



**Gabinete Técnico  
de Auditoría y Consultoría, s.a.**

**TRANSPORTS DE BARCELONA, S.A.  
(Sociedad Unipersonal)**

=====

**INFORME DE AUDITORÍA  
CUENTAS ANUALES DEL EJERCICIO 2021  
INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2021**

**Abril 2022**



## PROFORMA

*Traducción del informe de auditoría de cuentas anuales originalmente emitido en catalán.  
En caso de discrepancia, la versión catalana prevalece*

### **INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE**

Al accionista único de **TRANSPORTS DE BARCELONA, S.A. (Sociedad Unipersonal)**:

#### **Opinión**

Hemos auditado las cuentas anuales de **TRANSPORTS DE BARCELONA, S.A., S.A** (la Sociedad), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2021, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2021, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

#### **Fundamento de la opinión**

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales* de nuestro informe.

Somos independientes de la Sociedad de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

#### **Aspectos más relevantes de la auditoría**

Los aspectos más relevantes de la auditoría son aquellos que, según nuestro juicio profesional, han sido considerados como los riesgos de incorrección material más significativos en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esos riesgos.



PROFORMA

Contrato Programa

Descripción

Tal y como se explica en la Nota 7 de la memoria de las cuentas anuales, el marco financiero en el que se desarrolla la actividad de la Sociedad se concreta en los Contratos Programa negociados entre las diferentes administraciones con competencia sobre el transporte público de viajeros. Las subvenciones, tanto corrientes como de capital, que se derivan de este marco financiero representan un elemento fundamental de la financiación de la Sociedad, motivo por el cual han tenido un impacto relevante en nuestra estrategia general de auditoría, atendiendo a su materialidad en el contexto de las cuentas anuales en su conjunto. Adicionalmente, para el ejercicio 2021, la financiación de la Sociedad se complementa por la Autoritat del Transport Metropolità, con fondos específicos para cubrir las mayores necesidades derivadas de la pandemia de la Covid-19 (ver Notas 7.3.1, 7.3.3 de la memoria). Por otro lado, tal y como se explica en la Nota 16.2, para el ejercicio 2022 la demanda global de la red de transporte público todavía está por debajo de los valores previos a la pandemia, en este sentido, todavía se está negociando entre las Administraciones los convenios y acuerdos de financiación que tendrían que permitir cubrir, las mayores necesidades corrientes y de capital del sistema de transporte gestionado por la Autoritat del Transport Metropolità, en el que está integrada la Sociedad, para el año 2021 y siguientes, así como el déficit adicional provocado por la Covid-19.

Respuesta del auditor

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido la obtención de los principales acuerdos de financiación asociados al Contrato Programa formalizado con la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), y la comprobación de su coherencia con las cifras que figuran en las cuentas anuales y con la aplicación de la financiación recibida a su finalidad. Adicionalmente, se han comprobado los saldos contables pendientes con la ATM por este concepto, mediante su circularización y la revisión de los acuerdos de la Comisión de seguimiento del Contrato Programa y del propio Consejo de Administración de la ATM. Finalmente, se ha evaluado si la información respecto al Contrato Programa, revelada en las cuentas anuales, cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable.

Gastos de personal

Descripción

Los gastos de personal representan una parte muy relevante de los gastos de la Sociedad. Por otra parte, su gestión debe dar cumplimiento a la complejidad de los diferentes acuerdos y relaciones laborales asociadas. En este sentido, esta área se considera relevante en nuestra estrategia general de auditoría y en la asignación de recursos en la planificación y ejecución de nuestra auditoría.

Respuesta del auditor

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido una combinación de pruebas destinadas a comprobar que los controles relevantes relacionados con los gastos de personal, como la gestión de nóminas, seguimiento de procedimientos, registro contable, entre otros, operan efectivamente conjuntamente con procedimientos sustantivos, en base selectiva, sobre los aspectos mencionados. Asimismo, se ha comprobado la imputación temporal de los gastos y de las periodificaciones asociadas, así como su coherencia con los diferentes acuerdos asociados y con las variaciones respecto al año precedente. También se han circularizado los diferentes asesores laborales y se ha obtenido la relación de los diferentes procedimientos en curso, comprobando su tratamiento contable en las cuentas anuales. Finalmente, se ha evaluado si la información respecto a los gastos de personal, revelada en las cuentas anuales, cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable.



PROFORMA

Ingresos por ventas

Descripción

Los ingresos asociados a las ventas de títulos de transporte público representan una parte muy relevante de los ingresos de la Sociedad. No se ha considerado que dichos ingresos tengan un alto riesgo de incorrección material, atendiendo a que en buena parte están asignados directamente por la Cámara de Distribución de títulos del Sistema Tarifario Integrado de la ATM en función de los viajeros transportados, sin embargo, debido a su materialidad en el contexto de las cuentas anuales en su conjunto, se considera como una área relevante en nuestra estrategia general de auditoría y en la asignación de recursos en la planificación y ejecución de nuestra auditoría.

Respuesta del auditor

Nuestros procedimientos de auditoría han incluido una combinación de pruebas destinadas a comprobar que los controles relevantes relacionados con los ingresos por ventas, como la recaudación, los procedimientos de facturación o el seguimiento de la demanda, entre otros, operan efectivamente, conjuntamente con procedimientos sustantivos, en base selectiva, sobre los aspectos mencionados. Asimismo, se han comprobado las variaciones en los ingresos respecto al año precedente y la asignación de ingresos por parte de la ATM en el transcurso del ejercicio, así como las diferentes transacciones asociadas. Adicionalmente se han circularizado los saldos con la ATM por este concepto, y se han obtenido los acuerdos relevantes de la Cámara de Distribución. Finalmente, se ha evaluado si la información respecto a los ingresos por ventas, revelada en las cuentas anuales, cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable.

**Otra información: Informe de gestión**

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 2021, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre el informe de gestión. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en:

- a) Comprobar únicamente que el Estado de información no financiera se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable, y en caso contrario, a informar sobre ello.
- b) Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como en evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

En base al trabajo realizado, según el descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en el informe de gestión y que el resto de la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2021 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

**Responsabilidades de los administradores en relación con las cuentas anuales**

Los administradores son responsables de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.



PROFORMA

En la preparación de las cuentas anuales, los administradores son responsables de la valoración de la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar la Sociedad o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

**Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales**

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

Nos comunicamos con los administradores de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.



PROFORMA

Entre los riesgos significativos que han sido objeto de comunicación a los administradores de la entidad, determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, los riesgos considerados más significativos.

Describimos esos riesgos en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

Barcelona, 1 de abril de 2022

GABINETE TÉCNICO  
DE AUDITORÍA Y CONSULTORÍA, S.A. (S0687)

PROFORMA

Antoni Clapés i Donadeu (17879)

**Transports de Barcelona, SA (Sociedad Unipersonal)**

# **CUENTAS ANUALES 2021**



**Transports  
Metropolitans  
de Barcelona**





## ÍNDIX

|  |          |
|--|----------|
| <b>1. BALANCE.....</b>                                     | <b>1</b> |
| <b>2. CUENTA DE RESULTADOS.....</b>                        | <b>3</b> |
| <b>3. ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO.....</b>     | <b>4</b> |
| <b>4. ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO.....</b>                | <b>5</b> |
| <b>5. MEMORIA</b>  |          |
| NOTA 1 - ACTIVIDAD DE LA EMPRESA .....                     | 7        |
| NOTA 2 - BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES..... | 15       |
| NOTA 3 - APLICACIÓN DE RESULTADOS .....                    | 21       |
| NOTA 4 - NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN .....             | 22       |
| NOTA 5 - INMOVILIZADO MATERIAL .....                       | 35       |
| NOTA 6 – INMOVILIZADO INTANGIBLE .....                     | 45       |
| NOTA 7 - ENTIDADES PÚBLICAS.....                           | 46       |
| NOTA 8 – INSTRUMENTOS FINANCIEROS.....                     | 66       |
| NOTA 9 – MONEDA EXTRANJERA.....                            | 91       |
| NOTA 10 – SITUACIÓN FISCAL .....                           | 92       |
| NOTA 11 – INGRESOS Y GASTOS .....                          | 99       |
| NOTA 12 – PROVISIONES Y CONTINGENCIAS .....                | 103      |
| NOTA 13 – INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE .....           | 104      |
| NOTA 14 – RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL.....     | 111      |
| NOTA 15 – SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS.....          | 115      |
| NOTA 16 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE .....      | 122      |
| NOTA 17 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS .....          | 126      |
| NOTA 18 – OTRA INFORMACIÓN.....                            | 130      |
| NOTA 19 – INFORMACIÓN SEGMENTADA.....                      | 133      |



**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**  
**BALANCE**



## TRANSPORTS DE BARCELONA, SA

### Balance de Situación a 31 de Diciembre de 2021 y 2020

| (Euros)  | Nota     | Año<br>2021           | Año<br>2020           |
|--|----------|-----------------------|-----------------------|
| <b>ACTIVO</b>  |          |                       |                       |
| <b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>   |          | <b>393.433.854,19</b> | <b>345.058.878,86</b> |
| <b>Inmovilizado intangible</b>                                     | <b>6</b> | <b>10.183.491,62</b>  | <b>10.487.956,15</b>  |
| Patentes, licencias, marcas y similares                            |          | 2.690,30              | 2.958,27              |
| Aplicaciones Informáticas  |          | 5.586.516,63          | 5.706.254,74          |
| Otro inmovilizado intangible                                       |          | 4.594.284,69          | 4.778.743,14          |
| <b>Inmovilizado material</b>                                       | <b>5</b> | <b>307.337.286,05</b> | <b>278.534.297,59</b> |
| Terrenos y Construcciones  |          | 68.488.244,38         | 69.464.365,48         |
| Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material                |          | 190.385.814,28        | 168.672.386,64        |
| <i>Elementos de transporte</i>                                     |          | <i>175.661.548,59</i> | <i>154.086.824,95</i> |
| <i>Otros</i>   |          | <i>14.724.265,69</i>  | <i>14.585.561,69</i>  |
| Inmovilizado en curso y anticipos                                  |          | 48.463.227,39         | 40.397.545,47         |
| <b>Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo</b> | <b>8</b> | <b>14.175.900,00</b>  | <b>5.463.606,05</b>   |
| Instrumentos de patrimonio   |          | 14.175.900,00         | 5.463.606,05          |
| <b>Inversiones financieras a largo plazo</b>                       | <b>8</b> | <b>61.737.176,52</b>  | <b>50.573.019,07</b>  |
| Instrumentos de patrimonio   |          | 123.915,78            | 123.915,78            |
| Valores representativos de deuda                                   |          | 99,17                 | 99,17                 |
| Otros activos financieros  |          | 49.638.150,29         | 50.449.004,12         |
| Entidades Públicas   | 7        | 11.975.011,28         | 0,00                  |
| <i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>                 |          | <i>0,00</i>           | <i>0,00</i>           |
| <i>Otras deudas Entidades Públicas</i>                             |          | <i>11.975.011,28</i>  | <i>0,00</i>           |
| <b>ACTIVO CORRIENTE</b>  |          | <b>137.833.304,34</b> | <b>120.915.851,36</b> |
| <b>Existencias</b>   |          | <b>7.103.546,48</b>   | <b>6.558.807,53</b>   |
| <b>Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>               | <b>8</b> | <b>68.677.591,21</b>  | <b>86.234.588,46</b>  |
| Empresas del Grupo, deudores                                       | 17       | 4.999.775,88          | 3.209.295,93          |
| Deudores varios  |          | 5.130.465,44          | 7.638.120,68          |
| Personal   |          | 697.173,15            | 636.922,75            |
| Otros créditos con Administraciones Públicas                       |          | 8.790.100,09          | 5.601.025,87          |
| Entidades Públicas   | 7        | 49.060.076,65         | 69.149.223,23         |
| <i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>                 |          | <i>46.605.007,95</i>  | <i>64.747.793,27</i>  |
| <i>Otras deudas Entidades Públicas</i>                             |          | <i>2.455.068,70</i>   | <i>4.401.429,96</i>   |
| <b>Inversiones en empresas del grupo i asociadas a corto plazo</b> |          | <b>39.000.000,00</b>  | <b>27.500.000,00</b>  |
| Créditos a empresas  |          | 39.000.000,00         | 27.500.000,00         |
| Valores representativos de deuda                                   |          | 0,00                  | 0,00                  |
| <b>Periodificaciones a corto plazo</b>                             |          | <b>170.204,60</b>     | <b>171.973,65</b>     |
| <b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>              |          | <b>22.881.962,05</b>  | <b>450.481,72</b>     |
| Tesorería  |          | 23.019.118,20         | 508.336,76            |
| Otros activos líquidos equivalentes                                |          | -137.156,15           | -57.855,04            |
| <b>TOTAL ACTIVO</b>  |          | <b>531.267.158,53</b> | <b>465.974.730,22</b> |

**TRANSPORTS DE BARCELONA, S.A.**
**Balance de Situación a 31 de Diciembre de 2021 y 2020  
(Euros)**

|   | Nota        | Año<br>2021           | Año<br>2020           |
|---|-------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>                       |             |                       |                       |
| <b>PATRIMONIO NETO</b>                                |             | <b>254.530.655,03</b> | <b>218.739.046,14</b> |
| <b>Fondos propios</b>                                 | <b>8.10</b> | <b>135.243.043,73</b> | <b>127.983.925,15</b> |
| Capital escriturado                                   |             | 8.414.844,00          | 8.414.844,00          |
| Reservas  |             | 119.569.081,15        | 119.569.081,15        |
| Resultado del ejercicio                               |             | 7.259.118,58          | 0,00                  |
| <b>Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>   | <b>15.1</b> | <b>119.287.611,30</b> | <b>90.755.120,99</b>  |
| <b>PASIVO NO CORRIENTE</b>                            | <b>8</b>    | <b>203.490.142,18</b> | <b>176.891.630,57</b> |
| <b>Deudas a largo plazo</b>                           |             | <b>203.490.142,18</b> | <b>176.891.630,57</b> |
| Deudas con entidades de crédito                       |             | 73.500.000,00         | 37.000.000,00         |
| Acreedores por arrendamiento financiero               |             | 89.771.506,63         | 95.282.922,21         |
| Otros pasivos financieros                             |             | 40.218.635,55         | 44.608.708,36         |
| <b>PASIVO CORRIENTE</b>                               |             | <b>73.246.361,32</b>  | <b>70.344.053,51</b>  |
| <b>Provisiones a corto plazo</b>                      | <b>12</b>   | <b>2.634.157,19</b>   | <b>4.635.451,08</b>   |
| <b>Deudas a corto plazo</b>                           | <b>8</b>    | <b>29.608.238,27</b>  | <b>24.538.073,81</b>  |
| Deudas con entidades de crédito                       |             | 166.758,43            | 112.576,92            |
| Acreedores por arrendamiento financiero               |             | 16.308.228,06         | 16.067.097,64         |
| Otros pasivos financieros                             |             | 13.133.251,78         | 8.358.399,25          |
| <b>Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b> |             | <b>29.462.451,96</b>  | <b>35.558.006,49</b>  |
| Proveedores   |             | 6.204.078,37          | 5.843.048,46          |
| Proveedores, empresas del Grupo y asociadas           |             | 62.442,66             | 177.627,02            |
| Acreedores varios                                     |             | 1.127.861,42          | 7.298.980,50          |
| Personal, remuneraciones pendientes de pago           |             | 12.212.235,70         | 12.062.057,08         |
| Otras deudas con Administraciones Públicas            |             | 9.855.833,81          | 10.176.293,43         |
| <b>Periodificaciones a corto plazo</b>                |             | <b>11.541.513,90</b>  | <b>5.612.522,13</b>   |
| <b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>                 |             | <b>531.267.158,53</b> | <b>465.974.730,22</b> |

Las notas 1 a 19 de la Memoria adjunta forman parte del Balance a 31 de diciembre de 2021.

**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**  
**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS**



## TRANSPORTS DE BARCELONA, SA

### Cuenta de Pérdidas y Ganancias de los ejercicios 2021 y 2020 (Euros)

|  | Nota        | Año<br>2021            | Año<br>2020            |
|--|-------------|------------------------|------------------------|
| <b>A) OPERACIONES CONTINUADAS</b>  |             |                        |                        |
| <b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>   | <b>11.1</b> |                        |                        |
| Ventas   |             | 70.766.555,37          | 56.304.981,16          |
| Accesorios a la explotación  |             | 11.354.801,32          | 8.446.363,31           |
| Subvenciones especiales  |             | 4.957.654,69           | 6.469.721,40           |
| Subvenciones al servicio   |             | 256.877.109,64         | 253.210.351,01         |
| <b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>   |             | <b>343.956.121,02</b>  | <b>324.431.416,88</b>  |
| <b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>   | <b>11.2</b> |                        |                        |
| Aprovisionamientos   |             | -10.540.483,43         | -9.931.456,15          |
| Carburantes y Electricidad   |             | -19.542.242,95         | -16.385.487,82         |
| Personal   |             | -252.673.164,89        | -243.345.140,57        |
| Servicios exteriores   |             | -37.917.189,26         | -35.492.579,66         |
| Tributos   |             | -549.636,31            | -497.487,20            |
| Variaciones de provisiones   |             | -2.806.995,40          | -85.332,44             |
| Deterioro y resultado por ventas de inmovilizado   |             | 253.700,55             | 129.910,38             |
| Otros resultados   |             | 53.439,14              | 0,00                   |
| <b>TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES</b>  |             | <b>-323.722.572,55</b> | <b>-305.607.573,46</b> |
| Amortizaciones   | 11.3        | -31.756.340,01         | -31.080.825,16         |
| Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias   | 11.5        | 11.341.482,61          | 12.198.491,49          |
| <b>AMORTIZACIÓN NETA</b>   |             | <b>-20.414.857,40</b>  | <b>-18.882.333,67</b>  |
| <b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>   |             | <b>-344.137.429,95</b> | <b>-324.489.907,13</b> |
| <b>RESULTADO FINANCIERO</b>  | <b>11.4</b> |                        |                        |
| Resultado financiero estructural   |             | 181.308,93             | 58.490,25              |
| Resultado por la venta de instrumentos financieros   |             | 7.299.493,95           | 0,00                   |
| <b>TOTAL GASTOS FINANCIEROS</b>  |             | <b>7.480.802,88</b>    | <b>58.490,25</b>       |
| <b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS ANTES DEL IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES</b>       |             | <b>7.299.493,95</b>    | <b>0,00</b>            |
| Impuesto sobre Sociedades  |             | -40.375,37             | 0,00                   |
| <b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)</b>   |             | <b>7.259.118,58</b>    | <b>0,00</b>            |
| <b>B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS</b>  |             |                        |                        |
| <b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)</b> |             | <b>0,00</b>            | <b>0,00</b>            |
| <b>RESULTADO NETO TOTAL (Después del Impuesto sobre Sociedades)</b>  |             | <b>7.259.118,58</b>    | <b>0,00</b>            |

Las notas 1 a 19 de la Memoria adjunta forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias a 31 de diciembre de 2021.



**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO**



**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS  
TERMINADOS EL 31-12-2021 y 31-12-2020**

(Euros)

**A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS  
TERMINADOS EL 31-12-2021 y 31-12-2020**

|   | Notas | Año<br>2021           | Año<br>2020           |
|---|-------|-----------------------|-----------------------|
| <b>A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>                    |       | <b>7.259.118,58</b>   | <b>0,00</b>           |
| Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto                 |       |                       |                       |
| <b>II. Por coberturas de flujos de efectivo</b>                             | 8     | 0,00                  | 0,00                  |
| <b>III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>                    | 15.1  | 39.873.972,92         | 4.340.570,04          |
| <b>B) Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b> |       | <b>39.873.972,92</b>  | <b>4.340.570,04</b>   |
| Tranferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias                           |       |                       |                       |
| <b>IX. Por coberturas de flujos de efectivo</b>                             | 8     | 0,00                  | 0,00                  |
| <b>X. Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>                      | 15.1  | -11.341.482,61        | -12.198.491,49        |
| <b>C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>          |       | <b>-11.341.482,61</b> | <b>-12.198.491,49</b> |
| <b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS</b>                               |       | <b>35.791.608,89</b>  | <b>-7.857.921,45</b>  |

**B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS  
EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2021 y 31-12-2020**

|   | Capital      |            | Reservas       | Resultado del ejercicio | Ajustes por cambios de valor | Subvenciones, donaciones y legados recibidos | TOTAL          |
|---|--------------|------------|----------------|-------------------------|------------------------------|--|----------------|
|   | Escriturado  | No exigido |                |                         |                              |  |                |
| <b>SALDO INICIAL DEL EJERCICIO 2020</b> | 8.414.844,00 |            | 119.569.081,15 | 0,00                    | 0,00                         | 98.613.042,44                                | 226.596.967,59 |
| I. Total ingresos y gastos reconocidos  |              |            |                |                         |                              | -7.857.921,45                                | -7.857.921,45  |
| <b>SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2020</b>   | 8.414.844,00 |            | 119.569.081,15 | 0,00                    | 0,00                         | 90.755.120,99                                | 218.739.046,14 |
| I. Total ingresos y gastos reconocidos  |              |            |                | 7.259.118,58            |                              | 28.532.490,31                                | 35.791.608,89  |
| <b>SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2021</b>   | 8.414.844,00 |            | 119.569.081,15 | 7.259.118,58            | 0,00                         | 119.287.611,30                               | 254.530.655,03 |

Las notas 1 a 19 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2021.



**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**  
**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO**



## TRANSPORTS DE BARCELONA, SA

### ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2021 y 31-12-2020

(Euros)

|  | Notas | Año<br>2021           | Año<br>2020           |
|--|-------|-----------------------|-----------------------|
| <b>A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN</b>           |       |                       |                       |
| <b>1. Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>                     |       | <b>7.299.493,95</b>   | <b>0,00</b>           |
| <b>2. Ajustes del resultado</b>  |       | <b>15.433.910,23</b>  | <b>18.779.265,48</b>  |
| a) Amortización del inmovilizado (+)                                     | 11.3  | 31.756.340,01         | 31.080.825,16         |
| b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)                          |       | 2.986.806,85          | 18,84                 |
| c) Variación de provisiones (+/-)  | 11.2  | -179.811,45           | 85.313,60             |
| d) Imputación de subvenciones (-)  | 11.5  | -11.341.482,61        | -12.198.491,49        |
| e) Resultados por bajas y ventas del inmovilizado (+/-)                  | 11.2  | -253.700,55           | -129.910,38           |
| f) Resultados por bajas y ventas de instrumentos financieros (+/-)       |       | -7.299.493,95         | 0,00                  |
| g) Ingresos financieros (-)  | 11.4  | -1.617.967,78         | -1.385.314,95         |
| h) Gastos financieros (+)  | 11.4  | 1.437.205,99          | 1.326.185,71          |
| i) Diferencias de cambio (+/-)   |       | -547,14               | 638,99                |
| k) Otros ingresos y gastos (+/-)   |       | -53.439,14            | 0,00                  |
| <b>3. Cambios en el capital circulante</b>                               |       | <b>11.115.960,13</b>  | <b>27.595.631,87</b>  |
| a) Existencias (+/-)   |       | -611.849,02           | -261.314,92           |
| b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)                               | 8     | 16.375.085,09         | 38.860.403,46         |
| c) Otros activos corrientes (+/-)  | 8     | 1.769,05              | 26.781,63             |
| d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)                              | 8     | -6.294.090,36         | -6.955.599,22         |
| e) Otros pasivos corrientes (+/-)  | 8     | 5.928.991,77          | -2.737.902,18         |
| f) Otros pasivos y activos no corrientes (+/-)                           | 8     | -4.283.946,40         | -1.336.736,90         |
| <b>4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>     |       | <b>831.323,16</b>     | <b>-244.432,32</b>    |
| a) Pago de intereses (-)   | 11.4  | -1.028.993,77         | -1.117.917,36         |
| b) Cobro de dividendos (+)   | 8.8   | 0,00                  | 0,00                  |
| c) Cobro de intereses (+)  | 11.4  | 1.402.505,73          | 1.076.195,25          |
| d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)                    |       | -308.306,19           | 0,00                  |
| e) Otros pagos (cobros) (+/-)  | 11.4  | 766.117,39            | -202.710,21           |
| <b>5. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4)</b> |       | <b>34.680.687,47</b>  | <b>46.130.465,03</b>  |
| <b>B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>             |       |                       |                       |
| <b>6. Pagos por inversiones (-)</b>                                      |       | <b>-79.985.344,02</b> | <b>-84.067.547,95</b> |
| a) Empresas del grupo y asociadas  |       | -20.512.800,00        | -27.500.000,00        |
| b) Inmovilizado intangible   | 6     | -1.539.054,33         | -1.250.629,33         |
| c) Inmovilizado material   | 5     | -56.822.969,79        | -51.655.553,09        |
| e) Otros activos financieros   | 8     | 0,00                  | 0,00                  |
| g) Otros activos   |       | -1.110.519,90         | -3.661.365,53         |

## TRANSPORTS DE BARCELONA, SA

### ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2021 y 31-12-2020

(Euros)

|   | Notas | Año<br>2021           | Año<br>2020           |
|---|-------|-----------------------|-----------------------|
| <b>7. Cobros por desinversiones (+)</b>                                 |       | <b>9.938.343,67</b>   | <b>3.591.094,90</b>   |
| a) Empresas del Grupo i asociadas                                       |       | 7.600.000,00          | 0,00                  |
| b) Inmovilizado intangible  |       | 0,00                  | 0,00                  |
| c) Inmovilizado material  |       | 287.666,93            | 135.951,37            |
| e) Otros activos financieros  | 8     | 1.443.763,50          | 3.178.488,44          |
| g) Otros activos  | 8     | 606.913,24            | 276.655,09            |
| <b>8. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (6+7)</b>      |       | <b>-70.047.000,35</b> | <b>-80.476.453,05</b> |
| <b>C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b>         |       |                       |                       |
| <b>9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>                 |       | <b>26.429.107,84</b>  | <b>4.340.570,04</b>   |
| e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)                     | 15    | 26.429.107,84         | 4.340.570,04          |
| <b>10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>         |       | <b>31.368.138,23</b>  | <b>19.725.916,39</b>  |
| a) Emisión:   |       |                       |                       |
| 2.Deudas con entidades de crédito (+)                                   | 8     | 47.657.000,00         | 38.780.200,26         |
| 3.Deudas con empresas del Grupo y asociadas (+)                         |       | 0,00                  | 0,00                  |
| 4.Otras deudas (+)  |       | 51.022,00             | 0,00                  |
| b) Devolución y amortización de:  |       |                       |                       |
| 2.Deudas con entidades de crédito (-)                                   | 8     | -16.339.883,77        | -17.003.650,31        |
| 3.Deudas con empresas del Grupo y asociadas (-)                         |       | 0,00                  | 0,00                  |
| 4.Otras deudas (-)  | 8     | 0,00                  | -2.050.633,56         |
| <b>12. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (9+10)</b> |       | <b>57.797.246,07</b>  | <b>24.066.486,43</b>  |
| <b>D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO</b>              |       | <b>547,14</b>         | <b>-638,99</b>        |
| <b>E) AUMENTO / DISMIN.NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.(5+8+12)</b>           |       | <b>22.431.480,33</b>  | <b>-10.280.140,58</b> |
| <b>Efectivo o equivalentes al principio del ejercicio</b>               |       | <b>450.481,72</b>     | <b>10.730.622,30</b>  |
| <b>Efectivo o equivalentes al final del ejercicio</b>                   |       | <b>22.881.962,05</b>  | <b>450.481,72</b>     |

Las notas 1 a 19 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Flujos de Efectivo a 31 de diciembre de 2021.

**TRANSPORTS DE BARCELONA, SA**  
**MEMORIA**



## NOTA 1 - ACTIVIDAD DE LA EMPRESA

### 1.1 - Constitución e inscripción

Transports de Barcelona, SA (en adelante también TB o la Sociedad) se constituyó por tiempo indefinido según consta en la escritura autorizada por el que fue notario de esta ciudad Don Antoni Par Tusquets el día 9 de julio de 1925, con el nombre de "Tranvías de Barcelona", sufriendo posteriormente diversas modificaciones recogidas en las pertinentes escrituras públicas, tales como la municipalización de la Sociedad en 1956, el cambio a la denominación de "S.P.M. Transportes de Barcelona, S.A." en 1969, el cambio a la denominación de "S.P.M. Transports de Barcelona, S.A.", en 1984 y, por último, el cambio a la denominación actual de "Transports de Barcelona, SA" tras su metropolitanización en abril de 1991. Figura inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, volumen 28.750, NIF A-08016081.

Su domicilio social se encuentra en la calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, de la ciudad de Barcelona.

