Zal-Riu Vell y el alumbrado del Taller de Vilapicina.



**Instalaciones fijas:** cabe resaltar las inversiones destinadas a la automatización de accesos a estaciones, la integración de la Cámara de Tensión de la L3 en el telemando de energía y la modificación de puertas de andén.



**Maquinaria, instalaciones y utillaje:** cabe destacar el auscultador de vía, el medidor de parámetros de rueda, el sistema de alimentación ininterrumpida (SAIS) de enclavamientos, la carretilla elevadora eléctrica, el equipo de radiocomunicaciones DMR de Sagrera-Estivill y el sistema de humidificación de Zona Franca-2, entre otros.



**Equipos para procesos de información:** cabe destacar las cajas de discos CPD de Sagrera y servidores HPE Blade.



**Elementos de transporte:** cabe destacar el wifi embarcado y la remodelación de trenes.



**Repuestos por inmovilizado:** hacen referencia principalmente a los bogies de ruedas de trenes, a la ATP-ATO de los trenes de la serie 5000, antenas APR de los trenes de la serie 5000 y a material diverso del parque de trenes (tren stop, TCMS, etc).

Asimismo, las variaciones de inmovilizado en curso ascienden a 97,99 millones de euros, de los que 51,98 millones de euros corresponden a la compra de trenes. Destacan también las inversiones en escalas mecánicas, en renovación de vías (Sagrera-Horta y M. Cristina-Espanya) y en servidores, entre otros.

## Inversiones a TB, S.A.

Del conjunto de inversiones realizadas cabe destacar las siguientes:

 **Aplicaciones informáticas:** hacen referencia a licencias de SAP, Big Data, el Gestor comercial online y de PPS de bus.

 **Edificios y otras construcciones:** cabe destacar las destinadas a los parasoles exteriores de la cochera de Horta y la escritura de la finca FR-05 de Triangle Ferroviari.

 **Maquinaria, instalaciones y utillaje:** cabe destacar los túneles de lavado núm. 1 de Triangle y de Zona Franca, inversiones en climatización de Triangle, Validadores EMV de la T-Mobilitat y el sistema de humidificación de Zona Franca 2, entre otros.

 **Elementos de transporte:** hacen referencia a 55 autobuses estándares híbridos de GNC, 19 articulados híbridos de GNC, 17 autobuses estándares eléctricos, 14 vehículos de doble piso híbridos de gasoil, 10 minibuses de motor diesel, 8 autobuses con pila de hidrógeno, 5 articulados eléctricos y vehículos de flota auxiliar (1 furgoneta y 1 turismo eléctricos y 1 turismo con motor híbrido).

Dentro de los 43,4 millones de euros de variación de inmovilizado en curso destacan los anticipos por la compra de autobuses (incluidos unos destinados al AMB), inversiones en la infraestructura de recarga eléctrica de los autobuses e inversiones en la nueva cochera de Zona Franca Puerto.



## Otras inversiones

En Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. las inversiones han sido de **702,5 mil euros**, cabe destacar las aplicaciones informáticas de soporte TDO, y, dentro de las destinadas a instalaciones fijas, 565,5 mil euros han sido destinados a la 2ª fase de la gran revisión del teleférico de Montjuïc. Dentro de las variaciones de inmovilizado se incluyen las destinadas al AMBici y al proyecto de mejora de las dependencias del teleférico.

En TMB, S.L. cabe destacar la inversión destinada a la plataforma E-commerce evolución, por 64,4 mil euros, y dentro de las variaciones de inmovilizado en curso, las destinadas al local Hola BCN y a material informático.

En cuanto a la Fundación TMB, existen 7 mil variaciones de inmovilizado en curso que corresponden a la restauración del autobús *Tilling Stevens*.

Conceptos	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.	TMB, S.L.	Fundación	TOTAL
<b>Inmovilizado Intangible:</b>	<b>1.812,2</b>	<b>1.938,5</b>	<b>15,8</b>	<b>64,4</b>	<b>0,0</b>	<b>3.830,9</b>
Propiedad industrial		0,0				0,0
Aplicaciones informáticas	1.812,2	1.938,5	15,8	64,4		3.830,9
<b>Inmovilizado Material:</b>	<b>7.258,6</b>	<b>49.865,7</b>	<b>573,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>57.697,9</b>
Edificios y otras construcciones	36,2	664,8				701,0
Instalaciones fijas	1.663,8		565,5			2.229,3
Maquinaria, instalaciones y utillaje	1.932,0	726,4	8,1			2.666,5
Subcentrales	22,3					22,3
Mobiliario y utensilios	5,5	17,5				23,0
Equipos para proceso de información	427,8	4,4				432,2
Elementos de transporte	2.438,4	48.452,6				50.891,0
Repuestos para inmovilizado	732,6	0,0				732,6
<b>Subtotal</b>	<b>9.070,8</b>	<b>51.804,2</b>	<b>589,4</b>	<b>64,4</b>	<b>0,0</b>	<b>61.528,8</b>
Variaciones de inmovilizado en curso	97.990,0	43.426,8	113,1	6,9	7,0	141.543,8
<b>Total (miles de euros)</b>	<b>107.060,8</b>	<b>95.231,0</b>	<b>702,5</b>	<b>71,3</b>	<b>7,0</b>	<b>203.072,6</b>

10 \_\_\_\_\_

## Gestión de la Covid-19



# Gestión de la Covid-19

TMB ha participado en las pruebas que se han realizado con el producto *RESYSTEN*

## Limpieza y desinfección:

La gravedad de la enfermedad ha disminuido de forma importante entre el período previo a la vacunación y el período posterior. Así, conforme a los datos recibidos a través de la Red Nacional de Vigilancia Epidemiológica, la tasa de hospitalización entre los casos ha disminuido considerablemente, así como la de los ingresos en la UCI. Este contexto permite adaptar algunas de las medidas de control de la transmisión que se han implementado mediante las siguientes resoluciones relativas a la obligatoriedad del uso de la mascarilla: Real Decreto 286/2022, de 19 de abril, Resoluciones de la Generalitat de Catalunya SLT/915/2022, de 31 de marzo y Resolución SLT/1131/2022, de 21 de abril.

De acuerdo con el nuevo marco normativo y según la propuesta conjunta recogida en el acta de la reunión del Grupo de Coordinación Covid-19 de la ATM, **se propone la normalización del servicio de limpieza y volver a las medidas de limpieza y desinfección adecuadas a las características de los centros de trabajo e intensidad de uso.**

Así pues, se dan por finalizados todos los servicios de desinfección derivados de la pandemia de Covid-19 a partir de septiembre de 2022. A partir de esa fecha, dentro de la red de metro se realiza como mínimo la limpieza y

desinfección diaria de todos los espacios y elementos de uso público, interno y compartido de todas las instalaciones (estaciones, dependencias, trenes, edificios, talleres y bases de mantenimiento).

En cuanto a la red de bus, **la limpieza y desinfección de autobuses ha continuado siendo una de las prioridades.** La flota de autobuses se ha desinfectado de forma diaria hasta el verano y posteriormente ha ido bajando hasta llegar a la situación actual de un día por semana. El personal extra de limpieza sigue rigurosamente los procesos de desinfección que están definidos en el protocolo de actuación y en la norma de seguridad.

Destaca la acreditación oficial de las redes de TMB, metro y bus, con el certificado Applus en lo que se refiere a la aplicación de los protocolos y procedimientos de limpieza, desinfección y control, así como de organización y atención al cliente.

TMB ha participado en las pruebas que se han realizado con el producto RESYSTEN: es un producto fotocatalítico que, aplicado sobre las superficies y en presencia de luz, asegura un efecto de limpieza permanente que aumenta la seguridad sanitaria entre las actuaciones de desinfección programadas por los métodos convencionales. Actualmente, se está a la espera del informe final.