### 1.2 - Objeto social y Estatutos

De acuerdo con lo que establece el artículo 150 del Real Decreto Legislativo 1564/1989 de 22 de diciembre, con el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, la Junta General de la Sociedad celebrada el día 7 de junio de 2001, acordó modificar el objeto social que recoge el artículo 2 de los Estatutos con el siguiente redactado:

Constituye el objeto de la Sociedad:

- a) Ejercer la actividad de gestión, de explotación, de organización, de administración y en definitiva de prestación de los servicios urbanos y metropolitanos relacionados con el transporte colectivo de superficie, especialmente mediante autobuses, microbuses, tranvías o cualquier otro modo y de sus concesiones; y proveer su



prestación bajo las directrices y reglamentos emanantes del Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

- b)** El diseño, la construcción, la gestión, la explotación y la administración de cualquiera de los servicios que se creen, rescaten, incorporen o reviertan, dentro de la competencia que el AMB tiene atribuida, en materia de transporte público de superficie, de personas u objetos y sea cual sea el tipo de vehículo, su medio de tracción o su emplazamiento.
- c)** Las actividades que le encomiende el AMB dentro de los anteriores enunciados.
- d)** Proyectar, prestar, gestionar o realizar, por sí misma o con participación de otras empresas, obras de construcción de infraestructuras de transporte, de servicios de explotación y operaciones de transporte, generación de energía, sistemas de telecomunicaciones, transferencia de tecnología, realización de estudios, asesoramiento y peritajes en todos los campos del transporte y tanto en el ámbito territorial que le es propio, como fuera de él e incluso en el extranjero y crear empresas filiales, por sí misma o con cualquier forma de colaboración o cooperación con otras sociedades o entidades, tanto nacionales como extranjeras.
- e)** La prestación de servicios y la realización de actividades comerciales complementarias relacionadas con el transporte, para sus clientes o para terceros, comprendiendo la comunicación y formación, escrita y gráfica, por radio, televisión o cualquier otro medio tecnológico, la publicidad, tanto propia como de terceros, en cualquier modalidad, incluyendo la explotación de espacios para esta finalidad, la telefonía y cualquier sistema de telecomunicaciones, incluido el transporte de señales o comunicaciones, por cable u otros medios.
- f)** La adquisición, construcción, reparación, montaje, reforma, conservación y mantenimiento de todo tipo de bienes inmuebles y de edificios, materiales, equipamientos, instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, estructuras, terrenos, dependencias y toda clase de bienes muebles necesarios o afectos a la explotación de servicios de transporte y tanto para la explotación de todo el



patrimonio como para su comercialización y rentabilización, de forma directa o junto con otras empresas sea cual sea su objeto social, tanto nacionales como extranjeras.

- g)** La actividad de gestor de carga del sistema eléctrico para el suministro de energía eléctrica según la normativa que lo regula, como sujeto para desarrollar la actividad destinada al suministro de energía eléctrica para la carga de vehículos eléctricos.

El objeto social se puede realizar por la Sociedad, directa o indirectamente mediante la titularidad de acciones o participaciones en sociedades con objeto idéntico, análogo o parecido.

El 8 de noviembre de 2012 el Consejo de Administración de Transports de Barcelona, SA aprobó por unanimidad la propuesta de adecuación de los Estatutos y se acordó presentarla a la Junta General para su aprobación. Los Estatutos se adecuaron a la ley 31/2010 de 3 de agosto, por la cual se creó el Àrea Metropolitana de Barcelona, que es la titular de las acciones, y se aprovechó para realizar unos cambios para adecuarlos a modificaciones de leyes que también les afectaban, básicamente la Ley de sociedades de capital, cuyo texto refundido aprobó el RD Ley 1/2010, de 2 de julio.

El 18 de diciembre de 2012 el Consejo Metropolitano del AMB, constituido en Junta General de Transports de Barcelona, SA, aprobó la modificación de los Estatutos y someter el texto refundido a información pública en un plazo de 30 días.

Pasado el plazo de información pública, sin haber recibido alegaciones, el 5 de febrero de 2013 la Junta General de Transports de Barcelona, SA aprobó definitivamente los Estatutos.

Con fecha 11 de noviembre de 2013, previo examen y calificación, estos Estatutos quedaron inscritos en el Registro Mercantil de Barcelona en el volumen 43754, folio 184, hoja B 21019, inscripción 368.

Posteriormente, en fecha 26 de junio de 2018, el Consejo Metropolitano del AMB convocado en funciones de Junta General Extraordinaria de Transports de Barcelona, SA acordó la modificación de los Estatutos de la Sociedad por aprobación de un nuevo apartado g) en el artículo 2º dedicado al objeto de la Sociedad.



En fecha 5 de noviembre de 2018, esta modificación de los Estatutos quedó inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona en el volumen 45407, folio 189, hoja 21029, inscripción 411.

### **1.3 - Principal actividad y activos no generadores de flujos de efectivo**

La principal actividad de Transports de Barcelona, SA es el transporte colectivo de viajeros por superficie en la ciudad de Barcelona y municipios de su entorno metropolitano, complementándose con la red de metro existente de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y con el resto de empresas del área.

La prestación del servicio se realiza en el ámbito del AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona), que se constituyó el 21 de julio de 2011 y asume las competencias por sucesión administrativa universal que hasta entonces tenía la Entitat Metropolitana del Transport, y por lo tanto, es el Ente que coordina los servicios de transporte público urbano de viajeros de los municipios incluidos en su área territorial. Asimismo, el AMB tiene asignada como competencia la prestación del servicio público subterráneo de viajeros de Barcelona, sin perjuicio de las competencias de la Generalitat de Catalunya.

Dentro del ámbito de competencias en el que Transports de Barcelona, SA desarrolla su actividad cabe señalar que en el Decreto 48/1997 de 18 de febrero del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, publicado en el Diari Oficial de la Generalitat del 25-02-1997, se aprueba la constitución del Consorcio para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del área de Barcelona. La Autoritat del Transport Metropolità se constituye en fecha 19 de marzo de 1997 como un Consorcio entre la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entitat Metropolitana del Transport (actualmente AMB) y tiene como funciones principales la planificación de las infraestructuras del transporte público, la planificación del servicio y la elaboración y aprobación de un marco tarifario común y actuar como rótula financiera del sistema de transporte público de la región metropolitana de Barcelona, entre otras.

La oferta de Transports de Barcelona, SA está formada por la red compuesta por 106 líneas con una longitud (semisuma de los recorridos de ida y vuelta) de 839,21 kilómetros a 31-12-2021.

El 1 de octubre de 2012 se inició la implantación de la nueva red de Bus de Barcelona siguiendo criterios de facilidad de uso, eficacia y gestión eficiente de los recursos. Su implantación ha sido progresiva y se ha desarrollado en las siguientes fases o etapas:

|                                 | Líneas<br>Verticales | Líneas<br>Horizontales | Líneas<br>Diagonales | Total     |
|---------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------|-----------|
| <b>1 de octubre de 2012</b>     | 2                    | 2                      | 1                    | 5         |
| <b>18 de noviembre de 2013</b>  | 2                    | 3                      | 0                    | 5         |
| <b>15 de septiembre de 2014</b> | 2                    | 1                      | 0                    | 3         |
| <b>29 de febrero de 2016</b>    | 2                    | 1                      | 0                    | 3         |
| <b>13 de noviembre de 2017</b>  | 3                    | 0                      | 1                    | 4         |
| <b>25 de junio de 2018</b>      | 2                    | 0                      | 1                    | 3         |
| <b>26 de noviembre de 2018</b>  | 4                    | 1                      | 0                    | 5         |
| <b>Total</b>                    | <b>17</b>            | <b>8</b>               | <b>3</b>             | <b>28</b> |

En 2018 se completó la total implantación de esta nueva red de Bus, que está formada por 28 líneas que se complementan con la red de proximidad, las líneas convencionales y BBT.

Las características principales de la nueva red son:

- Mayor velocidad, gracias a un conjunto de medidas que se han llevado a cabo, como carriles reservados, prioridad semafórica o paradas dobles.
- Mayor facilidad de uso, ya que las nuevas líneas siguen los itinerarios más directos y rectos posibles, diseñados con mayor eficiencia y lógica.
- Máxima conectividad y mejor intermodalidad, al ser una red que llega a todos los extremos de la ciudad, desde el Llobregat hasta el Besòs y desde el Litoral hasta Collserola.
- Mayor frecuencia de paso, porque los autobuses pasan más a menudo y en una franja horaria más amplia.

- Áreas de intercambio: allí donde se cruzan las líneas verticales, horizontales y diagonales, en ambos sentidos, se crean las llamadas áreas de intercambio, donde se puede enlazar de forma fácil, sencilla y cómoda, de una línea a otra.

Dicha red presta servicio a una población de 2,6 millones de habitantes, correspondiente a 11 municipios del área metropolitana.

Como servicios dirigidos básicamente al segmento de ocio y turismo se encuentran los siguientes:

- Líneas 99/100/101/90 (nocturna). Habitualmente se ofrece durante todo el año, excepto los días de Navidad y Año Nuevo, la posibilidad de realizar un recorrido de 44 paradas y 50,61 kilómetros, alrededor de las cuales se encuentran algunos de los lugares más característicos e interesantes de Barcelona ciudad. Debido a la situación generada por la Covid-19, estas líneas dejaron de prestar servicio el día 13 de marzo de 2020, y se reabrió el día 2 de julio de 2021. Durante el año 2020, en sustitución, se ofrecieron los servicios de Barcelona Panorámica (ruta para descubrir Barcelona) y Barcelona Christmas Tour (ruta para disfrutar de las luces de Navidad de Barcelona). En el año 2021 se ha seguido ofreciendo el servicio de Barcelona Christmas Tour, pero no el Barcelona Panorámica.

- Tramvia Blau. Prestaba sus servicios desde 1901, con un recorrido de 2 paradas y 1,28 kilómetros y disponiendo de un parque de 7 coches. Desde el día 29 de enero de 2018, se encuentra fuera de servicio debido al estudio de la renovación de sus infraestructuras.

Transports de Barcelona, SA presta, además, un conjunto de servicios especiales orientados a satisfacer demandas puntuales en la celebración de acontecimientos de carácter social, deportivo, de interés ciudadano, etc., así como substituir otras empresas de transporte, principalmente Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, cuando se produzcan anomalías de importancia en el servicio.

Conforme a su actividad, los elementos del inmovilizado material e intangible de la Sociedad no se mantienen con la finalidad de obtener un rendimiento comercial (beneficios) sino los flujos

económicos sociales que generan estos activos y que benefician a la colectividad, es decir, su beneficio social o potencial de servicio.

En definitiva, la totalidad de los activos materiales e intangibles de la Sociedad son activos no generadores de flujos de efectivo, conforme a los pronunciamientos del ICAC y de la IGAE, para el tratamiento de estos tipos de activos en las empresas públicas (Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo de 2010 por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias).

#### **1.4 - Información sobre Empresas del Grupo**

La Sociedad está integrada en el Grupo Consolidado Transports Metropolitans de Barcelona a efectos de consolidación de cuentas anuales, con domicilio en la calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, de la ciudad de Barcelona, que deposita sus Cuentas Anuales Consolidadas, pendientes de formulación en el Registro Mercantil de Barcelona. La dominante última de la Sociedad es el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), con domicilio en el municipio de Barcelona. El Grupo Transports Metropolitans de Barcelona no aplica el régimen de consolidación fiscal.

Transports de Barcelona, SA forma parte del Sector Público Metropolitano, dado que la totalidad de sus acciones son propiedad del Área Metropolitana de Barcelona, en la cual están integrados los Ayuntamientos de Badalona, Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Barcelona, Begues, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cervelló, Corbera de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Montcada i Reixac, Montgat, Pallejà, La Palma de Cervelló, El Papiol, El Prat de Llobregat, Ripollet, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramenet, Tiana, Torrelles de Llobregat i Viladecans.

Transports de Barcelona, SA presta sus servicios de transporte de viajeros de forma totalmente coordinada con Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, bajo la denominación comercial de



Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). La primera para el transporte de superficie y la segunda para el transporte subterráneo, siendo común la dirección y la gestión del negocio.

Las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SL también forman parte del Grupo TMB, en el cual Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es la Sociedad que formula las Cuentas Anuales Consolidadas, por los siguientes motivos:

- a) La estrategia del transporte del Grupo se articula sobre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
- b) La actividad de Transports de Barcelona, SA es complementaria a la de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA., que también forma parte del Sector Públic Metropolità (100% AMB).
- c) Adicionalmente tanto el número de viajeros transportados, como la cifra de negocio y el valor de los activos inmovilizados en explotación lo confirman.

### **1.5 – Moneda funcional y de presentación**

La memoria de las Cuentas Anuales de la Sociedad se presenta en miles de euros y los estados financieros se presentan en euros. El euro es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad.

## **NOTA 2 - BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES**

### **2.1 - Imagen fiel**

Las Cuentas Anuales adjuntas han sido preparadas a partir de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con la legislación mercantil vigente y con las normas y principios establecidos en el Plan General de Contabilidad aprobado por el RD 1514/2007 y sus posteriores modificaciones, con el objetivo de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados de sus operaciones así como de la veracidad de los flujos incorporados en el Estado de Flujos de Efectivo.

Cabe mencionar que la cuenta de pérdidas y ganancias se presenta en un formato adaptado a las características que particularizan la Sociedad.

Estas Cuentas Anuales se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, y se estima que serán aprobadas sin ninguna modificación.

No hay ninguna disposición legal en materia contable que, teniendo un efecto significativo en las Cuentas Anuales, no se haya aplicado.

### **2.2 – Aspectos críticos de la valoración y la estimación de la incertidumbre**

La preparación de las Cuentas Anuales requiere la realización por parte de la Dirección de la Sociedad de determinadas estimaciones contables y la consideración de determinados elementos de juicio. Éstos se evalúan continuamente y se fundamentan en la experiencia histórica y otros factores, incluyendo las expectativas de sucesos futuros, que se han considerado razonables según las circunstancias.

Si bien las estimaciones consideradas se han realizado sobre la mejor información disponible en la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, cualquier modificación en el



futuro de dichas estimaciones se aplicaría de forma prospectiva desde ese momento, reconociendo el efecto del cambio en la estimación realizada en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en cuestión.

Las principales estimaciones y juicios considerados en la elaboración de las Cuentas Anuales son los siguientes:

- Vidas útiles de los elementos del inmovilizado material (notas 4.2 y 5).
- Valores razonables de los instrumentos financieros no cotizados (notas 4.4 y 8).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los compromisos por pensiones (nota 4.11 i 14).
- El cálculo de las provisiones (nota 4.9).
- La evaluación del impacto de la covid-19 (nota 7).

### **2.3 – Comparación de la información**

Las Cuentas Anuales del presente ejercicio han sido formuladas utilizando los mismos criterios de presentación y clasificación de la información que en el ejercicio anterior, presentándose el balance tal y como indica el Plan General de Contabilidad, aprobado por el RD 1514/2007, de 16 de noviembre de 2007 y la cuenta de pérdidas y ganancias en un formato acorde con las características que particularizan la Sociedad. En todo caso, cabe contemplar lo que se menciona en el apartado 2.4 siguiente.

### **2.4 – Impacto del Real Decreto 1/2021**

El 30 de enero de 2021 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, por el cual se modifican el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre; el Plan General de Contabilidad de Pequeñas y Medianas Empresas aprobado por el Real Decreto 1515/2007, de 16 de noviembre; las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales Consolidadas aprobadas por el Real Decreto

1159/2010, de 17 de septiembre; y las Normas de Adaptación del Plan General de Contabilidad en las entidades sin ánimo de lucro aprobadas por el Real Decreto 1491/2011, de 24 de octubre. Adicionalmente, y como consecuencia del Real Decreto 1/2021, el 13 de febrero de 2021, se publicó en el Boletín Oficial del Estado la resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) por la cual se dictan normas de registro, valoración y elaboración de cuentas anuales por el reconocimiento de ingresos por la entrega de bienes y la prestación de servicios (en adelante, “Resolución de ingresos”).

De acuerdo con el apartado 1) de la Disposición Transitoria Primera del Real Decreto 1/2021, la Sociedad, ha optado por la aplicación de los nuevos criterios considerando como fecha de transición el 1 de enero de 2021, y las cifras correspondientes al ejercicio 2020 que se incluyen a efectos comparativos en las cuentas anuales del ejercicio 2021, no se han adaptado según los nuevos criterios, si bien se ha efectuado la reclasificación de las partidas del ejercicio anterior de instrumentos financieros en la nueva presentación por aplicación de la Disposición Transitoria 2ª apartado 6º).

El contenido del Real Decreto y de la Resolución, anteriormente citados, se ha aplicado en las cuentas anuales correspondientes al ejercicio iniciado a partir del 1 de enero de 2021.

Los cambios afectan a la Sociedad principalmente en las siguientes partidas:

- a) Instrumentos financieros.
- b) Ingresos por ventas y prestación de servicios.

Las principales diferencias entre los criterios contables y de clasificación utilizados en el ejercicio 2020 y los aplicados en el ejercicio 2021 que han afectado a la Sociedad son las siguientes:

#### **a) Instrumentos financieros**

Los instrumentos financieros se clasifican en función de su gestión y modelo de negocio, así como de los términos contractuales de sus flujos de efectivo.



La clasificación de los activos financieros se engloba en las siguientes categorías:

- Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias: en esta categoría se han incluido todos los activos financieros salvo los que deben clasificarse en otra categoría. Agrupa las carteras de “Activos financieros mantenidos para negociar” y “Otros activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias”.
- Activos financieros a coste amortizado: se han integrado en esta categoría las anteriores carteras de “Préstamos y partidas a cobrar” e “Inversiones mantenidas hasta el vencimiento” en la medida en que se mantienen con el objetivo de percibir los flujos de efectivo derivados de la ejecución del contrato, y las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas específicas, a flujos de efectivo que son únicamente cobros de principal e intereses sobre el importe del principal pendiente.

Asimismo, se incluyen en esta categoría los créditos por operaciones comerciales y los créditos por operaciones no comerciales.

- Activos financieros a coste: esta categoría comprende los siguientes activos financieros:
  - Las inversiones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas.
  - Aquellos activos financieros donde no se puede obtener una estimación fiable de su valor razonable (instrumentos de patrimonio o activos financieros híbridos u otros activos que procedía inicialmente clasificar en la cartera de valor razonable con cambios en el patrimonio neto).

La clasificación de los pasivos financieros se engloba en las siguientes categorías:

- Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias: agrupa los pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias.
- Pasivos financieros a coste amortizado: se han integrado en esta categoría todos los pasivos financieros excepto aquellos que deben valorarse a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias. Por tanto, incluye las anteriores carteras

de “Préstamos y partidas a pagar” y “Deudas y otras cuentas a pagar”, tanto por operaciones comerciales como no comerciales.

### Clasificación y valoración

En la fecha de aplicación inicial del RD 1/2021, de 1 de enero de 2021, la Sociedad ha optado por la aplicación de la disposición transitoria 2ª e incluir información comparativa sin reexpresión, reclasificando las partidas del ejercicio 2020 para mostrar los saldos de ese ejercicio ajustados a los nuevos criterios de presentación. Por eso, la Sociedad ha aplicado las nuevas categorías de instrumentos financieros según el RD 1/2021 para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, y ha aplicado las nuevas categorías, sólo a efectos de presentación, para el ejercicio comparativo finalizado el 31 de diciembre de 2020.

En consecuencia, los efectos principales de esta reclasificación a 1 de enero de 2021 son los siguientes:

| <b>ACTIVOS FINANCIEROS</b>                                    |  |   |   |
|---|--|---|---|
| <b>Categoría de valoración inicial</b>                        | <b>Importe en libros determinado según la anterior normativa</b> | <b>Nueva categoría de valoración</b>                                      | <b>Importe en libros determinado según la nueva normativa</b> |
| Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias | 44.506   | Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias | 44.506  |
| Préstamos y partidas a cobrar                                 | 114.077  | Activos financieros a coste amortizado                                    | 114.077   |
| Activos disponibles para la venta valorados a coste           | 124  | Activos financieros a coste   | 124   |
| Inversiones en empresas del grupo y asociadas                 | 5.464  | Activos financieros a coste   | 5.464   |
| <b>TOTAL</b>  | <b>164.171</b>   | <b>TOTAL</b>  | <b>164.171</b>  |

| PASIVO FINANCIEROS  |   |   |  |
|---|---|---|--|
| Categoría de valoración inicial                               | Importe en libros determinado según la anterior normativa | Nueva categoría de valoración   | Importe en libros determinado según la nueva normativa |
| Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias | 44.506  | Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias | 44.506   |
| Débitos y partidas a pagar                                    | 182.306   | Pasivos financieros a coste amortizado                                    | 182.306  |
| <b>TOTAL</b>  | <b>226.812</b>  | <b>TOTAL</b>  | <b>226.812</b>   |

No se han producido impactos en el patrimonio neto por la valoración de los instrumentos financieros de la Sociedad.

#### **b) Ingresos por ventas y prestación de servicios**

La aplicación a 1 de enero de 2021 de la Resolución del ICAC por la cual se dictan normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para el reconocimiento de ingresos por la entrega de bienes y la prestación de servicios, y la última modificación del Plan General de Contabilidad y sus disposiciones complementarias a través del Real Decreto 1/2021, ha supuesto cambios en la NRV 14 “Ingresos por ventas y prestación de servicios”, así como en la información a incluir en la memoria sobre estas transacciones.

La nueva normativa se basa en el principio que los ingresos ordinarios se reconocen cuando el control de un bien o servicio se traspaasa al cliente por el importe que refleje la contraprestación a la que la Sociedad espere tener el derecho. Así el concepto de control, como principio fundamental, sustituye al actual concepto de riesgos y beneficios.

Para aplicar el anterior principio fundamental, se tienen que seguir las siguientes etapas sucesivas:

- Identificar los contratos con clientes;
- Identificar las obligaciones a cumplir;
- Determinar el precio o la contraprestación de la transacción del contrato;
- Asignar el precio de la transacción entre las obligaciones a cumplir, y



- Reconocer los ingresos cuando (o a medida que) la Sociedad satisfaga cada obligación comprometida.

En la práctica actual no ha supuesto ningún cambio relevante para la Sociedad, dado el análisis detallado sobre este aspecto que ha sido realizado por la Dirección y los Administradores. Por tanto, no se han producido diferencias entre los criterios contables y de clasificación utilizados en el ejercicio 2020 y los aplicados en el 2021.

### **NOTA 3 - APLICACIÓN DE RESULTADOS**

El Contrato Programa para la financiación del transporte regular de viajeros de TMB para el período 2018-2021, entre la Autoritat del Transport Metropolità -ATM- (Consortio en el que están integrados la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y el AMB), Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (TMB) se firmó en fecha 30 de diciembre de 2021.

Este Contrato Programa se basa en el Pacte Metropolità del Transport firmado por las Administraciones Consorciadas el 6 de marzo de 2014 y el Plan Marco aprobado por el Consejo Metropolitano de la ATM en la misma fecha, así como en el Plan cuatrienal de financiación 2014-2017 entre las Administraciones Consorciadas y la ATM, firmado el 5 de noviembre de 2014, que tenía como objetivo refinanciar el endeudamiento del sistema en el período 2014-2031.

Este Contrato Programa establece las necesidades corrientes de los ejercicios 2018-2021, así como las del saneamiento financiero a financiar hasta el 20 de diciembre de 2031.

En los Contratos Programa se recogen las subvenciones necesarias para cubrir todas las necesidades a nivel de TMB (en los términos descritos en la nota 7). Estas subvenciones



tienen como objetivo, entre otros, garantizar el equilibrio de las Cuentas Anuales de TMB (resultado del ejercicio).

El resultado neto del ejercicio, por 7.259 miles de euros, corresponden íntegramente a los ingresos extraordinarios obtenidos por la venta de las acciones de Transport Ciutat Comptal, SA a la sociedad Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, y se propone a la Junta General que este resultado del ejercicio se aplique a las Cuentas de Reservas Voluntarias, dado que se destinan a la financiación de inversiones adicionales a las que se financian por el Contrato Programa.

Por tanto, tal y como se indica en la nota 7 de Entidades Públicas se ha contabilizado como subvención al servicio la diferencia entre los ingresos y gastos antes de los mencionados ingresos extraordinarios.

## **NOTA 4 - NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN**

Las principales normas de registro y valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las presentes Cuentas Anuales, han sido las siguientes:

### **4.1 - Inmovilizado intangible**

Aplicaciones informáticas: Figuran valoradas por su coste de adquisición minoradas por la amortización acumulada. Se amortizan linealmente en un plazo de cinco años.

Los gastos de mantenimiento se cargan directamente a la cuenta de pérdidas y ganancias.



## 4.2 - Inmovilizado material

El inmovilizado material se valora a coste de adquisición, ajustado por las actualizaciones de valor practicadas al amparo de la legislación vigente en su momento (Ley 76/1961, Ley 74/1980, Ley 9/1983), y minorado por la amortización acumulada y, si procediera, por las pérdidas estimadas por deterioro que resultaran de comparar el valor neto contable con su valor en uso. Este valor en uso se calcula para los activos no generadores de flujos de efectivo como su valor actual considerando su potencial de servicio en el momento del análisis, determinado por referencia al coste de reposición depreciado del activo.

Las reparaciones que no signifiquen una ampliación de la vida útil y los gastos de mantenimiento se cargan directamente en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los costes de ampliación o mejora que dan lugar a un aumento de la duración de los bienes son objeto de capitalización. Los anticipos derivados de los contratos de leasing de los autobuses, pagados a las entidades firmantes, están clasificados como inmovilizaciones materiales en curso.

La amortización se calcula por el método lineal según la vida útil y los coeficientes resultantes se encuentran dentro del intervalo de los autorizados por la normativa del Impuesto sobre Sociedades.

Las dotaciones a la amortización se practican a partir del momento en que los elementos se incorporan al activo.

Los coeficientes aplicados en el año 2021 y 2020 son los que resultan de tomar los períodos de amortización que a continuación se detallan:

---

|   | <u>Años</u> |
|---|-------------|
| - Edificios y otras construcciones      | 50          |
| - Maquinaria e instalaciones            | 12,5        |
| - Utillaje                              | 5           |
| - Elementos de transporte               |             |
| Autobuses: estándar, articulados y midi | 12          |
| Mini autobuses                          | 10          |
| Flota Auxiliar                          | 7           |
| - Mobiliario y enseres                  | 10          |
| - Equipos para procesos de información  | 4           |

---

### 4.3 – Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que de las condiciones de los mismos se deduzca que se transfieren al arrendatario substancialmente los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato. Los otros arrendamientos se clasifican como operativos.

#### Arrendamientos financieros

En las operaciones de arrendamiento financiero en que la Sociedad actúa como arrendataria, se presenta el coste de los activos arrendados en el balance de situación según la naturaleza del bien objeto del contrato y, simultáneamente, un pasivo por el mismo importe. Este importe es el menor entre el valor razonable del bien arrendado y el valor actual al inicio del arrendamiento de las cantidades mínimas acordadas, incluida la opción de compra, cuando no existan dudas de su ejercicio. No se incluyen en el cálculo las cuotas de carácter contingente, los costes de los servicios y los impuestos repercutibles al arrendador. La carga financiera total del contrato se imputa en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio que se devenga aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren.



Los activos registrados por este tipo de operaciones se amortizan con criterios similares a los aplicados al conjunto de los activos materiales, atendiendo a su naturaleza.

### Arrendamientos operativos

Los gastos derivados de los acuerdos de arrendamientos operativos se cargan en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio que se devengan.

Cualquier cobro y pago que se pueda efectuar al contratar un arrendamiento operativo, se trata como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados en el transcurso del período de arrendamiento, a medida que se cedan o reciban los beneficios del activo arrendado.

La información relativa a los arrendamientos financieros mantenidos por la Sociedad se detalla en las notas 5.7 y 8.

La Sociedad no tiene concertado ningún arrendamiento operativo de importe significativo al cierre del ejercicio 2021 a excepción del que se menciona en la nota 6.2.

## **4.4 - Instrumentos financieros**

### **a) Criterios utilizados para la calificación y valoración de las diferentes categorías de activos financieros y pasivos financieros**

De forma general, en el balance adjunto se clasifican como corrientes los activos y pasivos con vencimiento igual o inferior al año, y como no corrientes si su vencimiento supera dicho período.

La Sociedad clasifica los instrumentos financieros en las diferentes categorías atendiendo a las características y las intenciones de la Dirección en el momento de su reconocimiento inicial.

### Activos financieros

- Activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias

Están incluidos en esta categoría aquellos activos que se adquieren con el propósito de proceder a su venta en el corto plazo o forman parte de una cartera instrumentada para obtener beneficios a corto plazo, así como los activos financieros que designa la Sociedad en el momento de su reconocimiento inicial en esta categoría para resultar en una información más relevante. Se incluye en esta categoría la cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013 y la materialización de provisiones.

Estos activos se valoran, tanto en el momento inicial como en las valoraciones posteriores a valor razonable, imputando las diferencias que se produzcan en la cuenta de pérdidas y ganancias.

- Activos financieros a coste amortizado

Son aquellos activos financieros que se originan por la venta de bienes y la prestación de servicios por operaciones de tráfico de la Sociedad con cobro aplazado. También se incluyen en esta categoría los créditos por operaciones no comerciales que se definen como aquellos activos financieros que, no siendo instrumentos de patrimonio ni derivados, no tienen origen comercial, sus cobros son fijos o determinables y que proceden de operaciones de préstamo o crédito concedidos por la Sociedad.

Se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación dada incluidos los gastos de transacción que le sean directamente imputables. Posteriormente se valoran por su coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias aplicando el método del tipo de interés efectivo.

A pesar de todo, aquellos créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual explícito, así como los

anticipos y créditos al personal y los saldos con entidades públicas, cuyos importes se prevé recibir en el corto plazo, se valoran a valor nominal, tanto en la valoración inicial como en la valoración posterior, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no sea significativo.

Al menos al cierre de cada ejercicio se efectúan las oportunas correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor si existe evidencia de que no se cobrarán todos los importes consignados, reconociendo las correcciones de valor y sus posibles reversiones en la cuenta de pérdidas y ganancias. El importe de la provisión es la diferencia entre el valor contable del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo.

- Activos financieros a valor razonable con cambios en el patrimonio neto

Se incluyen en esta categoría los activos financieros cuando las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas específicas, a flujos de efectivo que son únicamente cobros de principal e intereses sobre el importe del principal pendiente y no se mantengan para negociar ni proceda clasificarlos en la categoría anterior.

Se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación dada incluidos los gastos de transacción que le sean directamente imputables. Posteriormente se valoran por su valor razonable sin deducir los posibles costes de transacción en caso que se produzca la venta. Los cambios que se produzcan en el valor razonable se registrarán directamente a patrimonio neto hasta que el activo cause baja del balance o se deteriore, momento en el que se imputará en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias aplicando el método del tipo de interés efectivo.

- Activos financieros a coste

En esta categoría se incluyen las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, así como las inversiones de aquellos instrumentos de patrimonio con un valor razonable que no pueda determinarse por referencia a un precio cotizado en un mercado activo por un instrumento idéntico, y no pueda estimarse con fiabilidad. También se incluyen en esta categoría las aportaciones realizadas por un contrato de cuentas en participación, los préstamos participativos con intereses con carácter contingente y cualquier activo financiero que, inicialmente, procediera clasificar en la cartera de valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando no sea posible tener una estimación fiable de dicho valor razonable.

Se valoran, tanto en el momento inicial como en las valoraciones posteriores, a coste, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción directamente atribuibles.

### Pasivos financieros

- Pasivos financieros a coste amortizado

Son aquellos débitos y partidas a pagar que tiene la Sociedad tanto con origen financiero como comercial y que no son considerados instrumentos financieros derivados.

Se registran inicialmente por su valor razonable que se corresponde al efectivo recibido neto de los costes de transacción. Posteriormente estas obligaciones se valoran a coste amortizado, utilizando el tipo de interés efectivo.

A pesar de todo, aquellos débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual, así como otras cuentas a pagar no comerciales, cuyos importes se prevé liquidar en el corto plazo, se valoran a

valor nominal, tanto en la valoración inicial como en la valoración posterior, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no sea significativo.

- Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias

Están incluidos en esta categoría aquellos pasivos financieros que designa la Sociedad desde el momento de su reconocimiento inicial. Se incluyen las partidas cubiertas con coberturas de valor razonable.

Estos pasivos se valoran, tanto en el momento inicial como en las valoraciones posteriores a valor razonable, imputando las diferencias que se produzcan en la cuenta de pérdidas y ganancias.

#### **b) Criterios utilizados para el registro de la baja de activos financieros y pasivos financieros**

La Sociedad registra la baja de un activo financiero cuando se ha extinguido o se han cedido los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, siendo necesario que se hayan transferido de forma substancial los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad, que en el caso concreto de cuentas a cobrar se sobreentiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora.

De forma similar, la baja de un pasivo financiero se reconocerá cuando la obligación se haya extinguido.

#### **c) Criterios utilizados en la determinación de los ingresos o gastos procedentes de las diferentes categorías de instrumentos financieros**

Tanto los ingresos por intereses de activos financieros como los gastos financieros, cuando no son objeto de capitalización como mayor coste del inmovilizado asociado, son reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias atendiendo a su devengo como ingresos o gastos, respectivamente.

#### d) Derivados financieros y coberturas contables

Los derivados financieros se valoran, tanto en el momento inicial como en valoraciones posteriores, por su valor razonable. El método para reconocer las pérdidas y ganancias resultantes, depende de si el derivado se ha designado como instrumento de cobertura o no y, en todo caso, del tipo de cobertura. La Sociedad designa determinados derivados como:

- Coberturas de valor razonable

Cubren los cambios en el valor razonable de activos y pasivos o compromisos en firme aún no reconocidos o una parte de los mismos, atribuible a un riesgo concreto que afecte a la cuenta de pérdidas y ganancias. Los cambios en su valor razonable se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuible al riesgo cubierto.

- Coberturas de flujos de efectivo

Cubren la variación en los flujos de efectivo atribuible a un riesgo concreto asociado a un activo o pasivo reconocido y que pueda afectar a la cuenta de pérdidas y ganancias. La pérdida o ganancia del instrumento de cobertura, en la parte que sea una cobertura eficaz, se registra directamente en el patrimonio neto. Su imputación en la cuenta de pérdidas y ganancias se realiza a medida que los flujos de efectivo futuros esperados cubiertos, afecten al resultado del ejercicio. La pérdida o ganancia atribuible a la parte no efectiva se reconoce inmediatamente a pérdidas y ganancias.

El valor razonable de los diferentes instrumentos financieros derivados se calcula mediante los siguientes procedimientos:

- Para los derivados cotizados, su cotización al cierre del ejercicio.

- En caso de derivados no negociables, la Sociedad utiliza el descuento de flujos de caja esperados y se basa en las condiciones del mercado, tanto de contado como de futuros, a la fecha de cierre del ejercicio.

#### **4.5 – Existencias**

Las existencias, que corresponden a materiales para el consumo y reposición, están valoradas a precio medio ponderado de adquisición corregidas por la correspondiente provisión por deterioro, si es necesario.

En el transcurso del ejercicio se han dotado 67 miles de euros de correcciones por deterioro, quedando un saldo a 31 de diciembre de 2021 de 403 miles de euros. En el ejercicio 2020 se dotaron 34 miles de euros por dicho concepto.

#### **4.6 – Transacciones en moneda extranjera**

Las transacciones en moneda extranjera se convierten en la moneda funcional de la Sociedad (euro) utilizando los tipos de cambio vigentes en la fecha de la transacción. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resulten de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias.

#### **4.7 – Impuestos sobre Beneficios**

La Sociedad está sujeta al Impuesto sobre Beneficios con bonificación del 99% sobre la cuota líquida positiva. La Sociedad sigue el criterio de no activar los créditos fiscales derivados de las bases imponibles negativas y de los incentivos pendientes de deducción y de no aplicar diferencias temporarias dada su bonificación fiscal.

## 4.8 – Ingresos y gastos

Los ingresos se registran, conforme al principio de devengo y el de correlación entre ingresos y gastos, por el valor razonable de la contraprestación recibida o a recibir por la venta de bienes y servicios en el curso ordinario de las actividades de la Sociedad, descontando las devoluciones, rebajas, descuentos y el impuesto sobre el valor añadido.

La Sociedad reconoce los ingresos cuando se produce la transferencia del control de los bienes y servicios comprometidos, su importe se puede valorar con fiabilidad, es probable que los beneficios económicos futuros fluyan a la Sociedad y se cumplan las condiciones específicas para cada una de las actividades.

Para aplicar este criterio fundamental de registro contable de ingresos, la Sociedad sigue un proceso que consta de las etapas siguientes:

- Identificar el contrato (o contratos) con el cliente
- Identificar la obligación o las obligaciones a cumplir en el contrato
- Determinar el precio de la transacción
- Asignación del precio de la transacción a las obligaciones a cumplir
- Reconocimiento del ingreso

Los gastos se reconocen en función del criterio de devengo.

## 4.9 – Provisiones y contingencias

Tienen por objeto hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, procedentes de litigios en curso y obligaciones pendientes, de cuantías indeterminadas. Las estimaciones de los importes de las provisiones se han hecho considerando las posibilidades de resolución de cada uno de los litigios.

Las provisiones se reconocen cuando la Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que sea necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se pueda estimar de forma fiable.

Las provisiones se valoran por el valor actual de los desembolsos que se espera serán necesarios para liquidar la obligación utilizando un tipo antes de impuestos que refleje las evaluaciones del mercado actual del valor temporal del dinero y los riesgos específicos de la obligación. Los ajustes en la provisión con motivo de su actualización se reconocen como un gasto financiero conforme se devengan.

Las provisiones con vencimiento inferior o superior a un año, con un efecto financiero no significativo, no se descuentan.

Cuando se espera que parte del desembolso necesario para liquidar la provisión sea reembolsado por un tercero, el reembolso se reconoce como un activo independiente, siempre que sea prácticamente segura su recepción.

Por su parte, se consideran pasivos contingentes aquellas posibles obligaciones surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización está condicionada a que sucedan o no uno o más hechos futuros independientes de la voluntad de la Sociedad. Estos pasivos contingentes no son objeto de registro contable y se presenta un detalle en la memoria.

#### **4.10 – Elementos patrimoniales de naturaleza medioambiental**

Los gastos derivados de las actuaciones empresariales que tienen por objeto la protección y mejora del medio ambiente se contabilizan, si procede, como gastos del ejercicio en el que se incurren. A pesar de esto, si suponen inversiones como consecuencia de actuaciones para minimizar el impacto medioambiental y la protección y mejora del medio ambiente, se contabilizan como mayor valor del inmovilizado.

No se ha considerado ninguna dotación para riesgos y gastos de carácter medioambiental dado que no existen contingencias relacionadas con la protección del medio ambiente.

#### **4.11 – Compromisos por pensiones**

Los compromisos por pensiones de la Sociedad, así como sus criterios de registro y valoración se detallan en la nota 14.

#### **4.12 – Subvenciones, donaciones y legados**

Las subvenciones que tengan carácter de reintegrables se registran como pasivos hasta cumplir las condiciones para considerarse no reintegrables, mientras que las subvenciones no reintegrables se registran como ingresos directamente imputados al patrimonio neto y se reconocen como ingresos sobre una base sistemática y racional de forma correlacionada con los gastos derivados de la subvención.

A estos efectos, una subvención se considera no reintegrable cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se han cumplido todas las condiciones establecidas para su concesión y no existen dudas razonables de que se cobrará.

Las subvenciones de carácter monetario se valoran por el valor razonable del importe concedido referido al momento de su reconocimiento.

Las subvenciones no reintegrables relacionadas con la adquisición de inmovilizado material se imputan como ingresos del ejercicio en proporción a la amortización de los correspondientes activos o, si es el caso, cuando se produzca su alienación, corrección valorativa por deterioro o baja en el balance.

Por otra parte, las subvenciones no reintegrables relacionadas con gastos específicos se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias en el mismo ejercicio en que se devenguen los correspondientes gastos.



#### **4.13 – Criterios empleados en transacciones entre partes vinculadas**

Las operaciones entre empresas del Grupo y vinculadas se realizan a valor neto de mercado.

#### **4.14 – Entidades Públicas**

Incluye los importes a cobrar de Entidades Públicas a corto y largo plazo, derivados de los diferentes compromisos de financiación asumidos en el Contrato Programa 2018-2021 y anteriores, por la Administración General del Estado (hasta el Contrato Programa 2013) y las Administraciones Consorciadas (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y AMB) que integran la Autoritat del Transport Metropolità (ver nota 7).

Se recogen también en este apartado otras deudas por subvenciones especiales y operaciones comerciales.

### **NOTA 5 - INMOVILIZADO MATERIAL**

#### **5.1 – Estado de movimientos del inmovilizado material**

Los movimientos registrados por las cuentas, en miles de euros, que integran el epígrafe de inmovilizaciones materiales han sido los siguientes:

|  | Terrenos y Construcciones   |                            | Instalaciones Técnicas y otro inmovilizado material |                      |                         |                     | Inmovilizado en curso y anticipos | Total          |
|--|-----------------------------|----------------------------|---|----------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------------|----------------|
|  | Terrenos y bienes naturales | Edificios y Construcciones | Maquinaria Inst. y utillaje                         | Mobiliario y enseres | Elementos de transporte | Otros inmovilizados |                                   |                |
| <b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2020</b>         | <b>21.729</b>               | <b>93.835</b>              | <b>81.137</b>                                       | <b>2.965</b>         | <b>412.038</b>          | <b>3.883</b>        | <b>42.573</b>                     | <b>658.160</b> |
| (+) Adquisiciones                                  | 0                           | 46                         | 274   | 26                   | 9.175                   | 22                  | 12.429                            | 21.972         |
| (-) Bajas  | 0                           | 0                          | 0   | 0                    | 13.288                  | 0                   | 0                                 | 13.288         |
| (+/-) Traspasos entre partidas                     | 0                           | 247                        | 1.032   | 0                    | 12.435                  | 0                   | -14.605                           | -891           |
| <b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020</b>           | <b>21.729</b>               | <b>94.128</b>              | <b>82.443</b>                                       | <b>2.991</b>         | <b>420.360</b>          | <b>3.905</b>        | <b>40.397</b>                     | <b>665.953</b> |
| <b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>         | <b>21.729</b>               | <b>94.128</b>              | <b>82.443</b>                                       | <b>2.991</b>         | <b>420.360</b>          | <b>3.905</b>        | <b>40.397</b>                     | <b>665.953</b> |
| (+) Adquisiciones                                  | 0                           | 108                        | 624   | 35                   | 42.031                  | 20                  | 15.932                            | 58.750         |
| (-) Bajas  | 0                           | 0                          | 472   | 21                   | 46.427                  | 0                   | 0                                 | 46.920         |
| (+/-) Traspasos entre partidas                     | 0                           | 1.383                      | 3.089   | 91                   | 2.451                   | 111                 | -7.866                            | -741           |
| <b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>           | <b>21.729</b>               | <b>95.619</b>              | <b>85.684</b>                                       | <b>3.096</b>         | <b>418.415</b>          | <b>4.036</b>        | <b>48.463</b>                     | <b>677.042</b> |
| <b>AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2020</b>  | <b>0</b>                    | <b>44.032</b>              | <b>65.042</b>                                       | <b>2.550</b>         | <b>256.951</b>          | <b>3.481</b>        | <b>0</b>                          | <b>372.056</b> |
| (+) Dotación a la amortización del ejercicio       | 0                           | 2.361                      | 3.363   | 123                  | 22.604                  | 194                 | 0                                 | 28.645         |
| (+) Aumentos por adquisiciones o traspasos         | 0                           | 0                          | 0   | 0                    | 0                       | 0                   | 0                                 | 0              |
| (-) Disminuc. por salidas, bajas, reducc. o trasp. | 0                           | 0                          | 0   | 0                    | 13.282                  | 0                   | 0                                 | 13.282         |
| <b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020</b>           | <b>0</b>                    | <b>46.393</b>              | <b>68.405</b>                                       | <b>2.673</b>         | <b>266.273</b>          | <b>3.675</b>        | <b>0</b>                          | <b>387.419</b> |
| <b>AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2021</b>  | <b>0</b>                    | <b>46.393</b>              | <b>68.405</b>                                       | <b>2.673</b>         | <b>266.273</b>          | <b>3.675</b>        | <b>0</b>                          | <b>387.419</b> |
| (+) Dotación a la amortización del ejercicio       | 0                           | 2.467                      | 3.507   | 99                   | 22.907                  | 192                 | 0                                 | 29.172         |
| (+) Aumentos por adquisiciones o traspasos         | 0                           | 0                          | 0   | 0                    | 0                       | 0                   | 0                                 | 0              |
| (-) Disminuc. por salidas, bajas, reducc. o trasp. | 0                           | 0                          | 438   | 21                   | 46.427                  | 0                   | 0                                 | 46.886         |
| <b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>           | <b>0</b>                    | <b>48.860</b>              | <b>71.474</b>                                       | <b>2.751</b>         | <b>242.753</b>          | <b>3.867</b>        | <b>0</b>                          | <b>369.705</b> |
| <b>V.NETO CONT., SALDO FINAL EJERCICIO 2021</b>    | <b>21.729</b>               | <b>46.759</b>              | <b>14.210</b>                                       | <b>345</b>           | <b>175.662</b>          | <b>169</b>          | <b>48.463</b>                     | <b>307.337</b> |



## 5.2 – Inversiones del año

Las inversiones de los ejercicios 2021 y 2020, en miles de euros, han sido las siguientes:

| <b>(Miles de euros)</b>                          | <b>Año 2021</b> |
|--|-----------------|
| Autobuses  | 48.106          |
| Cocheras   | 5.833           |
| T-Mobilitat                                      | 1.338           |
| Recarga eléctrica                                | 1.121           |
| Red embarcada Bus                                | 655             |
| Sistemas de voz y datos                          | 336             |
| Maquinaria y equipos de mantenimiento            | 225             |
| Vehículos auxiliares                             | 134             |
| Telemando  | 88              |
| Local Centro médico (Colaboradora)               | 79              |
| Instalaciones de agua y depuradoras              | 69              |
| Sistemas seguridad y protección contra incendios | 66              |
| Local Centro médico (Prevención)                 | 39              |
| Equipos informáticos                             | 20              |
| Varios   | 641             |
| <b>Total</b>                                     | <b>58.750</b>   |

A efectos del Contrato Programa, las inversiones, considerando las correspondientes a inmovilizado intangible, han sido de 44.063 miles de euros.

| <b>(Miles de euros)</b>                          | <b>Año 2020</b> |
|--|-----------------|
| Autobuses  | 9.975           |
| Cocheras   | 8.614           |
| Recarga eléctrica                                | 629             |
| Local Centro médico (Colaboradora)               | 581             |
| T-Mobilitat                                      | 293             |
| Local Centro médico (Prevención)                 | 215             |
| Vehículos auxiliares                             | 208             |
| Telemando  | 194             |
| Sistemas de voz y datos                          | 158             |
| Red embarcada Bus                                | 140             |
| Equipos informáticos (Hw i Sw)                   | 97              |
| Maquinaria y equipos de mantenimiento            | 87              |
| Sistemas seguridad y protección contra incendios | 33              |
| Instalaciones de agua y depuradoras              | 13              |
| Varios   | 735             |
| <b>Total</b>                                     | <b>21.972</b>   |



A efectos del Contrato Programa, las inversiones, considerando las correspondientes a inmovilizado intangible, han sido de 22.253 miles de euros.

### 5.3 – Vida útil

La amortización se calcula por el método lineal según la vida útil y los coeficientes resultantes se encuentran dentro del intervalo de los establecidos por la normativa del Impuesto sobre Sociedades (ver nota 4.2).

### 5.4 – Bienes totalmente amortizados

Al cierre de los ejercicios 2021 y 2020, las cuentas de inmovilizado incluyen bienes totalmente amortizados en uso, con el siguiente detalle en miles de euros:

| <b>(Miles de euros)</b>                     | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
|---|-----------------|-----------------|
| <b>Construcciones</b>                       | <b>12.914</b>   | <b>12.679</b>   |
| <b>Resto de inmovilizado material:</b>      |                 |                 |
| - Maquinaria                                | 52.520          | 47.085          |
| - Mobiliario                                | 2.259           | 1.991           |
| - Equipos para procesos de información      | 3.030           | 2.831           |
| - Elementos de transporte                   | 147.050         | 165.034         |
| - Recambios                                 | 691             | 329             |
| <b>Total resto de inmovilizado material</b> | <b>205.550</b>  | <b>217.270</b>  |
| <b>Total inmovilizado material</b>          | <b>218.464</b>  | <b>229.949</b>  |

### 5.5 – Subvenciones en capital recibidas

Las subvenciones recibidas relacionadas con el inmovilizado material, así como el importe de los activos relacionados, se muestran a continuación, en miles de euros:

| <b>Año 2021</b><br><b>(Miles de euros)</b>           | <b>Subvenciones</b> | <b>Coste de los activos</b> | <b>Valor neto</b> |
|--|---------------------|-----------------------------|-------------------|
|  | <b>recibidas</b>    | <b>relacionados</b>         | <b>contable</b>   |
| Subvención Insero                                    | 2.690               | 98.951                      | 0                 |
| Subvención medio ambiente reducción emisiones NOx    | 72                  | 1.080                       | 0                 |
| Subvención Integración tarifaria                     | 5.206               | 5.206                       | 0                 |
| Subvención Institut Català d'Energia                 | 216                 | 3.474                       | 0                 |
| Subvención Gas Natural por reducción emisiones       | 8.279               | 89.733                      | 26.841            |
| Subvención IDAE transformación buses diesel-híbridos | 2.481               | 5.647                       | 0                 |
| Subvención IDAE compra buses híbridos                | 931                 | 6.093                       | 834               |
| Subvención Proyecto Scada                            | 58                  | 224                         | 57                |
| Subvención ACCIO transformación buses gas-híbridos   | 127                 | 677                         | 0                 |
| Subvención Wifi Ciudadano                            | 2.177               | 2.194                       | 60                |
| Subvención Distribuidora Automática                  | 60                  | 60                          | 24                |
| Subvención vehículos eléctricos                      | 44                  | 191                         | 64                |
| Subvención ELENA                                     | 713                 | 1.832                       | 57                |
| Subvención CEF-INEA                                  | 5.379               | 35.202                      | 32.197            |
| Ingreso en capital Colaboradora INSS                 | 1.327               | 1.327                       | 1.327             |
| <b>Total</b>   | <b>29.760</b>       | <b>251.891</b>              | <b>61.461</b>     |

Adicionalmente se tienen que considerar las subvenciones en capital de Contrato Programa descritas en las notas 7 y 15.

| <b>Año 2020</b><br><b>(Miles de euros)</b>           | <b>Subvenciones</b> | <b>Coste de los activos</b> | <b>Valor neto</b> |
|--|---------------------|-----------------------------|-------------------|
|  | <b>recibidas</b>    | <b>relacionados</b>         | <b>contable</b>   |
| Subvención Insero                                    | 3.682               | 127.695                     | 0                 |
| Subvención medio ambiente reducción emisiones NOx    | 72                  | 1.080                       | 0                 |
| Subvención Integración tarifaria                     | 5.206               | 5.206                       | 0                 |
| Subvención Institut Català d'Energia                 | 216                 | 3.474                       | 171               |
| Subvención Gas Natural por reducción emisiones       | 11.901              | 96.827                      | 32.817            |
| Subvención IDAE transformación buses diesel-híbridos | 3.516               | 8.361                       | 4                 |
| Subvención IDAE compra buses híbridos                | 931                 | 6.093                       | 1.748             |
| Subvención Proyecto Scada                            | 58                  | 224                         | 75                |
| Subvención ACCIO transformación buses gas-híbridos   | 127                 | 677                         | 0                 |
| Subvención Wifi Ciudadano                            | 2.176               | 2.194                       | 0                 |
| Subvención Distribuidora Automática                  | 60                  | 60                          | 30                |
| Subvención vehículos eléctricos                      | 44                  | 191                         | 92                |
| Subvención ELENA                                     | 713                 | 1.832                       | 191               |
| Ingreso en capital Colaboradora INSS                 | 1.248               | 1.248                       | 1.248             |
| <b>Total</b>   | <b>29.950</b>       | <b>255.162</b>              | <b>36.376</b>     |



Adicionalmente se tienen que considerar las subvenciones en capital de Contrato Programa descritas en las notas 7 y 15.

## **5.6 – Seguros**

Es política de la Sociedad contratar todas las pólizas de seguros que se estimen necesarias para dar cobertura a los posibles riesgos que pudiesen afectar a los elementos del inmovilizado material.

## **5.7 – Bienes financiados en régimen de leasing financiero**

La información relativa a los bienes financiados con leasing, en miles de euros, figura a continuación (nota 8.1.2):

| Any 2021           |                            |                               |                              | PRINCIPAL              |                 |                                |  |                |
|--------------------|----------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------|--------------------------------|--|----------------|
| Fecha del Contrato | Importe total del Contrato | Coste de los bienes en origen | Fecha finalización contratos | Cuotas años anteriores | Cuotas año 2020 | Cuotas pdets. de pag. 31-12-21 | Principal más int. Pdets. de pag. 31-12-21 | Valor residual |
| <b>LEASINGS</b>    |                            |                               |                              |                        |                 |                                |  |                |
| 24/04/2007         | 5.477                      | 5.477                         | 13/02/2021                   | 5.422                  | 55              | -                              | -  | 8              |
| 19/06/2008         | 1.707                      | 1.707                         | 27/08/2021                   | 1.602                  | 104             | -                              | -  | 17             |
| 18/06/2008         | 9.924                      | 9.924                         | 28/07/2021                   | 9.315                  | 609             | -                              | -  | 99             |
| 18/06/2008         | 4.309                      | 4.309                         | 28/04/2023                   | 3.525                  | 366             | 417                            | 424  | 43             |
| 18/06/2008         | 2.565                      | 2.565                         | 07/04/2023                   | 2.099                  | 218             | 248                            | 252  | 26             |
| 14/04/2010         | 733                        | 733                           | 13/01/2023                   | 599                    | 63              | 71                             | 73   | 7              |
| 22/04/2010         | 2.837                      | 2.837                         | 28/04/2023                   | 2.317                  | 243             | 277                            | 282  | 28             |
| 14/04/2010         | 5.612                      | 5.612                         | 28/04/2023                   | 4.592                  | 477             | 543                            | 552  | 56             |
| 22/04/2010         | 5.258                      | 5.258                         | 25/08/2023                   | 4.077                  | 444             | 737                            | 755  | 53             |
| 09/04/2010         | 2.579                      | 2.579                         | 28/04/2023                   | 2.109                  | 220             | 251                            | 256  | 26             |
| 31/05/2010         | 2.304                      | 2.304                         | 09/04/2024                   | 1.675                  | 196             | 433                            | 450  | 23             |
| 22/04/2010         | 2.755                      | 2.755                         | 03/07/2024                   | 1.888                  | 231             | 636                            | 666  | 28             |
| 26/04/2011         | 4.014                      | 4.014                         | 04/10/2024                   | 2.750                  | 337             | 926                            | 970  | 40             |
| 26/04/2011         | 3.348                      | 3.348                         | 19/08/2024                   | 2.295                  | 281             | 773                            | 809  | 33             |
| 26/04/2011         | 2.419                      | 2.419                         | 29/05/2025                   | 1.558                  | 200             | 660                            | 696  | 24             |
| 26/04/2011         | 3.654                      | 3.654                         | 30/04/2024                   | 2.632                  | 317             | 705                            | 740  | 37             |
| 26/04/2011         | 1.425                      | 1.425                         | 28/05/2024                   | 1.026                  | 124             | 275                            | 289  | 14             |
| 08/05/2013         | 1.609                      | 1.609                         | 28/08/2025                   | 811                    | 138             | 660                            | 772  | 93             |
| 10/05/2013         | 3.396                      | 3.396                         | 13/02/2024                   | 2.813                  | 152             | 431                            | 467  | 80             |
| 10/05/2013         | 1.621                      | 1.621                         | 28/02/2026                   | 769                    | 137             | 715                            | 847  | 17             |
| 08/05/2015         | 5.716                      | 5.716                         | 02/04/2026                   | 2.873                  | 536             | 2.307                          | 2.409                                      | 57             |
| 08/05/2015         | 3.095                      | 3.095                         | 01/03/2028                   | 1.312                  | 238             | 1.545                          | 1.632                                      | 31             |
| 08/05/2015         | 664                        | 664                           | 12/02/2028                   | 282                    | 51              | 330                            | 347  | 7              |
| 04/05/2015         | 4.564                      | 4.564                         | 30/03/2028                   | 1.967                  | 354             | 2.244                          | 2.320                                      | 46             |
| 04/05/2015         | 2.282                      | 2.282                         | 14/04/2026                   | 1.147                  | 214             | 921                            | 962  | 23             |
| 25/05/2016         | 5.065                      | 5.065                         | 08/02/2029                   | 1.722                  | 377             | 2.966                          | 3.150                                      | 152            |
| 10/05/2016         | 3.438                      | 3.438                         | 13/03/2027                   | 1.422                  | 318             | 1.698                          | 1.770                                      | 34             |
| 10/05/2016         | 11.497                     | 11.497                        | 09/03/2029                   | 4.031                  | 875             | 6.592                          | 6.949                                      | 115            |
| 25/05/2016         | 7.145                      | 7.145                         | 19/03/2029                   | 2.534                  | 549             | 4.062                          | 4.211                                      | 71             |
| 25/05/2016         | 3.498                      | 3.498                         | 29/03/2029                   | 1.236                  | 268             | 1.994                          | 2.079                                      | 35             |
| 30/03/2017         | 16.668                     | 16.668                        | 25/04/2030                   | 4.681                  | 1.282           | 10.705                         | 10.987                                     | 167            |
| 30/03/2017         | 3.415                      | 3.415                         | 30/03/2029                   | 734                    | 285             | 2.396                          | 2.483                                      | 34             |
| 06/04/2017         | 4.084                      | 4.084                         | 06/04/2029                   | 878                    | 341             | 2.865                          | 2.969                                      | 41             |
| 06/04/2017         | 8.330                      | 8.330                         | 06/04/2029                   | 1.791                  | 695             | 5.845                          | 6.056                                      | 83             |
| 26/07/2017         | 3.560                      | 3.560                         | 26/07/2029                   | 766                    | 297             | 2.497                          | 2.582                                      | 36             |
| 26/07/2017         | 2.116                      | 2.116                         | 26/07/2029                   | 455                    | 177             | 1.484                          | 1.534                                      | 21             |
| 08/11/2017         | 4.646                      | 4.646                         | 26/07/2030                   | 1.131                  | 358             | 3.157                          | 3.222                                      | 46             |
| 08/11/2017         | 4.389                      | 4.389                         | 26/07/2030                   | 1.068                  | 338             | 2.982                          | 3.044                                      | 44             |
| 10/11/2017         | 3.538                      | 3.538                         | 26/07/2030                   | 861                    | 273             | 2.404                          | 2.454                                      | 35             |
| 10/11/2017         | 3.538                      | 3.538                         | 26/07/2030                   | 848                    | 266             | 2.423                          | 2.551                                      | 35             |
| 19/03/2018         | 16.148                     | 16.148                        | 19/03/2030                   | 2.841                  | 1.362           | 11.944                         | 12.146                                     | 161            |
| 19/03/2018         | 3.460                      | 3.460                         | 28/01/2031                   | 708                    | 266             | 2.486                          | 2.547                                      | 35             |
| 19/03/2018         | 2.301                      | 2.301                         | 28/02/2031                   | 474                    | 179             | 1.649                          | 1.666                                      | 23             |
| 19/03/2018         | 4.607                      | 4.607                         | 28/02/2031                   | 948                    | 358             | 3.301                          | 3.335                                      | 46             |
| 19/03/2018         | 919                        | 919                           | 17/01/2031                   | 189                    | 71              | 659                            | 665  | 9              |
| 19/03/2018         | 605                        | 605                           | 28/02/2031                   | 124                    | 47              | 433                            | 438  | 6              |
| 19/03/2018         | 6.451                      | 6.451                         | 28/01/2031                   | 1.321                  | 495             | 4.635                          | 4.748                                      | 65             |
| 21/05/2021         | 3.719                      | 3.719                         | 16/01/2034                   | -                      | 186             | 3.533                          | 3.554                                      | 37             |
| 21/05/2021         | 7.438                      | 7.438                         | 06/03/2034                   | -                      | 372             | 7.066                          | 7.182                                      | 74             |
|                    | <b>214.438</b>             | <b>214.438</b>                |                              | <b>92.219</b>          | <b>16.340</b>   | <b>105.882</b>                 | <b>109.288</b>                             | <b>2.323</b>   |
|                    | (1)                        | (2)                           |                              | (3)                    | (4)(7)          | (5)                            | (6)  |                |

(1) Importe total de los contratos firmados con los proveedores. Incluye valor residual.