### Comunicación interna:

En el ejercicio 2022, se inició todavía con las limitaciones impuestas por la pandemia de la Covid-19, y Comunicación interna siguió siendo el referente informativo interno. El sitio específico en la intranet siguió aglutinando toda la información referida a: Normativa, Instrucciones internas, Noticias, Recursos informativos, Preguntas sobre restricciones de actividad por la Covid-19 en Cataluña, el apartado de FAQs y el Info TMB.



### Impacto económico en TMB:

A lo largo del ejercicio 2022, el impacto de la Covid-19 en las necesidades de TMB, respecto a las previstas en el Contrato-Programa, informado a la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), ha sido de 72,17 millones de euros:

Impacto de la Covid-19 en las necesidades de TMB en el año 2022	
Impacto en los ingresos	66.013
Incremento de los gastos	6.157
<b>Total impacto de la Covid-19 en las necesidades de TMB</b>	<b>72.170</b>

(Miles de euros)

Como puede verse, el mayor impacto corresponde a la disminución de ingresos (recaudación), debido a la reducción de pasaje por un año sin pandemia.

11

---

Eventos importantes después del cierre del ejercicio

---



## Eventos importantes después del cierre del ejercicio

El día 30 de enero de 2023, el AMB puso en marcha el nuevo servicio de bicicleta compartida del área metropolitana de Barcelona (AMBici) en los siguientes municipios: Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, El Prat de Llobregat y Sant Just Desvern. Posteriormente, el servicio, que gestiona Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A., se extenderá progresivamente hasta llegar a 15 municipios metropolitanos.

Tras el cierre del ejercicio, no se ha producido ningún evento destacable que no estuviera contemplado dentro de los planes económicos y operacionales previstos para el año 2023.

Sin embargo, a raíz del Real Decreto Ley 20/2022, de 27 de diciembre, que garantiza la bonificación establecida por la administración del Estado de un 30% de descuento en determinados títulos de transporte (T-usual, T-jove), condicionado al descuento adicional del 20% que las administraciones consorciadas en la ATM acordaron el 19 de diciembre en Consejo de Administración, **las tarifas del transporte público se mantendrán con los mismos descuentos durante el primer semestre de 2023, salvo el título T-casual, que no tendrá bonificación.**



La evolución de la pandemia de Covid-19 y los cambios normativos que se han producido recientemente por esta evolución, como el fin de la obligatoriedad de uso de la mascarilla en el transporte público, han comportado la decisión de **derogar en TMB el Plan de Salud y Seguridad frente al coronavirus SARS-CoV-2, versión 9 de 5 de agosto de 2022 desde el 16 de febrero.** La medida supone, en lo que se refiere a las medidas de prevención de contagios, volver a la situación previa a la pandemia.



12 \_\_\_\_\_

Tabla de  
contenidos  
del estado de  
información  
no financiera

---

# Tabla de contenidos del estado de información no financiera



En cumplimiento de la Ley 11/2018 de 28 de diciembre, se ha incorporado a este Informe de Gestión de 2022 de todo el grupo consolidado el Estado de Información no Financiera (EINF) de la sociedad, de acuerdo con los contenidos y requisitos exigidos por la presente ley, que se desarrolla a lo largo de los diferentes capítulos de este informe.

El EINF se ha elaborado a través de descripciones de las principales actuaciones realizadas durante el año 2022 en los ámbitos medioambientales, sociales y relativos al personal de la sociedad, los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el cohecho, y sobre la relación de la empresa con la sociedad, mediante los principios de precisión, equilibrio, claridad, comparabilidad, fiabilidad y puntualidad.

Estas actuaciones vienen acompañadas de indicadores clave de resultados no financieros representativos de la actividad de la sociedad, basados, siempre que ha sido posible, porque son aplicables al ámbito del transporte público y también porque se ha dispuesto de la información correspondiente, en estándares de información internacionales de sostenibilidad de Global Reporting Initiative (GRI). En otros casos, se han utilizado indicadores similares o aquellos más específicos comúnmente utilizados en el sector del transporte público para complementar la información.

Por último, tal y como indica la ley, el EINF se ha verificado por una empresa prestamista independiente de servicios de verificación.