(2) Coste de los bienes en origen (importe dispuesto).

(3) Cuotas de principal satisfechas en los años 2001 a 2020.

(4) Cuotas de principal satisfechas en el año 2021.

(5) Cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2021. Incluye valor residual.

(6) Cuotas totales (principal más intereses, más valor residual), pendientes de pago a 31 de diciembre de 2021.

En el pasivo de la Empresa se incluyen las cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2021, incluido valor residual.

(7) Incluye Cuotas correspondientes al 5% a cuenta del importe total de los contratos firmados.



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

(1) Import total de los contratos firmados con los proveedores. Incluye valor residual.

(2) Coste de los bienes en origen (importe dispuesto).

(3) Cuotas de principal satisfechas en los años 2001 a 2019.

(4) Cuotas de principal satisfechas en el año 2020.

(5) Cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2020. Incluye valor residual.

(6) Cuotas totales (principal más intereses, más valor residual), pendientes de pago a 31 de diciembre de 2020.

En el pasivo de la Empresa se incluyen las cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2020, incluido valor residual.

(7) Incluye cuotas correspondientes al 5% a cuenta del importe total de los contratos firmados.

## 5.8 – Cochera Triangle Ferroviari

En fecha 21 de enero de 2002 se puso en servicio la nueva cochera de autobuses del Triangle Ferroviari. Una de las peculiaridades de esta cochera es que, además de estar situada encima de una cochera de Metro, que en su día fue construida por la Generalitat de Catalunya y cedida para su explotación, está por debajo del nivel de las calles de los alrededores y, por este motivo, los responsables urbanísticos pidieron la posibilidad de cubrir la cochera con una losa que permitiera dar continuidad a la trama urbana y de edificación de la zona. Transports de Barcelona se hizo cargo de las obras. La zona afectada, cuya propiedad corresponde también parcialmente a Adif, a la Generalitat de Catalunya y al Ayuntamiento de Barcelona, está incluida dentro del proyecto de reparcelación del polígono de actuación urbanístico del Pla de Mejora Urbana del sector Triangle Ferroviari, publicado en el boletín oficial de la provincia de Barcelona, aprobado en fecha 12 de marzo de 2008 y pendiente de liquidación. Del total de obra en curso registrado, 17.260 miles de euros registrados en el año 2011, se activó un importe de 3.465 miles de euros como mayor coste de la cochera, por ser la inversión correspondiente a la cubierta del depósito de autobuses, quedando, por tanto, a favor de Transports de Barcelona, SA a 31 de diciembre de 2021, un importe de gastos de urbanización en curso registrados y anticipados por Transports de Barcelona, SA de 13.795 miles de euros.

## 5.9 – Cochera de Horta

En fecha 29 de enero de 2018 se firmó la escritura de agrupación de fincas, declaración de obra nueva y constitución de un complejo inmobiliario de carácter urbanístico.

Posteriormente, el mismo 29 de enero de 2018 se firmó la escritura que da cumplimiento al Convenio firmado en fecha 17 de mayo de 2005 entre el Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona d'Infraestructures Municipals, SA y Transports de Barcelona, SA. En esta escritura Transports de Barcelona, SA cede y transfiere al Ayuntamiento de Barcelona dos terrenos destinados a parque forestal, ambas superficies de 29.912 m<sup>2</sup> y de 29.146 m<sup>2</sup> respectivamente y por un valor de 200 miles de euros.

## 5.10 – Bajas de inmovilizado material

El resultado de los ejercicios 2021 y 2020 derivado de la alienación o disposición por otros medios de elementos del inmovilizado material, en miles de euros, es el siguiente:

| <b>Año 2021</b>                   |                   |                   |                 |                  |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|------------------|
| <b>(Miles de euros)</b>           | <b>Valor</b>      | <b>Importe</b>    | <b>Ingresos</b> | <b>Resultado</b> |
|                                   | <b>inventario</b> | <b>amortizado</b> |                 |                  |
| Desguace compresor                | 14                | 14                | 0               | 0                |
| Desguace de autobuses             | 6.765             | 6.765             | 0               | 0                |
| Desguace equipos elevadores       | 93                | 93                | 0               | 0                |
| Desguace equipos embarcados       | 185               | 185               | 0               | 0                |
| Desguace equipos oficina          | 21                | 21                | 0               | 0                |
| Desguace refrigeradora Horta      | 85                | 85                | 0               | 0                |
| Venta autoliquidadora de efectivo | 43                | 17                | 26              | 0                |
| Venta barredora                   | 39                | 39                | 9               | 9                |
| Venta de autobuses                | 39.580            | 39.580            | 249             | 249              |
| Venta tractor de arrastre         | 13                | 5                 | 0               | -8               |
| Venta vehículos auxiliares        | 82                | 82                | 4               | 4                |
| <b>Total</b>                      | <b>46.920</b>     | <b>46.886</b>     | <b>288</b>      | <b>254</b>       |

| <b>Año 2020</b>            |                   |                   |                 |                  |
|----------------------------|-------------------|-------------------|-----------------|------------------|
| <b>(Miles de euros)</b>    | <b>Valor</b>      | <b>Importe</b>    | <b>Ingresos</b> | <b>Resultado</b> |
|                            | <b>inventario</b> | <b>amortizado</b> |                 |                  |
| Venta de autobuses         | 13.254            | 13.248            | 135             | 129              |
| Venta vehículos auxiliares | 34                | 34                | 1               | 1                |
| <b>Total</b>               | <b>13.288</b>     | <b>13.282</b>     | <b>136</b>      | <b>130</b>       |

## 5.11 – Compromisos de adquisición de inmovilizado y fuentes de financiación

A 31 de diciembre de 2021 los compromisos de adquisición de inmovilizado de la Sociedad son de 226.385 miles de euros (a 31 de diciembre de 2020 eran de 207.102 miles de euros). Estas inversiones se prevén financiar, en su mayor parte, con recursos a recibir de los Contratos Programa.

## NOTA 6 – INMOVILIZADO INTANGIBLE

### 6.1 – Estado de movimientos del inmovilizado intangible

Los movimientos registrados durante los ejercicios 2021 y 2020 han sido los siguientes:

| (Miles de euros)  | Propiedad  | Derechos     | Aplicaciones  | Total         |
|---|------------|--------------|---------------|---------------|
|   | Industrial | de Traspaso  | informáticas  |               |
| <b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2020</b>                    | <b>6</b>   | <b>6.500</b> | <b>30.528</b> | <b>37.034</b> |
| (+) Adquisiciones   | 0          | 0            | 1.251         | 1.251         |
| (-) Bajas   | 0          | 0            | 0             | 0             |
| (+) Traspasos de otras partidas                               | 0          | 0            | 891           | 891           |
| <b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020</b>                      | <b>6</b>   | <b>6.500</b> | <b>32.670</b> | <b>39.176</b> |
| <b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>                    | <b>6</b>   | <b>6.500</b> | <b>32.670</b> | <b>39.176</b> |
| (+) Adquisiciones   | 0          | 0            | 1.539         | 1.539         |
| (-) Bajas   | 0          | 0            | 0             | 0             |
| (+) Traspasos de otras partidas                               | 0          | 0            | 741           | 741           |
| <b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>                      | <b>6</b>   | <b>6.500</b> | <b>34.950</b> | <b>41.456</b> |
| <b>AMORT.ACUMULADA, SALDO INICIAL EJERCICIO 2020</b>          | <b>3</b>   | <b>1.537</b> | <b>24.712</b> | <b>26.252</b> |
| (+) Dotación a la amortización del ejercicio                  | 1          | 184          | 2.251         | 2.436         |
| (+) Aumentos por adquisiciones o traspasos                    | 0          | 0            | 0             | 0             |
| (-) Disminuciones por salidas, bajas, reducciones o traspasos | 0          | 0            | 0             | 0             |
| <b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020</b>                      | <b>4</b>   | <b>1.721</b> | <b>26.963</b> | <b>28.688</b> |
| <b>Amort.acumulada, saldo inicial ejercicio 2021</b>          | <b>4</b>   | <b>1.721</b> | <b>26.963</b> | <b>28.688</b> |
| (+) Dotación a la amortización del ejercicio                  | 0          | 185          | 2.400         | 2.585         |
| (+) Aumentos por adquisiciones o traspasos                    | 0          | 0            | 0             | 0             |
| (-) Disminuciones por salidas, bajas, reducciones o traspasos | 0          | 0            | 0             | 0             |
| <b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>                      | <b>4</b>   | <b>1.906</b> | <b>29.363</b> | <b>31.273</b> |
| <b>VALOR NETO CONTABLE, SALDO FINAL EJERCICIO 2021</b>        | <b>2</b>   | <b>4.594</b> | <b>5.587</b>  | <b>10.183</b> |

### 6.2 – Adquisición derechos de traspaso terrenos Zona Franca para nuevos espacios para autobuses

El 22 de diciembre de 2009 se formalizó un convenio mediante el cual la Sociedad arrienda dos fincas de 21.266,32 m<sup>2</sup> y 44.965,52 m<sup>2</sup> respectivamente, hasta el año 2046 al Consorci de la Zona Franca de Barcelona para la construcción, si se tercia, de una nueva cochera,

subrogándose en la posición del anterior arrendatario. Para que esta subrogación fuera efectiva, la Sociedad pagó al anterior arrendatario 6.500 miles de euros en varios plazos por la cesión de sus derechos, por diversas instalaciones y por los trabajos de desmantelamiento, saneamiento y descontaminación a realizar. A 31 de diciembre de 2020 se había hecho efectivo la totalidad del importe.

### 6.3 – Bienes totalmente amortizados

El valor de los elementos del inmovilizado intangible que se encuentran totalmente amortizados en la fecha de cierre de los ejercicios y que siguen en funcionamiento presenta el siguiente detalle, en miles de euros:

| <b>(Miles de euros)</b>              | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Propiedad Industrial                 | 2               | 0               |
| Aplicaciones Informáticas            | 23.684          | 21.200          |
| <b>Total inmovilizado intangible</b> | <b>23.686</b>   | <b>21.200</b>   |

### 6.4 – Bajas de inmovilizado intangible

No ha habido bajas de elementos del inmovilizado intangible ni resultados derivados de la alienación o disposición por otros medios de elementos del inmovilizado intangible, a lo largo de los ejercicios 2021 y 2020.

## NOTA 7 - ENTIDADES PÚBLICAS

El marco financiero en el que se desarrolla la actividad de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, se concreta en los Contratos Programa negociados con la

Autoritat del Transport Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona (ATM). La ATM es el consorcio formado por las siguientes Administraciones Públicas: Generalitat de Catalunya, Área Metropolitana de Barcelona y Ayuntamiento de Barcelona con competencias sobre el Transporte. Éstas incluyen tanto los ingresos por ventas de títulos de transporte y otras prestaciones de servicios, como las aportaciones de las Administraciones en forma de subvenciones al servicio, dada la condición de empresas de servicio público de prestación obligatoria. La ATM también recibe aportaciones de la Administración General del Estado.

Hasta 31 de diciembre de 2017 se habían firmado Contratos Programa para los períodos 1990-1993, 1995-1997 (con regularización año 1994), 1999-2001 (con regularización año 1998), 2002-2004, 2005-2006, 2007-2008, 2009-2010, 2011-2012, 2013 y 2014-2017.

En fecha 6 de marzo de 2014 las Administraciones Consorciadas de la ATM firmaron el Pacto Metropolitano del Transporte que tiene como objetivo garantizar la financiación del transporte público gestionado por la ATM y sanear la deuda acumulada por el sistema en los últimos años. Para conseguir este objetivo se acordó un aumento de las aportaciones presupuestarias de las Administraciones Consorciadas y que, junto con la aportación de la AGE, tenían que recuperar el equilibrio entre los ingresos y costes del sistema, mediante también un conjunto de actuaciones que incidieran tanto en la gestión económica, como en los servicios o el sistema tarifario (plan de estímulo de la demanda, medidas de ahorro de los operadores, etc.). En este sentido, el Consejo de Administración de la ATM aprobó en la misma fecha el Plan Marco del Programa de Refinanciación y Saneamiento Financiero de la deuda 2014-2031, que fue ratificado posteriormente por las Administraciones Consorciadas (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y AMB) y acordó que TMB (mediante Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA) fuera el instrumento financiero del sistema, asumiendo la totalidad de la insuficiencia de aportaciones del sistema metropolitano de transporte público que se había generado desde el año 2009.

En ejecución de este nuevo marco de financiación, la ATM y las Administraciones Consorciadas firmaron el 5 de noviembre de 2014 el Convenio de Financiación del Plan Cuatrienal 2014-2017 y el compromiso de financiación del sistema de transporte en el período

2014-2031, que concreta las aportaciones de las Administraciones para la financiación del transporte público regular de viajeros en el ámbito del sistema tarifario integrado de la ATM.

Atendiendo a este convenio de financiación, el incremento de necesidades de los operadores por gasto corriente derivadas de nuevos servicios futuros no considerados en el escenario del Plan Marco de Financiación 2014-2031 irán a cargo de la Administración solicitante del nuevo servicio.

En fecha 12 de diciembre de 2018 se firmó el Contrato Programa entre la ATM, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA para el ejercicio 2018 y en el cual se establecían las necesidades corrientes del ejercicio 2018 así como las de saneamiento financiero a subvencionar por compromisos del anterior Contrato Programa y previstos hasta el año 2031.

En fecha 20 de diciembre de 2019 se firmó el Contrato Programa para el período 2018-2019, que establecía las necesidades corrientes del período 2018-2019 así como las de saneamiento financiero, incorporando también la modificación del presupuesto de 2018 aprobado por el Consejo de Administración de la ATM en sesión del 13 de diciembre de 2018.

En fecha 21 de diciembre de 2020 el Consejo de Administración de la ATM aprobó el Contrato Programa 2018-2020, que establecía las necesidades corrientes del período 2018-2020 así como las de saneamiento financiero a subvencionar por compromisos del anterior Contrato Programa 2014-2017 y previstos hasta el año 2031.

En fecha 30 de diciembre de 2021 se ha firmado el Contrato Programa para el período 2018-2021, que establece las necesidades corrientes del período 2018-2021 así como las de saneamiento financiero a subvencionar por compromisos del anterior Contrato Programa 2014-2017 y previstos hasta el año 2031. Las subvenciones para los ejercicios en curso tienen como objetivo, entre otros, garantizar el equilibrio de las Cuentas Anuales de TMB (resultado del ejercicio). En relación a este Contrato Programa se realizará un seguimiento anual y una liquidación cuadrienal para el conjunto del período 2018-2021, según lo previsto en los pactos décimo y doceavo.

Adicionalmente también se establece en este Contrato Programa el objetivo de firmar un Contrato Programa para las necesidades del período 2022-2025 y el compromiso de la ATM para realizar las gestiones pertinentes para que los presupuestos del año 2022 de las Administraciones Consorciadas incluyan una partida presupuestaria lo más próximo posible a las necesidades previstas, dado que el Contrato Programa 2022-2025 no se ha podido firmar antes del 31 de diciembre de 2021.

En la presente nota se hace una enumeración de los objetivos que persiguen los Contratos Programa, y la descripción de los principales aspectos económicos que se recogen en el Contrato Programa 2018-2021 y el compromiso de atender el servicio de la deuda derivado del Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte, como ejecución del Plan Marco 2014-2031.

Asimismo, se señala en esta nota la deuda que el Ayuntamiento de Barcelona y el AMB tienen con las dos Sociedades por otras relaciones de carácter mercantil.

### **7.1 - Objetivos del Contrato Programa 2018-2021**

El objeto del Contrato Programa 2018-2021 es el de recoger las condiciones de financiación del transporte regular de viajeros de TMB. Los objetivos son los siguientes:

- a)** Definir un marco estable de financiación del servicio regular de transporte público.
- b)** Definir un marco estable de gestión del endeudamiento del sistema a través de TMB, que es el instrumento para refinanciarlo, y garantizar la capacidad financiera de TMB para hacer frente a todas las obligaciones de dicho endeudamiento.
- c)** Garantizar un servicio de transporte público como medio para atender las necesidades de movilidad y mejorar su nivel de eficiencia.



## 7.2 – Liquidación del Contrato Programa 2018-2020

La Comisión de Seguimiento del Contrato Programa 2018-2020, en su reunión del 12 de junio de 2021, aprobó la propuesta de liquidación correspondiente al ejercicio 2020. En el cuadro siguiente se indican los importes de las necesidades por conceptos:

| (Miles de euros)  | COMISIÓN DE SEGUIMIENTO CP 2020 |
|---|---------------------------------|
| <b>RESULTADO NETO CUENTA DE RESULTADOS (sin rénting ni cánon)</b> | <b>470.539</b>                  |
| Rénting de trenes   | 68.870                          |
| Cánon Ifercat L9  | 120.649                         |
| <b>RESULTADO NETO TOTAL (Cuenta de Resultados)</b>                | <b>660.058</b>                  |
| Plan de mejora Bus/Metro y nuevas actuaciones                     | 25.273                          |
| Plan de mejora desamiantado 6 trenes                              | 1.200                           |
| Amortización leasing 6 trenes s/9000                              | 2.121                           |
| Amortización leasing 12 trenes                                    | 2.968                           |
| Devolución principal Saneamiento                                  | 24.600                          |
| Pago diferido ATM (2017-2022)                                     | 3.139                           |
| <b>Total otros conceptos</b>                                      | <b>59.301</b>                   |
| <b>TOTAL NECESIDADES CONTRATO PROGRAMA</b>                        | <b>719.359</b>                  |

Según el Contrato Programa 2020, el presupuesto definitivo de la ATM y la liquidación del Contrato Programa 2020, estas necesidades tienen la siguiente financiación:

| (Miles de euros)               | COMISIÓN DE SEGUIMIENTO CP 2020 |
|--------------------------------|---------------------------------|
| <b>Liquidación CP 2020</b>     | <b>2020</b>                     |
| Total aportaciones 2020        | 778.599                         |
| <b>Total</b>                   | <b>778.599</b>                  |
| Necesidades reales año 2020    | 719.359                         |
| Fondo de Reserva total CP 2020 | 59.240                          |
| <b>Total</b>                   | <b>778.599</b>                  |

La Comisión de Seguimiento del Contrato Programa 2020 en su reunión para la aprobación de la liquidación del Contrato Programa 2020, propuso la creación de un fondo de reserva de 38.617 miles de euros, para aplicar en las siguientes inversiones: 25.000 miles de euros para la adquisición de 59 autobuses para sustituir a los que incumplen los requisitos de la ZBE, 7.600 miles de euros para el proyecto de videovigilancia embarcada, 4.800 miles de euros para el sistema de información al usuario y 1.217 miles de euros para poder utilizar en futuros ejercicios. Esta propuesta fue aprobada por el Consejo de Administración de la ATM de fecha 14 de julio de 2021. Posteriormente, después de la celebración de una nueva reunión de la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa de fecha 16 de diciembre de 2021, el Consejo de Administración de la ATM, en fecha 22 de diciembre de 2021, aprobó regularizar el importe de la liquidación del año 2020 cuantificado en 20.623 miles de euros en la liquidación del fondo covid 2021 y aprobar la modificación de la aplicación del fondo de reserva de 2020, cuantificado en 38.617 miles de euros, de los cuales 28.466 miles de euros serían destinados a cubrir las necesidades de 2021.

Las aportaciones 2020 incluyen también las recibidas del AMB en el ejercicio 2021, como ayuda extraordinaria para la reducción de ingresos derivada de la covid-19 durante el año 2020 (Fondos Locales RD 407/2021 de 8 de junio) por 68.364 miles de euros.

### **7.3 – Contrato Programa 2018-2021. Necesidades y aportaciones**

#### **7.3.1 – Necesidades a subvencionar**

El Contrato Programa 2018-2021 recoge, en el pacto tercero, la previsión de necesidades de TMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA) a subvencionar por la ATM para el ejercicio 2021 tal como se indica a continuación:

| (Miles de euros)  | CONTRATO PROGRAMA 2021 (SIN IMPACTO COVID) |
|---|--|
| <b>RESULTADO NETO CUENTA DE RESULTADOS (sin rénting ni cánon)</b>                                     | <b>257.412</b>                             |
| Rénting de trenes   | 48.617                                     |
| Cánon lfercat L9 ( <i>ajustadas necesidades de 8.738 miles de euros respecto al CP 2021 firmado</i> ) | 121.499                                    |
| <b>RESULTADO NETO TOTAL (Cuenta de Resultados)</b>  | <b>427.528</b>                             |
| Plan de mejora Bus/Metro y nuevas actuaciones   | 84.089                                     |
| Amortización leasing 6 trenes s/9000  | 2.189                                      |
| Devolución principal Saneamiento  | 26.000                                     |
| Pago diferido ATM (2017-2022)   | 3.139                                      |
| Amortización leasing 12 trenes  | 4.571                                      |
| Amortización leasing 42 trenes  | 190  |
| Amortización lease back 39 trenes CAF   | 15.881                                     |
| <b>Total otros conceptos</b>  | <b>136.059</b>                             |
| <b>TOTAL NECESIDADES CONTRATO PROGRAMA</b>  | <b>563.587</b>                             |
| <b>INVERSIÓN PREVISTA</b>   | <b>124.878</b>                             |

La ATM ha ajustado la aportación ordinaria para el año 2021 en 593.690 miles de euros, que incluye 316 miles de euros para la prestación de servicios de TMB, dado que la aportación de la Administración General del Estado ha sido superior a la prevista inicialmente.

Esta previsión de necesidades no incluye el impacto de la Covid-19 ni el retraso en la puesta en marcha de la T-Mobilitat. El Contrato Programa 2021 prevé que en el momento de su liquidación, se incluirán en el total de necesidades, los efectos que haya tenido el impacto de la Covid-19 siempre y cuando estas nuevas necesidades surjan como consecuencia exclusivamente de la citada crisis sanitaria y su financiación se condicionará a la disponibilidad de los fondos necesarios que la ATM tenga a disposición previo acuerdo de su Consejo. En este sentido, el sobrante entre la aportación final de la ATM y las necesidades previstas en relación al cuadro anterior (necesidades que no tienen en cuenta el impacto covid) se destinarán a financiar una parte de las necesidades derivadas del impacto covid del año 2021. Las necesidades de carácter extraordinario y adicionales a la previstas inicialmente se han estimado en 194.660 miles de euros. Asimismo, también se incluirán las mayores necesidades originadas por el retraso en la puesta en marcha de la T-Mobilitat que hayan sido acordadas entre los servicios técnicos de TMB y ATM.



Las necesidades a subvencionar, además de las subvenciones al servicio, incluyen:

- Las cuotas de arrendamiento financiero para la compra de 6 trenes de la Línea 9. Esta compra fue autorizada por el Consejo de Administración de la ATM en sesiones de 24 de julio de 2008 y 23 de diciembre de 2008, cuyas obligaciones económicas se han incorporado a las necesidades de los Contratos Programa. Los importes de adquisición de los 6 trenes fueron de 15.039 miles de euros, 16.082 miles de euros y 12.554 miles de euros para los años 2009, 2010 y 2011, respectivamente.
- Las cuotas de arrendamiento financiero de 12 trenes. El Consejo de Administración de la ATM de fecha 7 de julio de 2017 y su Comité Ejecutivo en sesión de 26 de julio de 2017, aprobaron el Plan de Mejora de la oferta de metro 2018-2021, que incluía como actuación principal la adquisición de 12 nuevos trenes para las líneas 1, 3, 4 y 5 para mejorar las frecuencias de paso, y poder absorber los incrementos de demanda previstos. La formalización de los contratos de arrendamiento financiero para la compra de estos 12 trenes se llevó a cabo entre los meses de marzo y abril de 2018, por un importe total de 92.118 miles de euros. La recepción de estos trenes se inició en diciembre de 2019 y aunque se previó que finalizara en julio de 2020, a causa de la situación sanitaria producida por la Covid-19, se retrasó la recepción de trenes hasta el año 2021. A 31 de diciembre de 2021, la inversión acumulada de estos trenes, excluidos los intereses intercalarios, es de 92.118 miles de euros (88.102 miles de euros a 31 de diciembre de 2020). Las obligaciones económicas de estos contratos se incorporarán en los Contratos Programa.
- El Consejo de Administración de la ATM de fecha 13 de diciembre de 2018 aprobó la renovación de 42 trenes de las series 3000 y 4000 por un importe total previsto de 378.000 miles de euros, pero finalmente la licitación se adjudicó por un importe de 268.100 miles de euros. En el ejercicio 2021, la inversión acumulada en la adquisición de estos trenes es de 106.540 miles de euros (93.835 miles de euros en el ejercicio 2020), excluidos los intereses intercalarios. La incorporación de las necesidades derivadas de este acuerdo, se incluirá en los Contratos Programa a subscribir entre la

Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.

- El Consejo de Administración de la ATM de fecha 21 de diciembre de 2020 aprobó la adquisición de 8 trenes de la serie 7000 por un importe total previsto de 50.752 miles de euros, los cuales ya se contemplaban en la licitación de los 42 trenes como posible ampliación. En fecha 17 de diciembre de 2021, la ATM envió una carta al Consejero Delegado de TMB informando que la Directora General de Transports i Mobilitat había comunicado a la ATM que la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad y Agencia Urbana había firmado la resolución pertinente de otorgamiento de los fondos del Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada con los entornos urbanos y metropolitanos (Next Generation), donde se incluía la adquisición de 4 unidades de metro (4 trenes) por un importe total de 25.276 miles de euros. En el ejercicio 2021, la inversión acumulada en la adquisición de estos trenes es de 17.763 miles de euros (2.538 miles de euros correspondiente al 5% del importe total del contrato en el ejercicio 2020). La incorporación de las necesidades de este acuerdo por la parte no cubierta por dichos fondos europeos, se incluirá en los siguientes Contratos Programa a suscribir entre la Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.
- Adicionalmente, el Consejo de Administración de la ATM de fecha 26 de mayo de 2021 ha aprobado aceptar la propuesta de modificación, cesión, ejercicio de opción de compra por parte de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y resolución del contrato marco y de arrendamiento, previo suministro, de 39 trenes por un importe total de 110.175 miles de euros. La incorporación de las necesidades derivadas de la adquisición de estos trenes, se incluirá en los Contratos Programa a suscribir entre la Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.



### **7.3.2 – Necesidades a subvencionar derivadas de la Operación de refinanciación y saneamiento financiero del Sistema de Transporte**

En función de las necesidades de los ejercicios 2009-2013 y de los acuerdos tomados en los Contratos Programa del mismo período, se reconoció una deuda del sistema con TMB a 31 de diciembre de 2013 por un importe total de 334.738 miles de euros correspondientes a aportaciones devengadas de las Administraciones Consorciadas pendientes de consignación.

De esta cantidad, 315.903 miles de euros se devolverán mediante el Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte 2014-2031 que se describe más adelante. El importe restante de 18.835 miles de euros, a partir del año 2017 y hasta el año 2022, la ATM abonará la cantidad anual de 3.139 miles de euros para liquidar la deuda por aportaciones diferidas de las Administraciones, que están incluidas dentro de las subvenciones corrientes mencionadas en la nota 7.3.1.

En fecha 6 de noviembre de 2014 se formalizó el Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte entre Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y las entidades financieras para cubrir las necesidades reconocidas de todo el Sistema de Transporte integrado hasta el 31 de diciembre de 2013 y las necesidades del Sistema en el período 2014-2016, por un importe de 472.284 miles de euros, con cuotas semestrales y vencimiento hasta el 20 de diciembre de 2031. También se firmaron contratos de permuta financiera para cubrir el riesgo de tipo de interés de todo el contrato. Cabe señalar que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA actuó como instrumento del Sistema de Transporte de la Región Metropolitana de Barcelona.