Modelo de negocio	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
Sociedades del Grupo Misión, Visión y Valores de TMB Modelo de Negocio Entorno institucional Servicios y productos de TMB Gobernanza Grupos de interés	Breve descripción del modelo de negocio	GRI 2.1b,c,d GRI 2.2a; GRI 2.3d GRI 2.9; GRI 2.10; GRI 2.11a; GRI 2.23; GRI 2.28; GRI 2.29 GRI 3.1b	Capítulo 2 y Apartados 3.1; 5.1.1 y 5.3.1	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad (Nota 1) y apartado 9.4
Introducción Estado de Información No Financiera	Ley 11/2018, de 28 de diciembre	GRI 1 Requerimientos 1,2,8. GRI 2.1a; GRI 2.3 a,b,c; GRI 2.5	Capítulo 1	
Gestión del riesgo	Sistema de gestión de riesgos y tipo de riesgos y acciones correctivas	GRI 2.25a y GRI 201.2	Apartado 5.2	Ver apartado. 7.4.3 <i>Fondos Next Generation EU</i>
Materialidad	Temas materiales	GRI 1 Req. 3,4,5,6; GRI 3.1a; GRI 3.2a; GRI 3.3; GRI 201.2	Apartado 5.3.2	GRI 3.3 afecta a todos los temas materiales tratados en el documento. Ver también apartados 2.2.1 y 9.1
<b>I. Información sobre cuestiones medioambientales</b>				
I.1. Prevención de riesgos medioambientales	Cobertura de Riesgos medioambientales	GRI 307.1	Apartado 7.1.1	No ha habido sanciones en materia medioambiental
I.2. Contaminación	<ul style="list-style-type: none"> <li>· SGAiE (ISO 14001/50001)</li> <li>· Medidas de lucha contra el cambio climático</li> <li>· Participación de TB en proyectos de lucha contra el cambio climático</li> <li>· Otros tipos de contaminación</li> </ul>	GRI 305.1 GRI 305.4 GRI 305.5	Apartados 7.1.2; 7.4.1 y 7.4.2	Ver también 7.4.3 <i>Fondos Next Generation EU</i> y 7.4.5 Proyecto de la Ley de movilidad sostenible
I.3. Economía circular y prevención y gestión de los recursos	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Prevención y gestión de residuos</li> <li>· Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales</li> <li>· Cuantificación de los Residuos de TB y Metro</li> <li>· Desperdicio alimentario</li> </ul>	GRI 306.2 y GRI 306.4	Apartado 7.2.1	

Modelo de negocio	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
I.4. Uso sostenible de los recursos	Consumos de energía, carburante y agua Fomento de la eficiencia energética en el metro. Aprovechamiento del agua de los Pozos de agotamiento.	GRI 302, GRI 303, GRI 306.1 y GRI 306.5	Apartados 7.3 y 7.2.1	
I.5. Cambio Climático	Evolución de las Emisiones de CO <sub>2</sub> (en toneladas) y Medidas contra el cambio climático	GRI 201.2 y GRI 305.1	Apartados 7.4.1 y 7.3.2	Ver 7.4.4 Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (Taxonomía)
I.6. Protección de la Biodiversidad		GRI 304	Apartado 7.2.2	La actividad de TMB no afecta a ningún espacio natural protegido
<b>II. Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal</b>				
II.1. Ocupación	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Contratación laboral</li> <li>· Procesos de selección y promoción</li> <li>· Plantilla por género, plantilla por edades,</li> <li>· Plantilla por nacionalidades,</li> <li>· Plantilla por clasificación profesional</li> <li>· Plantilla por Modalidad de contrato</li> <li>· Plantilla con discapacidad</li> <li>· Despidos</li> <li>· Remuneraciones por género, edades y clasificación profesional. Brecha salarial</li> <li>· Desconexión laboral</li> </ul>	GRI 2.7 GRI 2.21 GRI 202.1 GRI 202.2 GRI 401 GRI 405.1 y 405.2	Apartados 6.1 y 6.3.1	
II.2. Organización del trabajo	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Medidas de conciliación familiar</li> <li>· Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios</li> <li>· Horas de absentismo</li> </ul>	GRI 401.3	Apartado 6.3.1	
II.3. Salud y Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Salud, seguridad y bienestar laboral</li> <li>· Lesiones por accidentes de trabajo</li> <li>· Enfermedades profesionales</li> </ul>	GRI 403	Apartados 6.4 y 6.2.1	Se complementa con la información de la gestión de la Covid-19 (Capítulo 10)
II.4. Relaciones Sociales	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Negociación colectiva y comisiones de trabajo</li> <li>· Integración y cohesión de las personas empleadas</li> <li>· Organización del diálogo social</li> <li>· Comunicación interna</li> </ul>	GRI 2.30 GRI 402 GRI 404.2	Apartados 6.3.2 y 6.3.3	Nuevo Convenio Colectivo 2022-2025 y Plan de Pensiones de TB