La ATM se compromete a abonar a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA una subvención finalista en todo el período 2014-2031 por un importe equivalente al de las obligaciones que se deriven en cada momento para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de dicho Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte, para garantizar que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA disponga en todo momento de los recursos necesarios para atender las cuotas de dicha financiación, incluyendo amortizaciones del capital principal, intereses y cualquier otro gasto financiero que se derive de esta operación. Este compromiso

está firmado en acuerdo entre la ATM y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en fecha 5 de noviembre de 2014.

Las aportaciones previstas por el Contrato de Refinanciación y Saneamiento para el ejercicio 2021 han sido de 48.133 miles de euros (48.065 miles de euros en el ejercicio 2020).

### 7.3.3 – Resultado a liquidar del ejercicio 2021 respecto a la previsión del Contrato Programa

Los importes reales registrados al cierre del ejercicio 2021 y su distribución entre Sociedades se detalla a continuación:

| <b>Año 2021 (real)</b>  |                |                |                |
|---|----------------|----------------|----------------|
| <b>SUBVENCIONES<br/>(Miles de euros)</b>                        | <b>METRO</b>   | <b>TB</b>      | <b>TOTAL</b>   |
| Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias (1)                  | 194.196        | 256.877        | 451.073        |
| Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por cánon L9/L10 (2) | 118.693        | 0              | 118.693        |
| Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por rénting trenes   | 48.909         | 0              | 48.909         |
| Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero             | 26.000         | 0              | 26.000         |
| Amortización leasing 6 trenes s/9000                            | 2.189          | 0              | 2.189          |
| Amortización leasing 12 trenes                                  | 4.571          | 0              | 4.571          |
| Amortización leasing 42 trenes                                  | 189            | 0              | 189            |
| Amortización lease back 39 trenes                               | 15.881         | 0              | 15.881         |
| Plan mejora de Bus y Metro (3)                                  | 19.624         | 23.648         | 43.272         |
| Aportación diferida ATM   | 3.139          | 0              | 3.139          |
| <b>Total</b>  | <b>433.391</b> | <b>280.525</b> | <b>713.916</b> |

(1) No incluye el rénting de trenes ni el cánon de L9/L10, a excepción este último de lo que se financia vía ingresos tarifarios asociados a la conexión con el aeropuerto de Barcelona.

(2) El importe total del cánon ferroviario pagado por Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha sido de 121.414,44 miles de euros, de los cuales 2.721,60 miles de euros han sido cubiertos con parte de los ingresos tarifarios asociados a la conexión con el aeropuerto de Barcelona, con motivo de la entrada en funcionamiento en el año 2016, de un nuevo tramo de la línea 9 del metro desde Zona Universitaria hasta el aeropuerto de Barcelona-El Prat (L9 SUD.)

(3) Corresponde a inversiones ejecutadas en el ejercicio 2021 para la mejora del estado de los activos de Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, sin otra financiación finalista.

La diferencia entre las necesidades previstas en el Contrato Programa 2021 ajustadas y las necesidades reales, es la siguiente:

| Any 2021<br>(Miles de euros)                           | CP 2021        | CP 2021<br>(incremento<br>necesidades por Covid-<br>19) | Total          |
|--|----------------|---|----------------|
| Necesidades a subvencionar                             | 572.326        | 194.660   | 766.986        |
| Ajuste del cánon L9-L10                                | -8.738         | 0   | -8.738         |
| <b>Total de necesidades con ajuste de aportaciones</b> | <b>563.588</b> | <b>194.660</b>  | <b>758.248</b> |
| <b>Necesidades Reales (1)</b>                          | <b>518.466</b> | <b>195.450</b>  | <b>713.916</b> |
| <b>Financiación necesidades 2021 (2)</b>               |                |   |                |
| Aportaciones recibidas de la ATM (3)                   | 515.126        | 176.127   | 691.253        |
| Aportaciones por servicios prestados                   | -316           | 0   | -316           |
| Fondo de Reserva CP 2019                               | 3.656          | 0   | 3.656          |
| Fondo de Reserva CP 2020 a aplicar en 2021             | 0              | 19.324  | 19.324         |
| <b>Total financiación necesidades 2021</b>             | <b>518.466</b> | <b>195.450</b>  | <b>713.916</b> |

(1) Las necesidades reales incorporan también los impactos por importe de 195.450 miles de euros que ha sufrido TMB por la Covid-19 (nota 7.8).

(2) La liquidación provisional del ejercicio 2021 queda pendiente de la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa ATM-TMB, y posterior aprobación por el Consejo de Administración de la ATM.

(3) Las aportaciones de la ATM incluyen dos anticipos de fondos autonómicos covid de 2021 por importe de 97.563 miles de euros, de los cuales 5.500 miles de euros se han liquidado por la ATM en el ejercicio 2022.

Atendiendo a la no disponibilidad de fondos locales asociados a las necesidades por Covid, la ATM acordó en el Consejo de Administración de fecha 22 de diciembre de 2021, completar la financiación de las necesidades de 2021 con el fondo de reserva del Contrato Programa 2020. Por tanto, las necesidades reales de 2021 se cubren con las aportaciones realizadas por la ATM más el fondo de reserva de años anteriores, no generando por tanto, ningún fondo de reserva en el ejercicio 2021.

Asimismo el Fondo de Reserva del Contrato Programa 2020 después de la aplicación para cubrir necesidades del 2021, quedaría de la siguiente manera:

| Fondo Reserva CP 2020<br>(Miles de euros)                         | Total         |
|---|---------------|
| Fondo de Reseva total CP 2020                                     | 59.240        |
| Aplicación a necesidades 2021                                     | -19.324       |
| <b>Fondo de Reserva CP 2020 pendiente de aplicar a 31-12-2021</b> | <b>39.917</b> |

Cabe señalar que por resolución provisional de la Secretaría General de Transportes y Movilidad de 17 de febrero de 2022, publicada en el BOE el 23 de febrero de 2022, se han

otorgado provisionalmente las ayudas para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia a las entidades locales incluidas en el anexo I de dicha resolución, con la definición de las actuaciones individuales a ejecutar, con cargo a los presupuestos 2022 y 2023 y en período de ejecución material entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de diciembre de 2024.

El Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y otros municipios del AMB, solicitaron ayudas finalistas para Transports Metropolitans de Barcelona. Las ayudas otorgadas provisionalmente son las siguientes:

| Actuación<br>(Miles de euros)          | METRO        |                     | TB            |                     | Total         |                     |
|--|--------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|
|  | Importe      | Subvención otorgada | Importe       | Subvención otorgada | Importe       | Subvención otorgada |
| Autobuses eléctricos de 12 y 18 metros | 0            | 0                   | 62.511        | 22.440              | 62.511        | 22.440              |
| Digitalización Servicio de Bus         | 0            | 0                   | 12.400        | 11.160              | 12.400        | 11.160              |
| Digitalización Servicio de Metro       | 7.662        | 6.896               | 0             | 0                   | 7.662         | 6.896               |
| <b>Total</b>                           | <b>7.662</b> | <b>6.896</b>        | <b>74.911</b> | <b>33.600</b>       | <b>82.573</b> | <b>40.496</b>       |

Atendiendo a que se trata de una resolución provisional de otorgamiento de subvenciones, los traspasos entre Administraciones otorgantes se registrarán, si cabe, en el ejercicio 2022 (ver nota 15.1).

#### 7.4 – Deudores y acreedores por subvenciones a 31-12-2021 y 31-12-2020

La composición de los saldos pendientes por dicho concepto para las dos Sociedades queda establecida según los cuadros siguientes, en miles de euros:

| <b>Año 2021</b>  | <b>METRO</b>   | <b>TB</b>      | <b>TOTAL</b>   |
|--|----------------|----------------|----------------|
| <b>SANEAMIENTO DEUDA CP 2009-2016</b>                      |                |                |                |
| ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero    | 375.496        | 0              | 375.496        |
| ATM Aportación diferida 2017-2022                          | 6.279          | 0              | 6.279          |
| Cobros año 2021  | -29.139        | 0              | -29.139        |
| <b>Total saneamiento deuda CP 2009-2016 (1)</b>            | <b>352.636</b> | <b>0</b>       | <b>352.636</b> |
| <b>INVERSIÓN 6 TRENES L9 CP 2009-2010 y AÑO 2011</b>       |                |                |                |
| Año 2009   | 15.039         | 0              | 15.039         |
| Año 2010   | 16.082         | 0              | 16.082         |
| Año 2011   | 12.554         | 0              | 12.554         |
| Cobros año 2011-2020                                       | -18.820        | 0              | -18.820        |
| Cobros año 2021  | -2.189         | 0              | -2.189         |
| <b>Total inversión 6 trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011</b> | <b>22.666</b>  | <b>0</b>       | <b>22.666</b>  |
| <b>INVERSIÓN 12 TRENES año 2018</b>                        |                |                |                |
| Año 2018   | 32.241         | 0              | 32.241         |
| Año 2019   | 20.169         | 0              | 20.169         |
| Año 2020   | 35.692         | 0              | 35.692         |
| Año 2021   | 4.016          | 0              | 4.016          |
| Cobros años 2019-2021                                      | -8.335         | 0              | -8.335         |
| <b>INVERSIÓN 12 TRENES año 2018</b>                        | <b>83.783</b>  | <b>0</b>       | <b>83.783</b>  |
| <b>INVERSIÓN 42 TRENES año 2019</b>                        |                |                |                |
| Año 2019   | 13.405         | 0              | 13.405         |
| Año 2020   | 80.430         | 0              | 80.430         |
| Año 2021   | 12.705         | 0              | 12.705         |
| Cobros año 2021  | -189           | 0              | -189           |
| <b>INVERSIÓN 42 TRENES año 2019</b>                        | <b>106.351</b> | <b>0</b>       | <b>106.351</b> |
| <b>INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)</b>                   |                |                |                |
| Año 2020   | 2.538          | 0              | 2.538          |
| Año 2021   | 6.343          | 0              | 6.343          |
| <b>INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)</b>                   | <b>8.881</b>   | <b>0</b>       | <b>8.881</b>   |
| <b>INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)</b>           |                |                |                |
| Año 2021   | 110.175        | 0              | 110.175        |
| Cobros año 2021  | -15.881        | 0              | -15.881        |
| <b>INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)</b>           | <b>94.294</b>  | <b>0</b>       | <b>94.294</b>  |
| <b>RESTO ATM</b>   |                |                |                |
| Subvención corriente año 2021 (sin renting)                | 312.889        | 256.877        | 569.766        |
| Subvención plan de mejoras bus y metro año 2021            | 19.624         | 23.648         | 43.272         |
| Cobros año 2021  | -298.652       | -195.303       | -493.955       |
| <b>Total resto ATM</b>                                     | <b>33.861</b>  | <b>85.222</b>  | <b>119.083</b> |
| <b>FONDO DE RESERVA 2020</b>                               | <b>-1.300</b>  | <b>-38.617</b> | <b>-39.917</b> |
| <b>Total a cobrar por TMB</b>                              | <b>701.172</b> | <b>46.605</b>  | <b>747.777</b> |

(1) Importe ajustado con las necesidades reales del año 2013 según la liquidación de la Comisión de Seguimiento del CP 2013.

Las subvenciones corrientes incluyen los intereses del saneamiento financiero calculados al tipo de 6,09%.

El total pendiente de cobro "Resto ATM" por 119.083 miles de euros corresponde al importe pendiente de cobro de la ATM del ejercicio 2021.

| <b>Año 2020</b>  | <b>METRO</b>   | <b>TB</b>     | <b>TOTAL</b>   |
|--|----------------|---------------|----------------|
| <b>SANEAMIENTO DEUDA CP 2009-2016</b>                      |                |               |                |
| ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero    | 400.096        | 0             | 400.096        |
| ATM Aportación diferida 2017-2022                          | 9.418          | 0             | 9.418          |
| Cobros año 2020  | -27.739        | 0             | -27.739        |
| <b>Total saneamiento deuda CP 2009-2016 (1)</b>            | <b>381.775</b> | <b>0</b>      | <b>381.775</b> |
| <b>INVERSIÓN 6 TRENES L9 CP 2009-2010 y AÑO 2011</b>       |                |               |                |
| Año 2009   | 15.039         | 0             | 15.039         |
| Año 2010   | 16.082         | 0             | 16.082         |
| Año 2011   | 12.554         | 0             | 12.554         |
| Cobros año 2011-2019                                       | -16.699        | 0             | -16.699        |
| Cobros año 2020  | -2.121         | 0             | -2.121         |
| <b>Total inversión 6 trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011</b> | <b>24.855</b>  | <b>0</b>      | <b>24.855</b>  |
| <b>INVERSIÓN 12 TRENES año 2018</b>                        |                |               |                |
| Año 2018   | 32.241         | 0             | 32.241         |
| Año 2019   | 20.169         | 0             | 20.169         |
| Año 2020   | 35.692         | 0             | 35.692         |
| Cobros año 2019-2020                                       | -3.764         | 0             | -3.764         |
| <b>INVERSIÓN 12 TRENES año 2018</b>                        | <b>84.338</b>  | <b>0</b>      | <b>84.338</b>  |
| <b>INVERSIÓN 42 TRENES año 2019</b>                        |                |               |                |
| Año 2019   | 13.405         | 0             | 13.405         |
| Año 2020   | 80.430         | 0             | 80.430         |
| <b>INVERSIÓN 42 TRENES año 2019</b>                        | <b>93.835</b>  | <b>0</b>      | <b>93.835</b>  |
| <b>INVERSIÓN 8 TRENES año 2020</b>                         |                |               |                |
|  | <b>2.538</b>   | <b>0</b>      | <b>2.538</b>   |
| <b>RESTO ATM</b>   |                |               |                |
| Subvención corriente año 2020 (sin renting)                | 337.977        | 253.211       | 591.188        |
| Subvención plan de mejoras bus y metro año 2020            | 21.903         | 3.370         | 25.273         |
| Subvención desamiantado trenes año 2020                    | 1.200          | 0             | 1.200          |
| Cobros año 2020  | -283.716       | -191.833      | -475.549       |
| <b>Total resto ATM</b>                                     | <b>77.364</b>  | <b>64.748</b> | <b>142.112</b> |
| Fondo de Reserva 2019                                      | -3.656         | 0             | -3.656         |
| <b>Total a cobrar por TMB</b>                              | <b>661.049</b> | <b>64.748</b> | <b>725.797</b> |

(1) Importe ajustado con las necesidades reales del año 2013 según la liquidación de la Comisión de Seguimiento del CP 2013.

Las subvenciones corrientes incluyen los intereses del saneamiento financiero calculados al tipo del 5,87%.

El total pendiente de cobro "Resto ATM" por 142.112 miles de euros corresponde al importe pendiente de cobro de la ATM del ejercicio 2020.

## 7.5 – Clasificación de la deuda por períodos

Los saldos contables de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA a 31 de diciembre de 2021 y 2020, expresados en miles de euros y correspondientes a las deudas por subvenciones, se clasifican a continuación en función de los períodos y de las Administraciones Públicas que los asuman.

| Año 2021<br>(Miles de euros)  | Corto Plazo                    |               |                | Largo Plazo    |          |                | TOTAL          |
|---|--------------------------------|---------------|----------------|----------------|----------|----------------|----------------|
|   | METRO                          | TB            | Subtotal       | METRO          | TB       | Subtotal       |                |
|   | <b>ADMINISTRACIONES POR CP</b> |               |                |                |          |                |                |
| ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento<br>(Saneamiento deuda 2009-2016) | 26.900                         | 0             | 26.900         | 322.596        | 0        | 322.596        | 349.496        |
| ATM Aportación diferida 2017-2022   | 3.140                          | 0             | 3.140          | 0              | 0        | 0              | 3.140          |
| Inversión 6 trenes L9 2009-2011   | 2.260                          | 0             | 2.260          | 20.406         | 0        | 20.406         | 22.666         |
| Inversión 12 trenes año 2018  | 5.137                          | 0             | 5.137          | 78.646         | 0        | 78.646         | 83.783         |
| Inversión 42 trenes año 2019  | 303                            | 0             | 303            | 106.048        | 0        | 106.048        | 106.351        |
| Inversión 8 trenes año 2020   | 0                              | 0             | 0              | 8.881          | 0        | 8.881          | 8.881          |
| Inversión 39 trenes lease-back año 2021                                       | 14.881                         | 0             | 14.881         | 79.413         | 0        | 79.413         | 94.294         |
| ATM Cobros pendientes 2021  | 33.861                         | 85.222        | 119.083        | 0              | 0        | 0              | 119.083        |
| Fondo de Reserva 2020   | -1.300                         | -38.617       | -39.917        | 0              | 0        | 0              | -39.917        |
| <b>Total a cobrar por TMB</b>   | <b>85.182</b>                  | <b>46.605</b> | <b>131.787</b> | <b>615.990</b> | <b>0</b> | <b>615.990</b> | <b>747.777</b> |

**Año 2020**

(Miles de euros)

|  | Corto Plazo    |               |                | Largo Plazo    |          |                | TOTAL          |
|--|----------------|---------------|----------------|----------------|----------|----------------|----------------|
|  | METRO          | TB            | Subtotal       | METRO          | TB       | Subtotal       |                |
| <b>ADMINISTRACIONES POR CP</b>   |                |               |                |                |          |                |                |
| ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento (Saneamiento deuda 2009-2016) | 26.000         | 0             | 26.000         | 349.496        | 0        | 349.496        | 375.496        |
| ATM Aportación diferida 2017-2022  | 3.139          | 0             | 3.139          | 3.140          | 0        | 3.140          | 6.279          |
| Inversión 6 trenes L9 2009-2011  | 2.189          | 0             | 2.189          | 22.666         | 0        | 22.666         | 24.855         |
| Inversión 12 trenes año 2018   | 5.387          | 0             | 5.387          | 78.951         | 0        | 78.951         | 84.338         |
| Inversión 42 trenes año 2019   | 190            | 0             | 190            | 93.645         | 0        | 93.645         | 93.835         |
| Inversión 8 trenes año 2020  | 0              | 0             | 0              | 2.538          | 0        | 2.538          | 2.538          |
| ATM Cobros pendientes 2020   | 77.364         | 64.748        | 142.112        | 0              | 0        | 0              | 142.112        |
| Fondo de Reserva 2019  | -3.656         | 0             | -3.656         | 0              | 0        | 0              | -3.656         |
| <b>Total a cobrar por TMB</b>  | <b>110.613</b> | <b>64.748</b> | <b>175.361</b> | <b>550.436</b> | <b>0</b> | <b>550.436</b> | <b>725.797</b> |

## 7.6 – Otras deudas

Además de las obligaciones derivadas de la financiación del déficit de explotación, Transports de Barcelona, SA mantiene relaciones comerciales con el Ayuntamiento de Barcelona y con el AMB motivadas por la prestación de servicios de transporte a determinados colectivos y otras operaciones de pequeña cuantía.

La deuda de los ejercicios 2021 y 2020 de ambas Entidades con Transports de Barcelona, SA es la siguiente, en miles de euros:

| <b>Año 2021</b>                          |                     |               |               |
|--|---------------------|---------------|---------------|
| <b>(Miles de euros)</b>                  | <b>Ayuntamiento</b> | <b>AMB</b>    | <b>Total</b>  |
| <b><u>Otras deudas a largo plazo</u></b> |                     |               |               |
| Operación compra 30 buses                | 0                   | 9.725         | 9.725         |
| Tarifación social                        | 0                   | 2.250         | 2.250         |
| <b>Total Otras Deudas a largo plazo</b>  | <b>0</b>            | <b>11.975</b> | <b>11.975</b> |
| <b><u>Otras deudas a corto plazo</u></b> |                     |               |               |
| Subvenciones especiales                  |                     |               |               |
| Operación compra 30 buses                | 0                   | 1.692         | 1.692         |
| Tarifación social                        | 0                   | 750           | 750           |
| Cuentas de tráfico                       | 13                  | 0             | 13            |
| <b>Total Otras Deudas a corto plazo</b>  | <b>13</b>           | <b>2.442</b>  | <b>2.455</b>  |
| <b>Total</b>                             | <b>13</b>           | <b>14.417</b> | <b>14.430</b> |

| <b>Año 2020</b>         |                     |              |              |
|-------------------------|---------------------|--------------|--------------|
| <b>(Miles de euros)</b> | <b>Ayuntamiento</b> | <b>AMB</b>   | <b>Total</b> |
| Subvenciones especiales |                     |              |              |
| Tarifación Social       | 0                   | 3.000        | 3.000        |
| Líneas 80-81-82-83      | 0                   | 1.375        | 1.375        |
| Cuentas de tráfico      | 26                  | 0            | 26           |
| <b>Total</b>            | <b>26</b>           | <b>4.375</b> | <b>4.401</b> |

- a) En fecha 29 de julio de 2020 el Consejo de Administración del Área Metropolitana de Barcelona aprobó instar a la Sociedad a iniciar el procedimiento, con publicidad o concurrencia según la legislación reguladora de la contratación pública, para la compra de 30 autobuses, con concertación de los correspondientes contratos de arrendamiento financiero o similares para la financiación de esta adquisición, cuyo uso de vehículos se cederá al AMB para su adscripción al servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno en Barcelona y otros municipios del ámbito norte. La financiación de esta operación será asumida íntegramente por el AMB, ya sea en lo relativo a las operaciones de arrendamiento financiero como a los gastos asumidos por la Sociedad.

- b)** En fecha 29 de julio de 2009 se firmó un contrato entre la Entidad Metropolitana del Transporte (actualmente AMB) y Transports de Barcelona, SA en el cual la Entitat Metropolitana del Transport (actualmente AMB) encargó y encomendó a Transports de Barcelona, SA la gestión y prestación de los servicios correspondientes a las líneas 80, 81, 82 y 83 a partir del 1 de enero de 2010 y que hasta el 31 de diciembre de 2009 habían sido prestados por Transports Lydia, SL. A partir del ejercicio 2021 este servicio se incorpora directamente al Contrato Programa ATM-TMB.
- c)** En fecha 19 de octubre de 2012 se firmó un convenio entre el Àrea Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA donde se establecía la financiación de tarificación social para el año 2012 por un importe de 7.770 miles de euros, según lo previsto en el Contrato Programa 2011-2012. Del importe total comprometido, el AMB liquidó para el año 2012 un importe de 2.770 miles de euros, quedando un importe pendiente de liquidar de 5.000 miles de euros. En fecha 13 de diciembre de 2021 se ha firmado un convenio entre el Área Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA donde se establece el plan de pagos de la financiación de tarificación social de 2012 pendiente de liquidación y por importe de 5.000 miles de euros en 4 años, desde 2022 hasta el 2025 por importe de 1.250 miles de euros por año.
- d)** En fecha 17 de septiembre de 2020 se firmó un convenio entre el Área Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en el cual se establecía la financiación de tarificación social para el año 2020 por un importe de 7.770 miles de euros, que se cobró en su totalidad.
- e)** En fecha 29 de junio de 2021 se ha firmado un convenio entre el Area Metropolitana de Barcelona, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en el que se establece la financiación de tarificación social para el año 2021 por un importe de 7.770 miles de euros, que se ha cobrado en su totalidad.



## 7.7 - Cobros de Subvenciones con posterioridad al cierre del ejercicio

Se han recibido los siguientes importes, en miles de euros, para el conjunto de las dos Sociedades:

| <u>Fecha Valor</u> | <u>Administración</u>   | <u>Concepto</u> | <u>Total</u>   |
|--------------------|-------------------------|-----------------|----------------|
| 28-01-2022         | Administraciones por CP | Subvención 2021 | 36.630         |
| 01-02-2022         | Administraciones por CP | Subvención 2022 | 7.934          |
| 25-02-2022         | Administraciones por CP | Subvención 2021 | 76.952         |
| <b>Total</b>       |                         |                 | <b>121.516</b> |

## 7.8 - Impacto económico Covid-19

A continuación, se detalla el impacto económico derivado del efecto de la pandemia Covid-19 en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA para los años 2021 y 2020, que se ha informado a la Autoritat del Transport Metropolità, y que se estima en un importe total de 195.450 miles de euros (245.166 miles de euros en el año 2020), tal y como se resume en el siguiente cuadro:

| <u>Impacto en cuenta de resultados<br/>(Miles de euros)</u> | <u>Año 2021</u> | <u>Año 2020</u> |
|---|-----------------|-----------------|
| Impacto por mayores gastos                                  | 13.988          | 14.179          |
| Impacto en costes de personal                               | 550             | 1.876           |
| Ahorro en gastos variables                                  | -4.123          | -14.682         |
| Pérdida de ingresos   | 185.035         | 243.690         |
| Otros conceptos (indemnizaciones)                           | 0               | 103             |
| <b>Total impacto de la Covid -19</b>                        | <b>195.450</b>  | <b>245.166</b>  |

Como se puede ver en el cuadro, el impacto más significativo se ha debido a la pérdida de ingresos de explotación, básicamente al descenso de la recaudación (185.035 miles de euros en el año 2021 y 243.690 miles de euros en el año 2020) derivada de la venta de títulos de

transporte, ya que se ha producido una disminución muy significativa del número de viajeros, respecto a la cifra prevista en los presupuestos de 2021 i 2020.

Otro capítulo importante del impacto de la Covid-19 ha sido el de mayores gastos de explotación, que ha supuesto 13.988 miles de euros (14.179 miles de euros en el año 2020). En concreto, este impacto se ha vinculado a actuaciones relacionadas con la limpieza y desinfección de vehículos e instalaciones, actuaciones en vehículos y edificios, y material, entre otros.

Finalmente, también cabe destacar los ahorros que se han producido en los gastos por importe de 4.123 miles de euros (14.682 miles de euros en el año 2020), dado que TMB ha realizado un gran esfuerzo en su gestión destinado a disminuir los gastos dada la situación de la pandemia.

TMB ha recibido de la ATM un total de 92.063 miles de euros por la Covid-19 (ver nota 6.3.3), más 5.500 miles de euros adicionales, que juntamente con otras aportaciones recibidas de la ATM y una parte de los fondos de reserva del Contrato Programa, han servido para cubrir el impacto Covid-19 en el ejercicio 2021.

## **NOTA 8 – INSTRUMENTOS FINANCIEROS**

### **8.1 – Categorías de activos financieros y pasivos financieros**

El valor en libros de cada una de las categorías de activos financieros y pasivos financieros, de los ejercicios 2021 y 2020, se muestra en los cuadros que se acompañan a continuación:

### 8.1.1 – Activos financieros, excepto inversiones en el patrimonio de empresas del Grupo, multigrupo y asociadas

| Año 2021<br>(Miles de euros)  | ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO |   |                                   |               |
|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---------------|
|   | Instrumentos<br>de<br>Patrimonio  | Valores<br>representativos<br>de deudas | Créditos,<br>derivados<br>y otros | Total         |
| Categorías  |                                   |   |                                   |               |
| Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias |                                   |   | 44.169                            | 44.169        |
| Activos financieros a coste amortizado                                    |                                   |   | 17.444                            | 17.444        |
| Activos financieros a coste   | 124                               |   |                                   | 124           |
| <b>Total</b>  | <b>124</b>                        | <b>0</b>                                | <b>61.613</b>                     | <b>61.737</b> |

| Año 2020<br>(Miles de euros)  | ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO |   |                                   |               |
|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---------------|
|   | Instrumentos<br>de<br>Patrimonio  | Valores<br>representativos<br>de deudas | Créditos,<br>derivados<br>y otros | Total         |
| Categorías  |                                   |   |                                   |               |
| Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias |                                   |   | 44.506                            | 44.506        |
| Activos financieros a coste amortizado                                    |                                   |   | 5.943                             | 5.943         |
| Activos financieros a coste   | 124                               |   |                                   | 124           |
| <b>Total</b>  | <b>124</b>                        | <b>0</b>                                | <b>50.449</b>                     | <b>50.573</b> |

| Año 2021<br>(Miles de euros)           | ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO |   |                                   |               |
|--|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---------------|
|  | Instrumentos<br>de<br>Patrimonio  | Valores<br>representativos<br>de deudas | Créditos,<br>derivados<br>y otros | Total         |
| Categorías                             |                                   |   |                                   |               |
| Activos financieros a coste amortizado |                                   |   | 98.887                            | 98.887        |
| <b>Total</b>                           | <b>0</b>                          | <b>0</b>                                | <b>98.887</b>                     | <b>98.887</b> |



| Año 2020<br>(Miles de euros)           | ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO |   |                                   |                |
|--|-----------------------------------|---|-----------------------------------|----------------|
|  | Instrumentos<br>de<br>Patrimonio  | Valores<br>representativos<br>de deudas | Créditos,<br>derivados<br>y otros | Total          |
| Categorías                             |                                   |   |                                   |                |
| Activos financieros a coste amortizado |                                   |   | 108.134                           | 108.134        |
| <b>Total</b>                           | <b>0</b>                          | <b>0</b>                                | <b>108.134</b>                    | <b>108.134</b> |

### a) Instrumentos de patrimonio

Transports de Barcelona, SA participa en las empresas y por los importes, en miles de euros, que se detallan a continuación:

| Año 2021   | Fecha de<br>constitución | Capital<br>Social | Participación TB<br>Importe | %     |
|--|--------------------------|-------------------|-----------------------------|-------|
| Promociones Bus, S.A   | 19-06-75                 | 114               | 1                           | 0,37  |
| Ensitrans AEIE   | 01-08-91                 | 44                | 4                           | 10,00 |
| Barcelona Regional, Agència<br>Metropolitana de Desenvolupament<br>Urbanístic i d'Infraestructures, SA | 24-12-93                 | 1.532             | 60                          | 3,92  |
| Societat Catalana per a la Mobilitat, SA   | 10-10-14                 | 9.874             | 59                          | 1,00  |
| <b>TOTAL</b>   |                          |                   | <b>124</b>                  |       |

| Año 2020   | Fecha de<br>constitución | Capital<br>Social | Participación TB<br>Importe | %     |
|--|--------------------------|-------------------|-----------------------------|-------|
| Promociones Bus, SA  | 19-06-75                 | 114               | 1                           | 0,37  |
| Ensitrans AEIE   | 01-08-91                 | 44                | 4                           | 10,00 |
| Barcelona Regional, Agència<br>Metropolitana de Desenvolupament<br>Urbanístic i d'Infraestructures, SA | 24-12-93                 | 1.532             | 60                          | 3,92  |
| Societat Catalana per a la Mobilitat, SA   | 10-10-14                 | 9.874             | 59                          | 1,00  |
| <b>Total</b>   |                          |                   | <b>124</b>                  |       |

- Promociones Bus, SA domiciliada en Madrid, calle Orense 20, es una sociedad que a pesar de tener un amplio objeto social, desde su constitución, su actividad se ha limitado al alquiler de los locales de los cuales es propietaria en Madrid, a la Federación Nacional Empresarial de Transporte en Autobús (FENEBUS).
- Ensitrans, Agrupación Europea de Interés Económico se creó el 1 de agosto de 1991. Está formada por las empresas Metropolitano de Lisboa, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Sener-Técnica Industrial y Naval, SA y Ferconsult-Consultoría, Estudios e Projectos de Engenharia, SA. Su objeto social es la prestación de servicios de estudio, consultoría, proyectos, asistencia técnica, etc., a los sistemas de transporte.
- Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA tiene como objeto social la realización de estudios y análisis sobre aspectos urbanísticos y territoriales, y la proyección, promoción, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones, infraestructuras y sistemas urbanos.
- Societat Catalana per a la Mobilitat, SA tiene como objetivo la ejecución del proyecto T-Mobilitat para la implantación de un nuevo sistema tecnológico, tarifario y de gestión, que en su momento tiene que subscribir con la ATM, incluyendo: la adquisición y mantenimiento del hardware y sistemas instalados de la T-Mobilitat; la gestión de la atención al cliente, implantación y gestión del nuevo Centro de Atención al Cliente de toda Cataluña; la implantación y gestión del nuevo Centro de Gestión de la Información del Transporte; la gestión, comercialización y distribución de los soportes de la nueva tarjeta T-Mobilitat; la gestión y comercialización de los nuevos canales de venta; la contratación/gestión de los ingresos por publicidad; la gestión del know-how/exportación de tecnología propia de la ATM; y la escalabilidad funcional del proyecto. En fecha 23 de mayo 2017 se efectuó una donación a Transports de Barcelona, SA de 2 acciones con valor nominal de 49 miles de euros por acción y un valor razonable de 59 miles de euros.



## b) Otros activos financieros a largo plazo

El epígrafe de otros activos financieros a largo plazo del balance de situación adjunto incluye los siguientes conceptos:

| (Miles de euros)               | Saldo         | Saldo         |
|--------------------------------|---------------|---------------|
|                                | 31-12-2021    | 31-12-2020    |
| Préstamos al personal          | 2.112         | 1.981         |
| Materialización de provisiones | 18.965        | 18.836        |
| Fianzas y depósitos            | 2.095         | 2.094         |
| Imposiciones a largo plazo     | 25.204        | 25.669        |
| Otros créditos a largo plazo   | 1.262         | 1.869         |
| <b>Total</b>                   | <b>49.638</b> | <b>50.449</b> |

### Préstamos al personal

Se relacionan seguidamente con sus características de vencimiento y rentabilidad.

| Año 2021     | Importe<br>(Miles de euros) | Tipo     | Vencimiento |
|--------------|-----------------------------|----------|-------------|
| Al personal  | 2.112                       | 1%-4,25% | En 3-6 años |
| <b>Total</b> | <b>2.112</b>                |          |             |

| Año 2020     | Importe<br>(Miles de euros) | Tipo     | Vencimiento |
|--------------|-----------------------------|----------|-------------|
| Al personal  | 1.981                       | 1%-4,25% | En 3-6 años |
| <b>Total</b> | <b>1.981</b>                |          |             |

Los préstamos concedidos al personal son principalmente para la compra y la adecuación de viviendas, en virtud de acuerdos contractuales regulados por convenio colectivo.



### Imposiciones a largo plazo y materialización de provisiones

Las imposiciones a largo plazo corresponden a la materialización en una cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013. En el ejercicio 2021 se ha aplicado un importe de 1.567 miles de euros y 3.252 en 2020 (nota 14).

La materialización de provisiones corresponde a otras inversiones financieras a largo plazo.

#### 8.1.2 – Pasivos financieros

| Año 2021<br>(Miles de euros)  | PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO |  |                   |                |
|---|-----------------------------------|--|-------------------|----------------|
|   | Deudas con entidades de crédito   | Obligaciones y otros valores negociables | Derivados y otros | Total          |
| Categorías  |                                   |  |                   |                |
| Pasivos financieros a coste amortizado                                    | 163.272                           |  | 8.357             | 171.629        |
| Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias |                                   |  | 31.861            | 31.861         |
| <b>Total</b>  | <b>163.272</b>                    | <b>0</b>                                 | <b>40.218</b>     | <b>203.490</b> |

| Año 2020<br>(Miles de euros)  | PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO |  |                   |                |
|---|-----------------------------------|--|-------------------|----------------|
|   | Deudas con entidades de crédito   | Obligaciones y otros valores negociables | Derivados y otros | Total          |
| Categorías  |                                   |  |                   |                |
| Pasivos financieros a coste amortizado                                    | 132.283                           |  | 103               | 132.386        |
| Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias |                                   |  | 44.506            | 44.506         |
| <b>Total</b>  | <b>132.283</b>                    | <b>0</b>                                 | <b>44.609</b>     | <b>176.892</b> |

| Año 2021<br>(Miles de euros)           | PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO |                                 |  |                   |
|--|-----------------------------------|---------------------------------|--|-------------------|
|  | Categorías                        | Deudas con entidades de crédito | Obligaciones y otros valores negociables | Derivados y otros |
| Pasivos financieros a coste amortizado | 16.475                            |                                 | 32.740                                   | 49.215            |
| <b>Total</b>                           | <b>16.475</b>                     | <b>0</b>                        | <b>32.740</b>                            | <b>49.215</b>     |

| Año 2020<br>(Miles de euros)           | PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO |                                 |  |                   |
|--|-----------------------------------|---------------------------------|--|-------------------|
|  | Categorías                        | Deudas con entidades de crédito | Obligaciones y otros valores negociables | Derivados y otros |
| Pasivos financieros a coste amortizado | 16.180                            |                                 | 33.740                                   | 49.920            |
| <b>Total</b>                           | <b>16.180</b>                     | <b>0</b>                        | <b>33.740</b>                            | <b>49.920</b>     |

#### a) Pasivos financieros a largo plazo

Corresponden a los siguientes conceptos, en miles de euros:

| (Miles de euros)   | Año 2021       | Año 2020       |
|--|----------------|----------------|
| a) Endeudamiento con entidades de crédito                              | 73.500         | 37.000         |
| b) Plan de Pensiones aportaciones futuras a largo plazo (nota 8.1.1.b) | 12.901         | 25.675         |
| c) Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 14)               | 7.274          | 0              |
| d) Leasings  | 89.772         | 95.283         |
| e) Otras deudas (materialización de provisiones) (nota 8.1.1.b)        | 18.965         | 18.836         |
| f) Proveedores de inmovilizado   | 15             | 0              |
| g) Fianzas y depósitos recibidos                                       | 1.063          | 98             |
| <b>Total</b>   | <b>203.490</b> | <b>176.892</b> |



### Préstamos con entidades de Crédito

La compra de material móvil de los años 2019, 2020 y 2021 no se ha hecho con arrendamiento financiero como se hacía habitualmente. En esta ocasión se financió con un préstamo del BEI (Banco Europeo de Inversiones) formalizado en fecha 27 de mayo de 2019 y por importe de 73.500 miles de euros que se ha ampliado hasta 123.500 miles de euros en febrero de 2021 y que cubría la compra de autobuses del período 2019 a 2021.

A medida que se va produciendo la entrada de los vehículos y se pagan las facturas, se dispone de este préstamo. Cada disposición se convierte en un crédito individual con las condiciones económicas de prudencia financiera que haya en el momento de la disposición y su vencimiento que como máximo, puede llegar a los 16 años desde la fecha de la disposición. Durante el año 2021 se han realizado dos disposiciones que suman un total de 36.500 miles de euros (durante el año 2020 se hicieron tres disposiciones que sumaban un total de 37.000 miles de euros). A 31 de diciembre de 2021, se ha alcanzado la cifra de 73.500 miles de euros, importe total del préstamo formalizado en fecha 27 de mayo de 2019.

A continuación, se detallan los vencimientos de las diferentes disposiciones que se han realizado de este préstamo:

| Año 2021<br>(Milers d'euros)              | Vencimientos  |          |          |              |              |              |               |
|---|---------------|----------|----------|--------------|--------------|--------------|---------------|
|   | Total         | 2022     | 2023     | 2024         | 2025         | 2026         | Resto         |
| Crédito BEI 1ª disposición vto.19-03-2036 | 12.000        | 0        | 0        | 923          | 923          | 923          | 9.231         |
| Crédito BEI 2ª disposición vto.14-04-2036 | 18.000        | 0        | 0        | 1.385        | 1.385        | 1.385        | 13.845        |
| Crédito BEI 3ª disposición vto.11-06-2036 | 7.000         | 0        | 0        | 539          | 539          | 539          | 5.383         |
| Crédito BEI 4ª disposición vto.23-07-2037 | 15.000        | 0        | 0        | 0            | 1.154        | 1.154        | 12.692        |
| Crédito BEI 5ª disposición vto.27-09-2037 | 21.500        | 0        | 0        | 0            | 1.654        | 1.654        | 18.192        |
| <b>Total</b>                              | <b>73.500</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>2.847</b> | <b>5.655</b> | <b>5.655</b> | <b>59.343</b> |

En fecha 14 de diciembre de 2020 se firmó un préstamo con Council of Europe Development Bank por importe de 47.000 miles de euros, no dispuesto. En el año 2021 continua sin estar dispuesto.



En el año 2020 se firmaron diversos contratos de compra de autobuses según el siguiente cuadro:

| <b>Año 2020</b><br>(Miles de euros) |                               |  |                           |
|-------------------------------------|-------------------------------|--|---------------------------|
| <b>Fecha contrato</b>               | <b>Núm. unidades de buses</b> | <b>Núm. unidades buses entrados en 2020 y 2021</b> | <b>Importes contratos</b> |
| 02-03-2020                          | 14                            | 14   | 9.985                     |
| 03-03-2020                          | 9                             | 9  | 7.110                     |
| 16-09-2020                          | 30                            | 30   | 9.675                     |
| 07-10-2020                          | 16                            | 16   | 6.939                     |
| 04-11-2020                          | 8                             | 1  | 5.294                     |
| <b>Total</b>                        | <b>77</b>                     | <b>70</b>  | <b>39.003</b>             |

Adicionalmente se han formalizado para el año 2021, diversos contratos de compra de autobuses, pendientes de decidir el instrumento de financiación.

| <b>Año 2021</b><br>(Miles de euros) |                               |  |                           |
|-------------------------------------|-------------------------------|--|---------------------------|
| <b>Fecha contrato</b>               | <b>Núm. unidades de buses</b> | <b>Núm. unidades buses entrados en 2020 y 2021</b> | <b>Importes contratos</b> |
| 23-06-2021                          | 10                            | 0  | 1.563                     |
| 23-07-2021                          | 85                            | 0  | 26.630                    |
| 23-07-2021                          | 23                            | 0  | 9.603                     |
| 10-11-2021                          | 24                            | 0  | 12.250                    |
| 12-11-2021                          | 25                            | 0  | 12.250                    |
| 15-11-2021                          | 29                            | 0  | 21.605                    |
| 18-11-2021                          | 14                            | 0  | 6.160                     |
| <b>Total</b>                        | <b>210</b>                    | <b>0</b>   | <b>90.061</b>             |

A 31 de diciembre de 2021 la Sociedad mantenía formalizadas pólizas de crédito con vencimiento 2022 con un límite de 35.000 miles de euros y sin ningún importe dispuesto. A 31 de diciembre de 2020 este límite era de 35.000 miles de euros y sin ningún importe dispuesto.



### Acreeedores por arrendamiento financiero

Las deudas con acreedores por arrendamiento financiero a largo plazo se relacionan a continuación:

| <b>Año 2021</b><br><b>(Miles de euros)</b> | <b>Total</b>  | <b>Vencimientos</b> |               |               |               |               |               |
|--|---------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|  |               | <b>2023</b>         | <b>2024</b>   | <b>2025</b>   | <b>2026</b>   | <b>2027</b>   | <b>Resto</b>  |
| Contratos año 2010                         | 469           | 469                 | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Contratos año 2011                         | 2.669         | 1.793               | 852           | 24            | 0             | 0             | 0             |
| Contratos año 2013                         | 1.347         | 495                 | 442           | 376           | 34            | 0             | 0             |
| Contratos año 2015                         | 5.931         | 1.439               | 1.463         | 1.486         | 766           | 694           | 83            |
| Contratos año 2016                         | 14.895        | 2.450               | 2.482         | 2.515         | 2.547         | 2.268         | 2.633         |
| Contratos año 2017                         | 32.416        | 4.370               | 4.401         | 4.430         | 4.460         | 4.490         | 10.265        |
| Contratos año 2018                         | 22.319        | 2.798               | 2.809         | 2.819         | 2.830         | 2.840         | 8.223         |
| Contratos año 2021                         | 9.725         | 865                 | 866           | 868           | 870           | 872           | 5.384         |
| <b>Total</b>                               | <b>89.771</b> | <b>14.679</b>       | <b>13.315</b> | <b>12.518</b> | <b>11.507</b> | <b>11.164</b> | <b>26.588</b> |

| <b>Año 2020</b><br><b>(Miles de euros)</b> | <b>Total</b>  | <b>Vencimientos</b> |               |               |               |               |               |
|--|---------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|  |               | <b>2022</b>         | <b>2023</b>   | <b>2024</b>   | <b>2025</b>   | <b>2026</b>   | <b>Resto</b>  |
| Contratos año 2010                         | 2.543         | 2.074               | 469           | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Contratos año 2011                         | 4.408         | 1.739               | 1.793         | 852           | 24            | 0             | 0             |
| Contratos año 2013                         | 1.807         | 460                 | 495           | 442           | 376           | 34            | 0             |
| Contratos año 2015                         | 7.347         | 1.416               | 1.439         | 1.463         | 1.486         | 766           | 777           |
| Contratos año 2016                         | 17.313        | 2.418               | 2.450         | 2.482         | 2.515         | 2.547         | 4.901         |
| Contratos año 2017                         | 36.758        | 4.342               | 4.370         | 4.401         | 4.430         | 4.460         | 14.755        |
| Contratos año 2018                         | 25.107        | 2.788               | 2.798         | 2.809         | 2.819         | 2.830         | 11.063        |
| <b>Total</b>                               | <b>95.283</b> | <b>15.237</b>       | <b>13.814</b> | <b>12.449</b> | <b>11.650</b> | <b>10.637</b> | <b>31.496</b> |

Estas operaciones están asociadas a la adquisición de autobuses.

En el año 2021 se han firmado los siguientes contratos de leasing encargados por el AMB a Transports de Barcelona, SA:



| <b>Año 2021</b>         |                              |  |                           |
|-------------------------|------------------------------|--|---------------------------|
| <b>(Miles de euros)</b> |                              |  |                           |
| <b>Fecha contrato</b>   | <b>Núm.unidades de buses</b> | <b>Núm.unidades buses entrados al 2021</b> | <b>Importes contratos</b> |
| 25-05-2021              | 20                           | 20   | 7.438                     |
| 25-05-2021              | 10                           | 10   | 3.719                     |
| <b>Total</b>            | <b>30</b>                    | <b>30</b>                                  | <b>11.157</b>             |

Estos 30 autobuses serán cedidos al AMB para su adscripción al servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno en Barcelona y otros municipios del ámbito norte (nota 7.6 y 15.1).

#### **b) Deudas no comerciales a corto plazo**

Corresponden a los siguientes conceptos, en miles de euros:

##### Deudas con entidades de crédito

| <b>(Miles de euros)</b>                    | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
|--|-----------------|-----------------|
| Por préstamos bancarios                    | 0               | 0               |
| Por intereses meritados pendientes de pago | 167             | 113             |
| <b>Total</b>                               | <b>167</b>      | <b>113</b>      |

##### Deudas con Acreedores por arrendamiento financiero

| <b>(Miles de euros)</b> | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Deuda por leasing       | 16.111          | 15.782          |
| Intereses de leasing    | 197             | 285             |
| <b>Total</b>            | <b>16.308</b>   | <b>16.067</b>   |



### Otros pasivos financieros

| <b>(Miles de euros)</b>  | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
|--|-----------------|-----------------|
| Proveedores de inmovilizado  | 6.656           | 4.744           |
| Fianzas y depósitos  | 384             | 410             |
| Deudas transformables en subvenciones, donaciones y legados (nota 7) | 193             | 142             |
| Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 14)                | 2.832           | 0               |
| Otras deudas   | 3.068           | 3.063           |
| <b>Total</b>   | <b>13.133</b>   | <b>8.359</b>    |

### Remuneraciones pendientes de pago

| <b>(Miles de euros)</b>                                | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
|--|-----------------|-----------------|
| Periodificación de las gratificaciones extraordinarias | 10.789          | 10.635          |
| Sueldos y salarios pendientes de pago                  | 1.093           | 1.134           |
| Retenciones a los empleados y otros                    | 331             | 292             |
| <b>Total</b>   | <b>12.213</b>   | <b>12.061</b>   |

### c) Resto de débitos y créditos a pagar

| <b>(Miles de euros)</b>                              | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
|--|-----------------|-----------------|
| Proveedores  | 6.204           | 5.843           |
| Proveedores, empresas del grupo y asociadas          | 62              | 178             |
| Acreeedores  | 2.742           | 6.562           |
| Cuentas como empresa colaboradora con la Seg. Social | -1.614          | 737             |
| <b>Total</b>   | <b>7.394</b>    | <b>13.320</b>   |

“Cuentas como empresa colaboradora con la Seguridad Social” (en materia de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales) incluye la reserva de estabilización y las cotizaciones afectadas a la colaboración pendientes de aplicación. En el ejercicio

2021, la reserva de estabilización ha resultado negativa dado que la sociedad ha ido asumiendo durante 2 años consecutivos las prestaciones por incapacidad temporal covid, resultando un importe total negativo de 1.614 miles de euros (en el ejercicio 2020 había un saldo positivo de 737 miles de euros). Se ha reclamado al Instituto Nacional de Seguridad Social la devolución de las prestaciones pagadas por IT Covid 2020 y también se reclamarán las del año 2021. En el ejercicio 2021 se han aplicado 79 miles de euros (581 miles de euros en el ejercicio 2020) para realizar inversiones en los locales comprados en 2018 y destinados a ser la sede del nuevo Centro Médico para atender las necesidades como empresa colaboradora con la Seguridad Social.

## **8.2 – Activos financieros y pasivos financieros valorados a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias**

Se han incluido en la categoría de activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias, en coherencia con la política de gestión de estos activos, la cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013 (con un valor contable de 25.204 miles de euros a 31 de diciembre de 2021, 25.669 miles de euros a 31 de diciembre de 2020) y la materialización de provisiones (con un valor contable de 18.965 miles de euros a 31 de diciembre de 2021, 18.836 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).

Para ambos conceptos también se han clasificado como pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias los pasivos asociados por un importe de 31.861 miles de euros. Para estos activos financieros clasificados en esta categoría, la variación en el valor razonable ha sido equivalente a la variación en el valor razonable de los pasivos financieros asociados y por tanto también designados en esta categoría.

### 8.3 – Clasificación por vencimientos

Los vencimientos previstos de las diferentes partidas de activos y pasivos financieros que tienen un vencimiento determinable y que integran el balance al cierre del ejercicio, se detallan en cada una de las notas de esta memoria descriptivas de estos instrumentos financieros.

### 8.4 – Correcciones por deterioro de valor originadas por el riesgo de crédito

Los movimientos de los ejercicios, para cada clase de activos financieros, de las cuentas correctoras representativas de las pérdidas por deterioro originadas por el riesgo de crédito, se detallan a continuación:

| <b>Año 2021</b><br><b>(Miles de euros)</b>                 | <b>Créditos, derivados<br/>y otros</b> | <b>Total</b> |
|--|--|--------------|
| <b>Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2021</b> | <b>95</b>                              | <b>95</b>    |
| Dotaciones   | 2.919                                  | 2.919        |
| Aplicaciones   | 0                                      | 0            |
| <b>Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2021</b>  | <b>3.014</b>                           | <b>3.014</b> |

| <b>Año 2020</b><br><b>(Miles de euros)</b>                 | <b>Créditos, derivados<br/>y otros</b> | <b>Total</b> |
|--|--|--------------|
| <b>Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2020</b> | <b>149</b>                             | <b>149</b>   |
| Dotaciones   | 18                                     | 18           |
| Aplicaciones   | -72                                    | -72          |
| <b>Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2020</b>  | <b>95</b>                              | <b>95</b>    |

## 8.5 – Información relacionada con la cuenta de pérdidas y ganancias y el patrimonio neto

Año 2021

### ACTIVOS FINANCIEROS

| (Miles de euros)  | Pérdidas (-)<br>o ganancias<br>netas (+) | Ingresos financieros<br>por aplicación del tipo<br>de interés efectivo |
|---|--|--|
| Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias | 0  | 0  |
| Activos financieros a coste amortizado                                    | 0  | 306  |
| Activos financieros a coste   | 0  | 0  |
| <b>Total</b>  | <b>0</b>                                 | <b>306</b>   |

Año 2020

### ACTIVOS FINANCIEROS

| (Miles de euros)  | Pérdidas (-)<br>o ganancias<br>netas (+) | Ingresos financieros<br>por aplicación del tipo<br>de interés efectivo |
|---|--|--|
| Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias | 0  | 0  |
| Activos financieros a coste amortizado                                    | 0  | 332  |
| Activos financieros a coste   | 0  | 0  |
| <b>Total</b>  | <b>0</b>                                 | <b>332</b>   |

Año 2021

### PASIVOS FINANCIEROS

| (Miles de euros)  | Pérdidas (-)<br>o ganancias<br>netas (+) | Gastos financieros por<br>aplicación del tipo de<br>interés efectivo |
|---|--|--|
| Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias | 0  | 0  |
| Pasivos financieros a coste amortizado                                    | 0  | -1.215   |
| <b>Total</b>  | <b>0</b>                                 | <b>-1.215</b>  |



Año 2020

## PASIVOS FINANCIEROS

| (Miles de euros)  | Pérdidas (-)<br>o ganancias<br>netas (+) | Gastos financieros por<br>aplicación del tipo de<br>interés efectivo |
|---|--|--|
| Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias | 0  | 0  |
| Pasivos financieros a coste amortizado                                    | 0  | -1.181   |
| <b>Total</b>  | <b>0</b>                                 | <b>-1.181</b>  |

## 8.6 – Contabilidad de coberturas

### 8.6.1 – Ingresos y gastos en patrimonio neto

En el transcurso del ejercicio 2021 no se han registrado en patrimonio neto variaciones de valor de derivados de cobertura de flujos de efectivo (en el año 2020 tampoco se registraron) y no se han efectuado transferencias ni de beneficio ni de gastos de patrimonio neto a la cuenta de pérdidas y ganancias (en el año 2020 tampoco se efectuaron).

### 8.7 – Valor razonable

El valor razonable de los instrumentos financieros que cotizan en mercados activos se basa en los precios de mercado en la fecha de cierre.

Para los instrumentos financieros no negociados en un mercado activo la Sociedad utiliza el descuento de flujos de caja esperados, y se basa en las condiciones del mercado tanto de contado como de futuros en la fecha de cierre del ejercicio.

Para los préstamos a cobrar y a pagar a tipo variable, se ha estimado que el valor razonable coincide con el importe por el que están registrados. También se ha efectuado esta misma estimación para los que están formalizados a tipo fijo, siempre que éste se aproxime al de mercado en la fecha de cierre del ejercicio.



En la nota 8.1.1 se describen los instrumentos de patrimonio no cotizados clasificados como activos disponibles para la venta y que se han valorado a coste, dado que no ha sido posible determinar de forma fiable su valor razonable como consecuencia de la tipología de las participaciones de capital incluidas en esta partida.

Dadas las consideraciones anteriores y que el valor razonable de los diferentes instrumentos financieros ya se ha detallado en los apartados correspondientes a cada tipo de activo y pasivo sólo cabe informar que no se mantiene ningún instrumento financiero con un valor razonable significativamente diferente a su valor contable.

## 8.8 – Empresas del Grupo, multigrupo y asociadas

### Empresas del Grupo y asociadas

Al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 las empresas del Grupo y asociadas a Transports de Barcelona, SA presentaban los siguientes valores contables:

| (Miles de euros)                          | <u>Año 2021</u> | <u>Año 2020</u> |
|---|-----------------|-----------------|
| Transports Metropolitans de Barcelona, SL | 9.174           | 161             |
| Projectes i Serveis de Mobilitat, SA      | 5.002           | 5.002           |
| Transports Ciutat Comtal, SA              | 0               | 301             |
| <b>Total</b>                              | <b>14.176</b>   | <b>5.464</b>    |

- Transports Metropolitans de Barcelona, SL

En fecha 6 de octubre de 2004, se constituyó la sociedad “Transports Metropolitans de Barcelona, SL” en la que Transports de Barcelona, SA participa con 155 acciones numeradas de la 1 a la 155 por un valor nominal de 1.550 euros, lo que representa una participación del 50%, siendo el capital social de la misma de 3.100 euros. Tiene su

domicilio social en Barcelona, calle 60, nº 21-23, sector A de la Zona Franca, y constituye su objeto social, entre otros, la gestión de servicios de transporte público para personas, así como la administración de los bienes que los integren o estén afectos. En fecha 4 de mayo de 2015 se efectuó una ampliación de capital de 320 miles de euros en la que Transports de Barcelona, SA suscribe 16.000 nuevas acciones, numeradas de la 311 a la 16.310 ambas incluidas, con lo que la participación de Transports de Barcelona, SA en esta sociedad es de 161.550 euros, representando un 50% del total. El capital está totalmente desembolsado.

En fecha 25 de noviembre de 2021 Transports de Barcelona, SA compró a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA las 16.155 participaciones sociales, número 156-130 y 16.311-32.310 de 10 euros de valor nominal cada una, que esta última tenía de la sociedad Transports Metropolitans de Barcelona, SL. El precio de adquisición fue de 1.413 miles de euros. Con esta operación, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA deja de tener ninguna participación en Transports Metropolitans de Barcelona, SL.

En la misma fecha, se efectuó una ampliación de capital en la sociedad Transports Metropolitans de Barcelona, SL de 7.600 miles de euros en la que Transports de Barcelona, SA ha suscrito 760.000 nuevas acciones, numeradas de la 32.311 a la 792.310 ambos incluidos, de 10 euros de valor nominal cada una de ellas. El capital está totalmente desembolsado.

Como consecuencia de estos dos hechos, la participación de Transports de Barcelona, SA en esta sociedad es de 9.174.350 euros, representando un 100% del total.

En fecha 1 de julio de 2015 esta sociedad comenzó su actividad. En el balance cerrado a 31-12-2021, los fondos propios totales son de 8.394 miles de euros (897 miles de euros en el ejercicio 2020), si se incluye la ampliación de capital antes mencionada de 7.600 miles de euros, con un capital social de 7.923 miles de euros, si se incluye la ampliación de capital antes mencionada de 7.600 miles de euros, y una pérdida del ejercicio 2021 de 104 miles de euros (en el año 2020 obtuvo una pérdida de 367 miles de euros).