Modelo de negocio	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
III.5. Formación	Actividad formativa y Desarrollo del talento	GRI 404.1 y GRI 404.3	Apartados 6.2.1 y 6.2.2	
III.6. Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	Descripción de las principales actuaciones en materia de accesibilidad de los servicios.		Apartado 4.1.4	
III.7. Igualdad	Acciones realizadas en materia de igualdad	GRI 406	Apartados 6.3.4	Ver también formación en derechos humanos (Apartado 8.4)
<b>III. Información sobre respeto a los derechos humanos</b>		GRI 410 y GRI 412	Apartado 8.4	TMB desarrolla su actividad teniendo en cuenta en todo momento el respeto por los derechos humanos fundamentales
<b>IV. Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno</b>		GRI 2.15, GRI 2.27, GRI 205, GRI 415, GRI 418 y GRI 419	Apartados 2.1.3, 4.3.2, 5.1.2 y 5.3	
<b>V. Sociedad</b>				
V.1. Compromisos de la Empresa con el desarrollo sostenible	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Adquisiciones en ámbito local</li> <li>· Impacto económico, social y ambiental de TMB</li> <li>· Fundación TMB</li> </ul>	GRI 2.17, GRI 2.22, GRI 2.23, GRI 2.24, GRI 2.26, GRI 204 y GRI 413.1	Apartados 8.1. y 8.2	Ver también apartado 2.2.1 Plan Estratégico
V.2. Subcontratación y Empresas Proveedoras	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Procedimiento interno P716</li> <li>· Aplicación de la Ley de contratación (Ley 9/2017)</li> </ul>	GRI 308, GRI 407, GRI 408, GRI 409 y GRI 414	Apartado 2.1.3	Actualmente, todos los Pliegos de Condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones en materia ambiental y social
V.3. Consumidores	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Perfil del Cliente de bus según variables sociodemográficas</li> <li>· Valoración satisfacción de los clientes</li> <li>· Seguridad del Servicio</li> <li>· Comunicación corporativa</li> <li>· Quejas, Reclamaciones y Sugerimientos</li> </ul>	GRI 2.6 GRI 2.25 b,c,d,e GRI 416.1	Apartados 2.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.3, 4.4. y 4.5	Se complementa con la información de la gestión de la Covid-19 (Capítulo 10)

Modelo de negocio	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
V.4. Información Fiscal	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Beneficios obtenidos país por país</li> <li>· Impuestos sobre beneficios pagados</li> <li>· Subvenciones públicas del ejercicio</li> </ul>	GRI 201.4 y GRI 207.4	Apartados 9.1, 9.2 y 9.3	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad.
<b>VI. Información financiera</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Operaciones de tesorería y planificación financiera</li> <li>· Cuenta de Pérdidas y Ganancias</li> <li>· Balance de situación a 31 de diciembre</li> <li>· Otra información financiera</li> </ul>	GRI 201.1, GRI 201.3 y GRI 203.1	Apartados 9, 9.1, 9.2 y 9.4	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad. Ver Nota 13 (GRI 201.3)