- Projectes i Serveis de Mobilitat, SA

En fecha 6 de octubre de 2004 se constituyó la sociedad “Telefèric de Montjuïc, SL” en la que Transports de Barcelona, SA participó con 155 acciones numeradas de la 1 a la 155 por un valor nominal de 1.550 euros, lo que representa una participación del 50%, siendo el capital social de la misma de 3.100 euros. Tiene su domicilio social en Barcelona, calle 60, nº 21-23, sector A de la Zona Franca, y constituye su objeto social el proyecto, el diseño, la planificación, la construcción, la gestión y la explotación de servicios y modos de transporte público o de otras formas de movilidad de personas y equipajes, con carácter o finalidad de ocio, turística o cultural. En fecha 28 de abril de 2005 “Telefèric de Montjuïc, SL” se convierte en Sociedad Anónima efectuando una ampliación de capital de 7.000.000 de euros en la que Transports de Barcelona, SA suscribe 450.000 nuevas acciones, numeradas de la 311 a la 450.310 ambas incluidas, que representan un capital de 4.500.000 euros desembolsado en un 25% de su valor. En fecha 15 de enero de 2007 se procede a efectuar el desembolso pendiente del 75%. En fecha 30 de marzo de 2007 se efectuó una nueva ampliación de capital de 3.000.000 de euros en la que Transports de Barcelona, SA suscribe 50.000 nuevas acciones, numeradas de la 950.311 a la 1.000.310 ambas incluidas, con lo que la participación de Transports de Barcelona, SA en esta sociedad es de 5.001.550 euros, representando un 50% del total. El capital está totalmente desembolsado. En fecha 16 de mayo de 2007 esta sociedad empezó a prestar servicio. El 14 de octubre de 2008 se procedió a cambiar la razón social de esta sociedad, pasando a ser “Projectes i Serveis de Mobilitat, SA”. En el balance cerrado a 31-12-2021, los fondos propios totales son de 66.626 miles de euros (65.303 miles de euros del ejercicio 2020), con un capital social de 10.003 miles de euros y un beneficio del ejercicio 2021 de 1.323 miles de euros (en el año 2020 obtuvo una pérdida de 1.062 miles de euros).

Durante los ejercicios 2021 y 2020, Transports de Barcelona, SA no ha cobrado dividendos de esta sociedad.

- Transports Ciutat Comtal, SA

En fecha 14 de marzo de 1991 fue constituida la sociedad “Transports Ciutat Comtal, SA” a partes iguales por Transports de Barcelona, SA, Transportes Urbanos de Zaragoza, SA y Martí & Renom, SA con domicilio social en Barcelona, Rambla Catalunya, nº123, con el objeto social de realizar la explotación y administración de cualquier actividad relacionada directamente con los transportes públicos o privados.

En el balance cerrado a 30-11-2020, los fondos propios totales son de 18.337 miles de euros respecto a los 15.843 miles de euros del ejercicio anterior, con un capital social de 902 miles de euros del cual el 33,33% pertenecía a Transports de Barcelona, SA hasta el 12 de mayo de 2021, y un resultado del ejercicio de 2.493 miles de euros (respecto a los 7.817 miles de euros del ejercicio anterior). El total de activos es de 51.946 miles de euros (respecto a los 41.094 miles de euros del ejercicio anterior) y el total de pasivos es de 32.938 miles de euros (respecto a los 24.756 miles de euros del ejercicio anterior). En la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio cerrado a 30-11-2020 figuran unos ingresos totales por importe de 39.740 miles de euros (respecto a los 45.424 miles de euros del ejercicio anterior). En el ejercicio 2021, Transports de Barcelona, SA no ha cobrado dividendos de Transports Ciutat Comtal, SA (en el ejercicio 2020 tampoco cobró dividendos). Sus acciones no cotizan en Bolsa.

En fecha 13 de mayo de 2021, Transports de Barcelona, SA vendió a la sociedad Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, 5.000 acciones nominativas, números 10.001 a 15.000, inclusivo, de 60,10 euros de valor nominal cada una (acciones que representaban el 33,33% del capital social de la sociedad Transports Ciutat Comtal, SA). El precio de esta compraventa ha sido de 7.600 miles de euros a razón de 1.520 euros por acción (precio satisfecho mediante transferencia bancaria en el momento de la operación de compraventa). Como consecuencia de esta operación, la sociedad Transports de Barcelona, SA, deja de tener participación en la sociedad Transports Ciutat Comtal, SA.

- Los créditos a empresas del grupo corresponden a la cuenta corriente por asistencia financiera a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA por importe de 39.000 miles de euros (nota 17).

Magnitudes de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo TMB

A continuación, se detallan las principales magnitudes de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo TMB de los ejercicios 2021 y 2020:

| <b><u>BALANCE DE SITUACIÓN</u></b>                  |                  | <b>(Miles de euros)</b> |  |
|---|------------------|-------------------------|--|
| <b>ACTIVO</b>                                       | <b>Año 2021</b>  | <b>Año 2020</b>         |  |
| Activo no corriente                                 | 1.715.862        | 1.471.772               |  |
| Activo corriente                                    | 290.051          | 256.003                 |  |
| <b>Total Activo</b>                                 | <b>2.005.913</b> | <b>1.727.775</b>        |  |
| <b><u>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</u></b>              |                  |                         |  |
| Patrimonio Neto                                     | 863.909          | 677.661                 |  |
| Pasivo no corriente                                 | 881.551          | 798.146                 |  |
| Pasivo corriente                                    | 260.453          | 251.968                 |  |
| <b>Total Pasivo</b>                                 | <b>2.005.913</b> | <b>1.727.775</b>        |  |
| <b><u>CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS</u></b>        |                  |                         |  |
| Ingresos  | 906.511          | 895.843                 |  |
| Gastos de explotación                               | -884.668         | -872.172                |  |
| Resultado Financiero                                | -20.195          | -25.088                 |  |
| Particip.en beneficios soc. puestas en equivalencia | 831              | 2.608                   |  |
| <b>Resultado antes de impuestos</b>                 | <b>2.479</b>     | <b>1.191</b>            |  |
| Impuesto sobre sociedades                           | -55              | 74                      |  |
| <b>Resultado consolidado del ejercicio</b>          | <b>2.424</b>     | <b>1.265</b>            |  |



## **8.9 – Información sobre la naturaleza y el nivel de riesgo procedente de instrumentos financieros**

### **8.9.1 – Información cualitativa**

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (que incluye los riesgos de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés y riesgo de precios), riesgo de crédito (reducido dada la actividad de la Sociedad) y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su posición financiera.

La gestión del riesgo está controlada por el servicio económico financiero de la Sociedad que identifica, evalúa y cubre los riesgos financieros conforme a las políticas aprobadas por la Dirección de la Sociedad y su Consejo de Administración.

#### Información sobre el LEI (Legal Entity Identifier)

La “European Market Infrastructure Regulation” (EMIR) es una normativa aprobada por el Parlamento Europeo y por el Consejo Europeo de fecha 4 de julio de 2012. Tiene como objetivo incrementar la estabilidad y la transparencia de los mercados derivados en la UE estableciendo una serie de requisitos operacionales que afectan a las contrapartidas de los contratos de derivados, siempre y cuando sean entidades residentes en la UE.

Entre los objetivos destacan:

- La necesidad que las partes implicadas en una operación lleven a cabo una conciliación de las carteras con la periodicidad que marca la normativa.
- La comunicación de las operaciones a un Registrador operacional a partir del 12 de febrero de 2014.

Para facilitar la comunicación de las operaciones en este registro, es necesario e imprescindible que las partes tengan un identificador de Entidad Legal (LEI-Legal Entity



Identifier), es un código único que identifica cada contrapartida y que sirve para poder realizar la comunicación. En el caso de España, el proveedor del LEI es el Registro Mercantil.

Es práctica habitual en el mercado financiero, delegar la comunicación de las operaciones a las entidades financieras implicadas, tal y como está haciendo Transports de Barcelona, SA.

Transports de Barcelona, SA efectuó la solicitud el pasado 3 de febrero y el Registro Mercantil se la facilitó el 14 de febrero de 2014.

Este identificador debe renovarse anualmente ante el Registro Mercantil, trámite que la Sociedad cumple periódicamente.

### **8.9.2 – Información cuantitativa**

La Sociedad mantiene el criterio de provisionar el riesgo de crédito cuando el activo financiero se mantiene por un período superior a un año natural. La cancelación o baja de balance se produce cuando se determina de forma fiable la imposibilidad de cobro del activo. En las notas 8.3 y 8.4 se especifican las correcciones por deterioro de valor originadas por el riesgo de crédito y la clasificación por vencimientos.

Adicionalmente en la nota 8.1.2 figuran detallados los vencimientos de los pasivos financieros.

### **8.10 – Fondos propios**

Durante los ejercicios 2021 y 2020, las partidas que componen los fondos propios han presentado las siguientes variaciones:

| <b>Año 2021</b>  |                   |                   |                  |                   |
|--|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| <b>(Miles de euros)</b>                                      | <b>Saldo</b>      | <b>Aplicación</b> | <b>Resultado</b> | <b>Saldo</b>      |
|  | <b>01-01-2021</b> | <b>Resultado</b>  | <b>2021</b>      | <b>31-12-2021</b> |
| Capital suscrito   | 8.415             | 0                 | 0                | 8.415             |
| Reserva legal  | 1.683             | 0                 | 0                | 1.683             |
| Reserva revalorización                                       | 15.962            | 0                 | 0                | 15.962            |
| Reserva por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes | 0                 | 0                 | 0                | 0                 |
| Otras reservas   | 101.924           | 0                 | 0                | 101.924           |
| Resultado del ejercicio                                      | 0                 | 0                 | 7.259            | 7.259             |
| <b>Total</b>   | <b>127.984</b>    | <b>0</b>          | <b>7.259</b>     | <b>135.243</b>    |

| <b>Año 2020</b>         |                   |                   |                  |                   |
|-------------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| <b>(Miles de euros)</b> | <b>Saldo</b>      | <b>Aplicación</b> | <b>Resultado</b> | <b>Saldo</b>      |
|                         | <b>01-01-2020</b> | <b>Resultado</b>  | <b>2020</b>      | <b>31-12-2020</b> |
| Capital suscrito        | 8.415             | 0                 | 0                | 8.415             |
| Reserva legal           | 1.683             | 0                 | 0                | 1.683             |
| Reserva revalorización  | 15.962            | 0                 | 0                | 15.962            |
| Otras reservas          | 101.924           | 0                 | 0                | 101.924           |
| Resultado del ejercicio | 0                 | 0                 | 0                | 0                 |
| <b>Total</b>            | <b>127.984</b>    | <b>0</b>          | <b>0</b>         | <b>127.984</b>    |

#### a) Información sobre la partida "Capital"

En fecha 7 de junio de 2001 la Junta General Ordinaria de Transports de Barcelona, SA, conforme al artículo 144 de la Ley de Sociedades Anónimas, acordó red denominar el capital social en euros.

Después de esta red denominación el capital social se fija en ocho millones cuatrocientos catorce mil ochocientos cuarenta y cuatro euros (8.414.844,00) representado por acciones nominativas completamente liberadas.

Las acciones están distribuidas en tres series: Serie A) de cincuenta y siete mil doscientas acciones de un euro y cincuenta céntimos cada una; Serie B) de ciento setenta y una mil



cuatrocientas acciones de tres euros y un céntimo cada una; y Serie C) de trece mil acciones de seiscientos un euro y un céntimo cada una.

## **b) Titularidad de las acciones**

Corresponden en su totalidad a la AMB (antes EMT), en virtud de los siguientes acuerdos:

El día 9 de octubre de 1990 se firmó entre la Administración General del Estado, el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT, el Contrato Programa para la financiación de las Empresas Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, en el período 1990-1993.

En el marco de los acuerdos contenidos en el citado documento se preveía la posibilidad de transferencia de las acciones de ambas Empresas a la EMT por parte de su propietario, el Ayuntamiento de Barcelona.

Esta posibilidad se materializó por acuerdo del Plenario del Ayuntamiento de Barcelona de fecha 30 de noviembre de 1990, continuación de otro anterior de fecha 7 de enero de 1987.

Por otro lado, el Consejo Metropolitano de la EMT en fecha 29 de noviembre de 1990 asumió la titularidad de las acciones de las sociedades Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

Como consecuencia de todo lo anterior, el 15 de abril de 1991 se firmó el convenio entre el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT, por el cual se formalizó el acta de transferencia de las acciones de Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

En fecha 21 de julio de 2011 se constituyó el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en virtud a la Ley 31/2010 del 3 de agosto, aprobada por unanimidad por el Parlament de Catalunya, y en la misma fecha el Consejo Metropolitano del Àrea Metropolitana de Barcelona adoptó la adscripción al AMB de las sociedades mercantiles de capital íntegramente público Ferrocarril

Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA. El AMB sucede a la EMT en la titularidad de las acciones de las sociedades mercantiles en las que ésta participaba según la citada ley.

No hay contratos con el accionista único, excepto aquellos que puedan derivarse de la propia actividad y que se mencionan en esta memoria.

### **c) Reserva Legal**

El artículo 274 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capitales establece que las sociedades destinarán el 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social. Esta reserva, mientras no supere el límite indicado, sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existieran otras reservas disponibles suficientes para dicho fin, o a aumentar el capital social en la parte que exceda del 10% del capital ya aumentado, y sólo será disponible por los accionistas en caso de liquidación de la Sociedad.

El saldo de la reserva legal a 31 de diciembre de 2021 representa el 20% de la cifra del capital social.

## **NOTA 9 – MONEDA EXTRANJERA**

### **9.1 – Transacciones en moneda extranjera**

Las transacciones efectuadas en moneda extranjera durante los ejercicios 2021 y 2020, son las siguientes:



| <b>Año 2021</b><br><b>CLASIFICACIÓN POR MONEDAS</b> | <b>Libra esterlina</b> | <b>Euro</b>   |
|---|------------------------|---------------|
|   | Servicios recibidos    | 32.000        |
| <b>Total</b>  | <b>32.000</b>          | <b>36.083</b> |

| <b>Año 2020</b><br><b>CLASIFICACIÓN POR MONEDAS</b> | <b>Libra esterlina</b> | <b>Euro</b>   |
|---|------------------------|---------------|
|   | Servicios recibidos    | 32.000        |
| <b>Total</b>  | <b>32.000</b>          | <b>38.727</b> |

## NOTA 10 – SITUACIÓN FISCAL

### 10.1 – Información de carácter fiscal

La Sociedad tiene abiertos de inspección todos los ejercicios no prescritos y para los tributos y cotizaciones sociales a los cuales está sometida. De acuerdo con la normativa legal aplicable, las autoliquidaciones no pueden considerarse definitivas hasta que no hayan sido comprobadas por la inspección tributaria o laboral o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años establecido para todos los tributos y cotizaciones sociales. En ningún caso se ha producido el efecto de interrupción del plazo de prescripción.

Pueden existir interpretaciones o criterios en materia tributaria no compartidos por la inspección fiscal. En opinión de la Dirección de la Sociedad, si se produjesen las circunstancias anteriores en la revisión de los ejercicios abiertos a la inspección, los pasivos contingentes que podrían originarse no serían de importe significativo. Al margen de lo expuesto, la Sociedad presenta



todas sus declaraciones cumpliendo estrictamente sus obligaciones fiscales tanto formales como materiales.

## 10.2 – Administraciones Públicas. Cuentas deudoras y acreedoras

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 los saldos que componen los epígrafes deudores y acreedores de Administraciones Públicas son los siguientes:

| (Miles de euros)   | Año 2021     |              | Año 2020     |               |
|--|--------------|--------------|--------------|---------------|
|  | Deudores     | Acreedores   | Deudores     | Acreedores    |
| <b>Administraciones Públicas Deudoras</b>                  |              |              |              |               |
| Por IVA  | 5.790        |              | 4.902        |               |
| Por IVA Intracomunitario                                   | 2            |              | 2            |               |
| Por Impuesto sobre Sociedades                              | 321          |              | 308          |               |
| Comisión Europea (nota 15.1)                               | 2.677        |              | 389          |               |
| <b>Administraciones Públicas Acreedoras</b>                |              |              |              |               |
| Por IRPF (Retenciones mes de diciembre)                    |              | 4.844        |              | 5.078         |
| Por Seguridad Social (Cuotas mes de noviembre y diciembre) |              | 5.012        |              | 5.098         |
| <b>Total</b>   | <b>8.790</b> | <b>9.856</b> | <b>5.601</b> | <b>10.176</b> |

Dentro del epígrafe Administraciones Públicas, se incluyen los siguientes conceptos y situaciones:

- a) Liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2021 pendientes de devolución por 321 miles de euros.
  
- b) Con fecha efecto 1 de abril de 2012, la Sociedad quedó inscrita en el Registro de Devolución Mensual del IVA de la AEAT (REDEME). En fecha 31 de diciembre de 2021, la deuda por IVA pendiente de cobro es de 5.790 miles de euros, de los cuales 1.276 miles de euros corresponden a la liquidación del mes de septiembre, 2.567 miles de euros corresponden a la liquidación del mes de octubre, 981 miles de euros



corresponden a la liquidación del mes de noviembre y 966 miles de euros corresponden a la liquidación del mes de diciembre de 2021. En fechas 31 de enero de 2022 y 24 de febrero de 2022 se han cobrado 1.276 miles de euros y 2.567 miles de euros correspondientes a la liquidación del IVA de septiembre y octubre de 2021, respectivamente.

- c) Dentro de la partida Comisión Europea, se incluye una subvención otorgada y pendiente de cobrar por la adquisición de autobuses (ver nota 15.1).

### 10.3 – Impuesto sobre Beneficios

- a) Las bases imponibles de los ejercicios 2021 y 2020 tienen el siguiente detalle:

| <b>(Miles de euros)</b>  | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
|--|-----------------|-----------------|
| Resultado contable del ejercicio   | 7.259           | 0               |
| Diferencia positiva permanente   | 130             | 105             |
| Diferencia negativa temporaria   | -1.887          | -1.887          |
| Diferencia negativa permanente   | -6.935          | 0               |
| Impuesto sobre Sociedades  | 40              | 0               |
| <b>Base Imponible previa</b>   | <b>-1.393</b>   | <b>-1.782</b>   |
| <i>Base Imponible previa actividad bonificada</i>                          | <i>-1.758</i>   | <i>0</i>        |
| <i>Base Imponible previa actividad no bonificada</i>                       | <i>365</i>      | <i>0</i>        |
| Compensación Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores (70%/60%) | -91             | 0               |
| <b>Base Imponible</b>  | <b>274</b>      | <b>-1.782</b>   |
| Cuota íntegra (25%)  | 68              | 0               |
| Bonificación (99%)   | 0               | 0               |
| Deducciones  | -28             | 0               |
| <b>Cuota líquida positiva</b>  | <b>40</b>       | <b>0</b>        |

La diferencia negativa temporaria corresponde al 10% de la reversión del 30% del importe de los gastos de amortización contable de los años 2013 y 2014 que no eran fiscalmente deducibles. La diferencia negativa permanente por 6.395 miles de euros corresponde a la excepción del 95% aplicable sobre la renta obtenida por la transmisión de valores de entidades residentes.

### b) Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores

A continuación, se relacionan las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores pendientes de compensación, así como los ejercicios hasta los cuales se pueden aplicar:

| (Miles de euros)                 | Bases imponibles<br>negativas de ejercicios<br>anteriores |
|----------------------------------|---|
| Año                              |   |
| 2015                             | 1.783   |
| 2016                             | 3.812   |
| 2017                             | 1.788   |
| 2018                             | 3.777   |
| 2019                             | 2.777   |
| 2020                             | 1.782   |
| <b>TOTAL</b>                     | <b>15.719</b>   |
| <b>Pendiente de deducir 2021</b> | <b>91</b>   |

### c) Deduciones

A continuación, se relacionan las deducciones pendientes de imputar y que se pueden aplicar durante los 15 años siguientes al ejercicio en que se originan:

|   | Ejercicio<br>de origen | Importe pendiente<br>de imputar |
|---|------------------------|---------------------------------|
| Inversiones para medio ambiente           | 2007                   | 938                             |
|   | 2008                   | 11                              |
|   | 2009                   | 446                             |
|   | 2010                   | 170                             |
|   | 2011                   | 31                              |
|   | 2012                   | 20                              |
|   | 2013                   | 24                              |
|   | 2014                   | 7                               |
| Creación ocupación minusválidos           | 2008                   | 81                              |
|   | 2009                   | 69                              |
|   | 2010                   | 83                              |
|   | 2011                   | 62                              |
|   | 2013                   | 9                               |
| Contribuciones a Planes de Pensiones      | 2007                   | 156                             |
|   | 2008                   | 110                             |
|   | 2009                   | 68                              |
|   | 2010                   | 35                              |
| Donaciones a entidades sin ánimo de lucro | 2014                   | 43                              |
|   | 2015                   | 36                              |
|   | 2016                   | 26                              |
|   | 2017                   | 35                              |
|   | 2018                   | 44                              |
|   | 2019                   | 39                              |
|   | 2020                   | 37                              |
| Gastos de formación profesional           | 2009                   | 19                              |
|   | 2010                   | 8                               |
| <b>TOTAL</b>                              |                        | <b>2.607</b>                    |

#### 10.4 – Otros aspectos fiscales

- Impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos

Con la Ley 6/2018 de 3 de julio, vigente a partir del 1 de enero de 2019, desapareció el tramo autonómico del impuesto sobre hidrocarburos, quedando integrado dentro del tipo estatal especial del impuesto sobre hidrocarburos. Trimestralmente, la Sociedad recibe de la Agencia Tributaria 49 euros por cada 1.000 litros de gasóleo suministrado a los autobuses, 48 euros correspondientes a la parte estatal especial y 1 euros correspondiente a la parte estatal general de este impuesto sobre hidrocarburos. En relación a la devolución de la parte del impuesto sobre hidrocarburos del gasóleo profesional, durante el año 2021, la Sociedad ha recibido 699



miles de euros por 13.895 miles de litros de gasóleo de la Agencia Tributaria (en el año 2020 recibió 681 miles de euros por 13.894 litros de gasóleo).

- Otros impuestos Especiales

- Impuesto sobre hidrocarburos

La Sociedad presentó reclamación económico administrativa para la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por consumo de gasóleo profesional de los autobuses no reconocidos por la Agencia Tributaria, del período 2014, 2016 y 2017 (por un total de 100 miles de euros). En fecha 30 de abril de 2021 se ha recibido una resolución favorable del TEAR de Cataluña, en relación a la reclamación de 2017. El 4 de octubre de 2021 se han cobrado 60 miles de euros (53 miles de euros de principal y 7 miles de euros de intereses). Quedan pendientes las resoluciones de los años 2014 y 2016.

Por otro lado, la Sociedad consiguió el reconocimiento por parte de la Agencia Tributaria, de la exención del impuesto especial sobre hidrocarburos aplicado al consumo de gas de la central combinada de cogeneración de electricidad de Horta.

- IVPEE (Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica)

Este impuesto graba la producción e incorporación de energía eléctrica al sistema (7% del importe total recibido por la Sociedad por este concepto). El RD Ley 12/2021 de 24 de junio, estableció la suspensión temporal del IVPEE durante el tercer trimestre de 2021. Posteriormente, el RD Ley 17/2021 de 14 de septiembre extendió también esta suspensión al cuarto trimestre de 2021. El RD Ley 29/2021 de 21 de diciembre proroga la suspensión temporal de este impuesto hasta el 31-03-2022.

Así mismo, la Sociedad presentó en su momento, una reclamación económico administrativa para la devolución del IVPEE del período 2013-2018 (96 miles de euros),

dada su derogación expresa según el RD Ley 15/2018. En fecha 3 de marzo de 2021, el TSJUE ha resuelto que la directiva europea de impuestos especiales no se opone a la normativa española que regula este impuesto, manifestando así la legalidad en la aplicación del IVPEE. La Sociedad ha decidido no presentar ningún recurso al respecto.

- Impuesto especial sobre la electricidad

El 16 de septiembre de 2021 entró en vigor el RD Ley 17/2021. En esta normativa se dicta una nueva medida excepcional y transitoria desde esta fecha hasta el 31 de diciembre de 2021, donde se establece una reducción del tipo de gravamen del 5,1127% al 0,5%, reducción aplicable directamente a las facturas recibidas de los suministradores y comercializadores de energía. El RD Ley 29/2021 de 21 de diciembre prorroga la reducción de este impuesto hasta el 30 de abril de 2022.

- Suministro Inmediato de Información a la AEAT (SII)

Según indicaba el Real Decreto 596/2016 de 2 de diciembre de modernización, mejora e impulso del uso de medios electrónicos en la gestión del IVA, desde el día 1 de julio de 2017 se suministran electrónicamente los registros de facturación emitida y recibida a la Agencia Tributaria (Suministro Inmediato de Información – SII), ya que la Sociedad tiene la obligación de llevar sus libros registro mediante la sede electrónica de la Agencia Tributaria.

- La Sociedad está al corriente de sus obligaciones fiscales en lo referente a declaraciones, liquidaciones y notificaciones.

## NOTA 11 – INGRESOS Y GASTOS

En los cuadros siguientes se describen y cuantifican, en miles de euros, los conceptos que integran cada una de las rúbricas de la cuenta de pérdidas y ganancias.

### 11.1 – Ingresos

| <b>(Miles de euros)</b>                                 | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
|---|-----------------|-----------------|
| <b>Ventas. Recaudación</b>                              |                 |                 |
| Viajeros transportados según validaciones (en millones) | 147             | 115             |
| Tarifa media (euros)                                    | 0,48            | 0,49            |
| Recaudación   | 75.948          | 60.664          |
| Descuentos sobre ventas                                 | -1.249          | -558            |
| Rappels sobre ventas                                    | -11             | -86             |
| Comisiones por venta de títulos                         | 211             | -46             |
| Gastos sistema tarifario integrado                      | -4.132          | -3.669          |
| <b>Suma</b>   | <b>70.767</b>   | <b>56.305</b>   |
| <b>Ingresos accesorios a la explotación</b>             |                 |                 |
| Publicidad  | 6.972           | 1.979           |
| Máquinas vending  | 56              | 56              |
| Ventas de residuos                                      | 73              | 15              |
| Consultoría exterior                                    | 345             | 343             |
| Servicios a otras empresas                              | 872             | 642             |
| Servicios a Projectes i Serveis de Mobilitat, SA        | 33              | 33              |
| Servicios a Transports Metropolitans de Barcelona, SL   | 41              | 43              |
| Servicios a la ATM                                      | 0               | 25              |
| Intervención - Inspección                               | 105             | 55              |
| Ingresos Plan de Pensiones (CP 1995-1997)               | 1.567           | 3.252           |
| Servicio de lanzadoras a Metro                          | 1.129           | 1.773           |
| Penalizaciones a proveedores                            | 86              | 159             |
| Otros   | 75              | 71              |
| <b>Suma</b>   | <b>11.354</b>   | <b>8.446</b>    |
| <b>Subvenciones especiales (ver nota 15.3)</b>          |                 |                 |
| Tarjeta Rosa Metropolitana                              | 4.662           | 4.662           |
| Líneas 80-81-82-83                                      | -30             | 1.436           |
| Operación compra 30 buses                               | 253             | 0               |
| Otras   | 73              | 372             |
| <b>Suma</b>   | <b>4.958</b>    | <b>6.470</b>    |
| <b>Subvenciones al servicio (ver nota 15.2)</b>         |                 |                 |
| Administraciones por Contrato Programa                  | 256.877         | 253.210         |
| <b>Suma</b>   | <b>256.877</b>  | <b>253.210</b>  |
| <b>Total ingresos</b>                                   | <b>343.956</b>  | <b>324.431</b>  |



## 11.2 – Gastos de explotación

| (Miles de euros)                                     | <u>Año 2021</u>       | <u>Año 2020</u>       |
|--|-----------------------|-----------------------|
| <b>Aprovisionamientos</b>                            |                       |                       |
| Material de consumo y reposición                     | 10.290                | 9.725                 |
| Material de oficina                                  | 236                   | 189                   |
| Billeteaje   | 15                    | 18                    |
| <b>Suma</b>  | <b><u>10.541</u></b>  | <b><u>9.932</u></b>   |
| <b>Carburantes</b>                                   |                       |                       |
| Gasóleo A  | 11.715                | 9.445                 |
| Gas Natural  | 7.284                 | 6.516                 |
| Otros  | 543                   | 425                   |
| <b>Suma</b>  | <b><u>19.542</u></b>  | <b><u>16.386</u></b>  |
| <b>Personal</b>                                      |                       |                       |
| Sueldos y salarios                                   | 177.768               | 169.666               |
| Seguridad Social                                     | 64.227                | 61.629                |
| Indemnizaciones                                      | 263                   | 380                   |
| Aportaciones corrientes por pensiones (CP 1995-1997) | 1.567                 | 3.252                 |
| Resto aportaciones pensiones                         | 1.296                 | 1.383                 |
| Otros gastos de personal                             | 7.552                 | 7.035                 |
| <b>Suma</b>  | <b><u>252.673</u></b> | <b><u>243.345</u></b> |



|  | <u>Año 2021</u> | <u>Año 2020</u> |
|--|-----------------|-----------------|
| <b>Servicios exteriores</b>                          |                 |                 |
| Alquileres y cánones                                 | 722             | 802             |
| Reparación y conservación de elementos de transporte | 5.157           | 6.720           |
| Reparación y conservación del resto del inmovilizado | 3.696           | 3.323           |
| Transportes  | 321             | 312             |
| Seguros  | 6.125           | 2.921           |
| Asistencia técnica y estudios                        | 1.627           | 1.741           |
| Seguridad y vigilancia                               | 2.011           | 1.572           |
| Transporte y manipulación de recaudación             | 16              | 16              |
| Gastos de informática                                | 4.177           | 3.938           |
| Contrato de interrelaciones Metro-TB                 | 1.189           | 1.679           |
| Interrelaciones TB-TMB,L                             | 43              | 14              |
| Gastos Bus Turístico                                 | 1.344           | 1.194           |
| Limpieza y saneamiento                               | 6.649           | 5.571           |
| Promoción y comunicación                             | 1.153           | 1.701           |
| Consumos   | 1.517           | 1.394           |
| Comunicaciones                                       | 471             | 493             |
| Otros  | 1.699           | 2.102           |
| <b>Suma</b>  | <b>37.917</b>   | <b>35.493</b>   |
| <b>Tributos</b>                                      |                 |                 |
| Impuesto sobre actividades económicas                | 126             | 126             |
| Impuesto sobre bienes inmuebles                      | 240             | 229             |
| Impuesto sobre gases fluorados                       | 28              | 22              |
| Impuesto sobre valor producción energía eléctrica    | 17              | 12              |
| Tasas diversas                                       | 139             | 108             |
| <b>Suma</b>  | <b>550</b>      | <b>497</b>      |
| <b>Variaciones de provisiones</b>                    |                 |                 |
| Provisiones por tráfico                              | 2.807           | 85              |
| <b>Suma</b>  | <b>2.807</b>    | <b>85</b>       |
| <b>Resultados por ventas de inmovilizado</b>         |                 |                 |
| Resultados por ventas de inmovilizado                | -254            | -130            |
| <b>Suma</b>  | <b>-254</b>     | <b>-130</b>     |
| <b>Otros resultados (nota 10.4)</b>                  | <b>-53</b>      | <b>0</b>        |
| <b>Total gastos de explotación</b>                   | <b>323.723</b>  | <b>305.608</b>  |



### 11.3 – Amortizaciones

| (Miles de euros)            | <u>Año 2021</u> | <u>Año 2020</u> |
|-----------------------------|-----------------|-----------------|
| De inmovilizado intangible  | 2.584           | 2.436           |
| De inmovilizado material    | 29.172          | 28.645          |
| <b>Total amortizaciones</b> | <b>31.756</b>   | <b>31.081</b>   |

### 11.4 – Resultado financiero antes de subvenciones

| (Miles de euros)   | <u>Año 2021</u> | <u>Año 2020</u> |
|--|-----------------|-----------------|
| <b>Gastos financieros</b>  |                 |                 |
| De créditos y leasings   | 1.000           | 1.181           |
| Otros  | 437             | 146             |
|  | <u>1.437</u>    | <u>1.327</u>    |
| <b>Ingresos financieros</b>  |                 |                 |
| De créditos y préstamos  | 306             | 332             |
| Intereses devolución IVMDH (nota 10.4)                             | 7               | 0               |
| Diferencias positivas de cambio                                    | 1               | 0               |
| Otros  | 1.305           | 1.054           |
|  | <u>1.619</u>    | <u>1.386</u>    |
| <b>Deterioro y resultado por venta de instrumentos financieros</b> |                 |                 |
| Resultado por enajenaciones y otros                                | 7.299           | 0               |
|  | <u>7.299</u>    | <u>0</u>        |
| <b>Total resultado financiero antes de subvenciones</b>            | <b>-7.481</b>   | <b>-59</b>      |



## 11.5 – Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias (nota 15.1)

| (Miles de euros)  | Año 2021      | Año 2020      |
|---|---------------|---------------|
| Subvención Insero   | 0             | 40            |
| Subvención Contrato Programa 2009-2010                                | 507           | 1.358         |
| Subvención Contrato Programa 2014-2017                                | 2.726         | 2.726         |
| Subvención Contracte Programa 2018                                    | 3.200         | 3.200         |
| Subvención Contracte Programa 2019                                    | 3.550         | 3.550         |
| Subvención Contracte Programa 2020                                    | 321           | 0             |
| Subvención Convenio Gas Natural                                       | 590           | 619           |
| Otras subvenciones en capital   | 447           | 705           |
| <b>Total subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias</b> | <b>11.341</b> | <b>12.198</b> |

## NOTA 12 – PROVISIONES Y CONTINGENCIAS

### 12.1 – Provisiones y Contingencias

Se han dotado provisiones para afrontar responsabilidades probables o ciertas, según la norma de valoración descrita en la nota 4, cuyo movimiento, en miles de euros, se describe a continuación:

| Año 2021<br>(Miles de euros)          | Saldo a<br>01-01-21 | Variación Provisiones |              | Saldo a<br>a 31-12-21 |
|---------------------------------------|---------------------|-----------------------|--------------|-----------------------|
|                                       |                     | Dotaciones            | Aplicaciones |                       |
| Provisión por reclamaciones laborales | 2.260               | 176                   | 1.998        | 438                   |
| Provisión por responsabilidad civil   | 60                  | 0                     | 0            | 60                    |
| Otras provisiones                     | 2.315               | 21                    | 200          | 2.136                 |
| <b>Total</b>                          | <b>4.635</b>        | <b>197</b>            | <b>2.198</b> | <b>2.634</b>          |

| Año 2020<br>(Miles de euros)          | Saldo a      | Variación Provisiones |              | Saldo a      |
|---------------------------------------|--------------|-----------------------|--------------|--------------|
|                                       | 01-01-20     | Dotaciones            | Aplicaciones | a 31-12-20   |
| Provisión por reclamaciones laborales | 2.089        | 401                   | 230          | 2.260        |
| Provisión por responsabilidad civil   | 60           | 0                     | 0            | 60           |
| Otras provisiones                     | 2.296        | 19                    | 0            | 2.315        |
| <b>Total</b>                          | <b>4.445</b> | <b>420</b>            | <b>230</b>   | <b>4.635</b> |

Las provisiones por reclamaciones laborales corresponden básicamente a demandas por conflictos colectivos y a otras demandas individuales.

Dentro de otras provisiones dotadas en el ejercicio 2015 y que se han mantenido para los ejercicios siguientes, se incluía una provisión por una demanda contra la Mutua Universal y en la cual la Sociedad figuraba como tercero civilmente responsable.

## NOTA 13 – INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

### 13.1 – Inversiones

Las inversiones acumuladas asociadas a medio ambiente, en miles de euros, son las siguientes:



**Año 2021**

| <b>Suministro e instalación de depuradoras en cocheras</b>      | <b>Valor de adquisición</b> | <b>Amortización</b> | <b>Valor neto</b> |
|---|-----------------------------|---------------------|-------------------|
| - Ponent  | 190                         | 162                 | 28                |
| - Triangle  | 482                         | 436                 | 46                |
| - Zona Franca I   | 416                         | 381                 | 35                |
| - Zona Franca 4   | 2                           | 2                   | 0                 |
| - Horta   | 366                         | 328                 | 38                |
| <b>Suma</b>   | <b>1.456</b>                | <b>1.309</b>        | <b>147</b>        |
| <b>Cambio de gasóleo C a gas natural en Zona Franca I</b>       | <b>216</b>                  | <b>216</b>          | <b>0</b>          |
| <b>Instalación de calefacción a gas natural en Horta</b>        | <b>815</b>                  | <b>815</b>          | <b>0</b>          |
| <b>Puntos verdes</b>  |                             |                     |                   |
| - Zona Franca I   | 140                         | 140                 | 0                 |
| - Horta   | 95                          | 95                  | 0                 |
| - Triangle  | 80                          | 80                  | 0                 |
| - Ponent  | 55                          | 29                  | 26                |
| <b>Suma</b>   | <b>370</b>                  | <b>344</b>          | <b>26</b>         |
| <b>Paneles solares</b>  |                             |                     |                   |
| - Zona Franca I   | 72                          | 71                  | 1                 |
| - Horta   | 24                          | 24                  | 0                 |
| <b>Suma</b>   | <b>96</b>                   | <b>95</b>           | <b>1</b>          |
| <b>Sistema de gestión medioambiental</b>                        | <b>107</b>                  | <b>98</b>           | <b>9</b>          |
| <b>Equipo para suministrar Ad-Blue</b>                          |                             |                     |                   |
| - Horta   | 182                         | 150                 | 32                |
| - Triangle  | 168                         | 148                 | 20                |
| - Ponent  | 114                         | 83                  | 31                |
| <b>Suma</b>   | <b>464</b>                  | <b>381</b>          | <b>83</b>         |
| <b>Prensa 100 TN tratamiento residuos</b>                       | <b>4</b>                    | <b>4</b>            | <b>0</b>          |
| <b>Proyecto cogeneración de energía</b>                         |                             |                     |                   |
| - Horta   | 531                         | 529                 | 2                 |
| - Triangle  | 496                         | 151                 | 345               |
| <b>Suma</b>   | <b>1.027</b>                | <b>680</b>          | <b>347</b>        |
| <b>Filtros de partículas para autobuses</b>                     | <b>4.053</b>                | <b>4.053</b>        | <b>0</b>          |
| <b>Hibridación autobuses</b>                                    | <b>8.036</b>                | <b>8.036</b>        | <b>0</b>          |
| <b>Equipo aislamiento buses híbridos</b>                        | <b>8</b>                    | <b>8</b>            | <b>0</b>          |
| <b>Medida de consumos</b>                                       | <b>49</b>                   | <b>43</b>           | <b>6</b>          |
| <b>Vehículos auxiliares eléctricos</b>                          | <b>787</b>                  | <b>328</b>          | <b>459</b>        |
| <b>Infraestructura híbridos cocheras</b>                        | <b>740</b>                  | <b>692</b>          | <b>48</b>         |
| <b>Analizador diagnosis híbridos</b>                            | <b>13</b>                   | <b>13</b>           | <b>0</b>          |
| <b>Recarga bus eléctrico</b>                                    | <b>1.628</b>                | <b>130</b>          | <b>1.498</b>      |
| <b>Recarga vehículos auxiliares</b>                             | <b>114</b>                  | <b>24</b>           | <b>90</b>         |
| <b>Iluminación eficiente</b>                                    | <b>203</b>                  | <b>107</b>          | <b>96</b>         |
| <b>Licencia ambiental Triangle</b>                              | <b>111</b>                  | <b>0</b>            | <b>111</b>        |
| <b>Estación recarga eléctrica Triangle</b>                      | <b>1.630</b>                | <b>376</b>          | <b>1.254</b>      |
| <b>Estaciones recarga eléctrica en la calle (Forum /Cisell)</b> | <b>2.260</b>                | <b>334</b>          | <b>1.926</b>      |
| <b>Proyecto Scada</b>   | <b>1.001</b>                | <b>635</b>          | <b>366</b>        |
| <b>Proyecto Electrobus/ Programa Elena (BEI)</b>                | <b>322</b>                  | <b>322</b>          | <b>0</b>          |
| <b>Sistema eficiencia energética</b>                            | <b>186</b>                  | <b>144</b>          | <b>42</b>         |
| <b>Total Inversiones</b>  | <b>25.696</b>               | <b>19.187</b>       | <b>6.509</b>      |

No hay contingencias ni responsabilidades de tipo medioambiental y las que pudieran existir están cubiertas por el seguro de responsabilidad civil.

### 13.2 – Gastos

Los gastos incurridos en los ejercicios 2021 y 2020 para la protección y mejora de medio ambiente se muestran en el siguiente detalle:

| Materiales y Servicios Exteriores<br>(Miles de euros) | Año 2021   |            |          |            | Año 2020   |            |          |            |
|---|------------|------------|----------|------------|------------|------------|----------|------------|
|   | Servicios  |            |          | Total      | Servicios  |            |          | Total      |
|   | Materiales | exteriores | Resto    |            | Materiales | exteriores | Resto    |            |
| Auditorías medio ambiente                             | 0          | 16         | 0        | 16         | 0          | 5          | 0        | 5          |
| Actuaciones de mejora                                 | 0          | 16         | 0        | 16         | 0          | 41         | 0        | 41         |
| Tratamientos de residuos                              | 0          | 470        | 0        | 470        | 0          | 358        | 0        | 358        |
| Gestión mediambiental                                 | 1          | 191        | 1        | 193        | 6          | 122        | 2        | 130        |
| <b>Total gastos</b>                                   | <b>1</b>   | <b>693</b> | <b>1</b> | <b>695</b> | <b>6</b>   | <b>526</b> | <b>2</b> | <b>534</b> |

Durante el ejercicio 2021 la empresa ha seguido realizando actuaciones de inspección, análisis y retirada de posibles elementos de amianto en las instalaciones y dependencias.

### 13.3 – Autobuses con Gas Natural

Desde el año 2002 se han adquirido los siguientes autobuses que funcionan con gas natural. En el ejercicio 2021 se ha producido la incorporación de nuevos autobuses, por esta razón el valor de adquisición de autobuses de gas natural es de 134.856 miles de euros, a 31 de diciembre de 2020 era de 148.728 miles de euros:



| <b>Año 2021</b><br><b>(Miles de euros)</b> | <b>Valor de</b>    |                     |                   |
|--|--------------------|---------------------|-------------------|
|  | <b>adquisición</b> | <b>Amortización</b> | <b>Valor neto</b> |
| Autobuses gas natural año 2002             | 1.432              | 1.432               | 0                 |
| Autobuses gas natural año 2005             | 231                | 231                 | 0                 |
| Autobuses gas natural año 2006             | 3.113              | 3.113               | 0                 |
| Autobuses gas natural año 2007             | 7.707              | 7.707               | 0                 |
| Autobuses gas natural año 2009             | 11.741             | 11.741              | 0                 |
| Autobuses gas natural año 2010             | 15.322             | 14.063              | 1.259             |
| Autobuses gas natural año 2011             | 10.140             | 8.824               | 1.316             |
| Autobuses gas natural año 2012             | 7.834              | 6.330               | 1.504             |
| Autobuses gas natural año 2016             | 5.065              | 2.169               | 2.896             |
| Autobuses gas natural año 2017             | 1.167              | 390                 | 777               |
| Autobuses gas natural año 2018             | 17.911             | 4.862               | 13.049            |
| Autobuses gas natural año 2019             | 27.915             | 5.585               | 22.330            |
| Autobuses gas natural año 2020             | 8.664              | 1.401               | 7.263             |
| Autobuses gas natural año 2021             | 16.614             | 777                 | 15.837            |
| <b>Total autobuses con gas natural</b>     | <b>134.856</b>     | <b>68.625</b>       | <b>66.231</b>     |

A lo largo del ejercicio 2021 se han producido bajas de autobuses comprados en los ejercicios 2002, 2005, 2006 y 2007.

| <b>Año 2020</b><br><b>(Miles de euros)</b> | <b>Valor</b>       |                     |                   |
|--|--------------------|---------------------|-------------------|
|  | <b>adquisición</b> | <b>Amortización</b> | <b>Valor neto</b> |
| Autobuses gas natural año 2002             | 4.069              | 4.069               | 0                 |
| Autobuses gas natural año 2005             | 15.307             | 15.307              | 0                 |
| Autobuses gas natural año 2006             | 5.966              | 5.966               | 0                 |
| Autobuses gas natural año 2007             | 17.626             | 17.626              | 0                 |
| Autobuses gas natural año 2009             | 11.741             | 11.158              | 583               |
| Autobuses gas natural año 2010             | 15.322             | 12.786              | 2.536             |
| Autobuses gas natural año 2011             | 10.140             | 7.979               | 2.161             |
| Autobuses gas natural año 2012             | 7.834              | 5.677               | 2.157             |
| Autobuses gas natural año 2016             | 5.065              | 1.747               | 3.318             |
| Autobuses gas natural año 2017             | 1.167              | 292                 | 875               |
| Autobuses gas natural año 2018             | 17.911             | 3.370               | 14.541            |
| Autobuses gas natural año 2019             | 27.915             | 3.259               | 24.656            |
| Autobuses gas natural año 2020             | 8.664              | 680                 | 7.984             |
| <b>Total autobuses amb gas natural</b>     | <b>148.727</b>     | <b>89.916</b>       | <b>58.811</b>     |

Asimismo, en el año 2004 se hicieron obras en la cochera de Zona Franca, para adecuar las instalaciones, por un importe de 1.742 miles de euros. El valor neto de estas obras a 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020 es el siguiente:

| <b>Año 2021</b><br><b>(Miles de euros)</b> | <b>Valor de</b>    |                     |                   |
|--|--------------------|---------------------|-------------------|
|  | <b>adquisición</b> | <b>Amortización</b> | <b>Valor neto</b> |
| Taller autobuses gas natural               | 1.641              | 1.641               | 0                 |
| <b>Total taller gas natural</b>            | <b>1.641</b>       | <b>1.641</b>        | <b>0</b>          |

| <b>Año 2020</b><br><b>(Miles de euros)</b> | <b>Valor de</b>    |                     |                   |
|--|--------------------|---------------------|-------------------|
|  | <b>adquisición</b> | <b>Amortización</b> | <b>Valor neto</b> |
| Taller autobuses gas natural               | 1.641              | 1.641               | 0                 |
| <b>Total taller gas natural</b>            | <b>1.641</b>       | <b>1.641</b>        | <b>0</b>          |

### 13.4 – Autobuses híbridos

Desde el año 2010 se han adquirido autobuses que funcionan con sistema híbrido. En el ejercicio 2021 se ha producido la incorporación de nuevos autobuses, por dicha razón el valor de adquisición de autobuses que funcionan con sistema híbrido es de 130.113 miles de euros, a 31 de diciembre de 2020 era de 120.443 miles de euros.

El valor neto de estos autobuses a 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020, en miles de euros, es el siguiente:



| <b>Año 2021</b><br><b>(Miles de euros)</b> | <b>Valor</b><br><b>adquisición</b> | <b>Amortización</b> | <b>Valor neto</b> |
|--|------------------------------------|---------------------|-------------------|
| Autobuses híbridos año 2010                | 865                                | 795                 | 70                |
| Autobuses híbridos año 2012                | 5.228                              | 4.464               | 764               |
| Autobuses híbridos año 2013                | 11.386                             | 8.546               | 2.840             |
| Autobuses híbridos año 2015                | 12.561                             | 6.321               | 6.240             |
| Autobuses híbridos año 2016                | 22.140                             | 9.312               | 12.828            |
| Autobuses híbridos año 2017                | 23.855                             | 7.964               | 15.891            |
| Autobuses híbridos año 2018                | 23.042                             | 6.876               | 16.166            |
| Autobuses híbridos año 2019                | 12.218                             | 2.925               | 9.293             |
| Autobuses híbridos año 2020                | 9.150                              | 1.401               | 7.749             |
| Autobuses híbridos año 2021                | 9.669                              | 22                  | 9.647             |
| <b>Total autobuses híbridos</b>            | <b>130.114</b>                     | <b>48.626</b>       | <b>81.488</b>     |

| <b>Año 2020</b><br><b>(Miles de euros)</b> | <b>Valor</b><br><b>adquisición</b> | <b>Amortización</b> | <b>Valor neto</b> |
|--|------------------------------------|---------------------|-------------------|
| Autobuses híbridos año 2010                | 865                                | 723                 | 142               |
| Autobuses híbridos año 2012                | 5.227                              | 3.622               | 1.605             |
| Autobuses híbridos año 2013                | 11.386                             | 6.924               | 4.462             |
| Autobuses híbridos año 2015                | 12.561                             | 5.274               | 7.287             |
| Autobuses híbridos año 2016                | 22.140                             | 7.467               | 14.673            |
| Autobuses híbridos año 2017                | 23.855                             | 5.976               | 17.879            |
| Autobuses híbridos año 2018                | 23.041                             | 4.956               | 18.085            |
| Autobuses híbridos año 2019                | 12.218                             | 1.907               | 10.311            |
| Autobuses híbridos año 2020                | 9.150                              | 639                 | 8.511             |
| <b>Total autobuses híbridos</b>            | <b>120.443</b>                     | <b>37.488</b>       | <b>82.955</b>     |

### 13.5 – Autobuses eléctricos

Desde el año 2019 se han adquirido autobuses eléctricos. En el ejercicio 2021 se ha producido la incorporación de nuevos autobuses, por esta razón el valor de adquisición de estos autobuses que funcionan con sistema eléctrico es de 22.771 miles de euros, a 31 de diciembre de 2020 era de 5.676 miles de euros.

El valor neto de estos autobuses a 31 de diciembre de 2021 y 2020, en miles de euros, es el siguiente:



| <b>Año 2021</b><br><b>(Miles de euros)</b> | <b>Valor</b>          |                     |                   |
|--|-----------------------|---------------------|-------------------|
|  | <b>de adquisición</b> | <b>Amortización</b> | <b>Valor neto</b> |
| Autobuses Eléctricos año 2019              | 2.116                 | 492                 | 1.624             |
| Autobuses Eléctricos año 2020              | 3.560                 | 586                 | 2.974             |
| Autobuses Eléctricos año 2021              | 17.095                | 735                 | 16.360            |
| <b>Total autobuses eléctricos</b>          | <b>22.771</b>         | <b>1.813</b>        | <b>20.958</b>     |

| <b>Año 2020</b><br><b>(Miles de euros)</b> | <b>Valor</b>          |                     |                   |
|--|-----------------------|---------------------|-------------------|
|  | <b>de adquisición</b> | <b>Amortización</b> | <b>Valor neto</b> |
| Autobuses Eléctricos año 2019              | 2.116                 | 316                 | 1.800             |
| Autobuses Eléctricos año 2020              | 3.560                 | 289                 | 3.271             |
| <b>Total autobuses eléctricos</b>          | <b>5.676</b>          | <b>605</b>          | <b>5.071</b>      |

### 13.6 – Autobuses de hidrógeno

En el año 2020 se firmó un contrato para la compra de 8 autobuses eléctricos con pila de hidrógeno por un importe total de 5.294 miles de euros, de los cuales a 31 de diciembre de 2021 se ha contabilizado como inversión en curso un importe de 629 miles de euros (265 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).

### 13.7 – Otras Inversiones del año

Las otras inversiones realizadas durante los ejercicios 2021 y 2020 por razones medioambientales corresponden a:



---

| <b>(Miles de euros)</b>           | <b>Año 2021</b> |
|-----------------------------------|-----------------|
| Puntos recarga bus eléctrico      | 1.090           |
| Vehículos auxiliares eléctricos   | 129             |
| Depuradora Triangle               | 29              |
| Estaciones recarga Fòrum y Cisell | 22              |
| <b>Total</b>                      | <b>1.270</b>    |

---

---

| <b>(Miles de euros)</b>              | <b>Año 2020</b> |
|--------------------------------------|-----------------|
| Estaciones recarga Fòrum y Cisell    | 486             |
| Vehículos auxiliares eléctricos      | 201             |
| Puntos recarga bus eléctrico         | 64              |
| Sistema Scada                        | 19              |
| Puntos recarga vehículos auxiliares  | 18              |
| Sistema Gestión Medioambiental       | 12              |
| Estación recarga Triangle            | 7               |
| Infraestructura híbridos en cocheras | 1               |
| <b>Total</b>                         | <b>808</b>      |

---

## NOTA 14 – RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL

La Sociedad mantiene compromisos por pensiones de aportación y prestación definida con sus empleados, instrumentados mediante un plan de pensiones de ocupación, tal y como establece la normativa que regula la exteriorización de compromisos por pensiones.

El 20 de septiembre de 2000 se presentó a la Dirección General de Seguros el Plan de Reequilibrio para la exteriorización de los compromisos por pensiones. Previamente la Sociedad efectuó la promoción del Plan de Pensiones, en la modalidad de empleo para sus empleados, registrado en la Dirección de Seguros el 9 de septiembre de 1999, y al cual se

adhirió hasta el 25 de julio de 1999 un total de 2.818 empleados sobre una plantilla total de 2.822.

Después de un proceso de concurrencia de ofertas, se seleccionó como Entidad Gestora del Plan de Pensiones de Vidacaixa y a la Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona como Entidad Depositaria.

En fecha 28 de julio de 2014 se cambió la entidad depositaria pasando a ser Cecabank, SA.

El mismo día de su presentación a la Dirección General de Seguros se efectuó la transferencia al Fondo de los recursos constituidos hasta aquella fecha, por un importe de 27.998 miles de euros. En fecha 23 de octubre de 2001 se recibió de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (Ministerio de Economía) la aprobación del Plan de Reequilibrio correspondiente al Plan de Pensiones de los empleados de Transports de Barcelona, SA.

En fecha 27 de diciembre de 2002 se presentó una modificación del Plan de Reequilibrio en adaptación a la Disposición Adicional decimoctava del Proyecto de Ley de Medidas de Reformas del Sistema Financiero, que fue aceptada posteriormente por la Dirección General de Seguros.

El Plan de Reequilibrio estableció que las aportaciones para amortizar los déficits de Pasivos y Activos que resultaban de los cálculos actuariales se realizarían en 12 años (2000-2012) a un tipo de interés del 4%:

|                          |  |                    |
|--------------------------|--|--------------------|
| <b><u>Hipótesis:</u></b> | <b><u>Hipótesis:</u></b> De tipos de interés | 4%                 |
|                          | Biométricas                                  |                    |
|                          | Tablas de mortalidad de activos              | EVK 90 (Activos)   |
|                          | Tablas de invalidez de activos               | SS 90              |
|                          | Tablas de mortalidad de pasivos              | GR 80 (-2 años)    |
|                          | Tablas de mortalidad de inválidos            | EVK 80 (Inválidos) |

| <b>(Miles de euros)</b>              | <b>METRO</b>  | <b>TB</b>      | <b>TOTAL</b>   |
|--------------------------------------|---------------|----------------|----------------|
| <b>Obligaciones:</b>                 |               |                |                |
| Pasivos                              | 55.334        | 105.080        | 160.414        |
| Activos                              | 54.627        | 40.702         | 95.329         |
| Transferencia de fondos constituidos | -35.097       | -27.998        | -63.095        |
| <b>Déficit por servicios pasados</b> | <b>74.864</b> | <b>117.784</b> | <b>192.648</b> |

El plan de amortización de los déficits por servicios pasados de partícipes y beneficiarios presenta los siguientes vencimientos de principal:

| <b>(Miles de euros)</b> | <b>METRO</b>  | <b>TB</b>      | <b>TOTAL</b>   |
|-------------------------|---------------|----------------|----------------|
| <b>Años</b>             |               |                |                |
| 2000-2010               | 57.642        | 91.794         | 149.436        |
| 2011                    | 8.532         | 12.548         | 21.080         |
| 2012                    | 8.690         | 13.442         | 22.132         |
| <b>Total 2000-2012</b>  | <b>74.864</b> | <b>117.784</b> | <b>192.648</b> |

A 31 de diciembre de 2012, la Sociedad terminó de aportar los importes correspondientes a los déficits por servicios pasados de partícipes y beneficiarios.

Además, cada Sociedad debe realizar las aportaciones corrientes mensuales correspondientes al personal en activo que, juntamente con las aportaciones de los partícipes, proveerán al Plan de los recursos establecidos para hacer frente a las prestaciones que recogen los Reglamentos de los Planes de Pensiones.

Para hacer frente a estas obligaciones de pasado las Sociedades disponían de las aportaciones a recibir de las Administraciones por este concepto en el periodo 2000-2012.

En fecha 19 de diciembre de 2008 la Comisión de Control del Plan de Pensiones de empleo de Transports de Barcelona, SA acordó substituir la tabla de mortalidad de pasivos GR 80 (-2

años) por la tabla PER 2000P (producción) por prestaciones causadas antes del 3 de junio de 1999. Por prestaciones causadas con posterioridad se aplica la tabla GR 95.

En fecha 22 de febrero de 2011, la Comisión de Control del Plan de Pensiones acordó la modificación de las bases técnicas del Plan de Pensiones de forma que el tipo de interés técnico pasó a ser el 3,2% con efectos 1 de enero de 2011, según el acuerdo de fecha 26 de abril de 2011.

En fecha 23 de febrero de 2017, la Comisión de Control del Plan de Pensiones acordó la modificación del tipo de interés técnico al 3,08%.

A partir del ejercicio 2019 ha sido de aplicación al Plan de Pensiones un tipo del 1,57% (tipo de interés máximo publicado por la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones). La Sociedad efectuó una aportación de 2.033 miles de euros en el ejercicio 2020 derivada del mencionado cambio del tipo de interés con cargo a los recursos disponibles para esta finalidad.

Con efecto 31 de diciembre de 2020, dejan de ser aplicables las tablas anteriores según resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones de 17 de diciembre de 2020. En fecha 24 de noviembre de 2021, la Comisión de Control aprobó el plan de amortización del déficit general por el cambio de tablas biométricas (PER 2020), por importe de 13.723 miles de euros, que se amortizarán en cinco años según el siguiente cuadro de aportaciones de la Sociedad a un interés del 1,57%:

| <b>(Miles de euros)</b> | <b>Principal</b> | <b>Intereses</b> | <b>Total</b>  |
|-------------------------|------------------|------------------|---------------|
| <b><u>Años</u></b>      |                  |                  |               |
| 2021                    | 3.617            | 216              | 3.833         |
| 2022                    | 2.832            | 159              | 2.991         |
| 2023                    | 2.623            | 114              | 2.737         |
| 2024                    | 2.421            | 73               | 2.494         |
| 2025                    | 2.230            | 35               | 2.265         |
| <b>Total 2021-2025</b>  | <b>13.723</b>    | <b>597</b>       | <b>14.320</b> |

Tanto el importe del déficit como su financiación asociada a las Administraciones se han aplicado a la cuenta de reservas por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes.

Durante los años 2021 y 2020, la Sociedad ha realizado aportaciones corrientes que se destinan a cubrir las contingencias de jubilación y riesgo (nota 11.2).

## NOTA 15 – SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS

### 15.1 – Subvenciones en Capital, donaciones y legados

| <b>Año 2021</b>                 | <b>Saldo a</b>    | <b>Incorporac.</b> | <b>Trasp. a rtdos.</b> | <b>Saldo a</b>    |
|---------------------------------|-------------------|--------------------|------------------------|-------------------|
| <b>(Miles de euros)</b>         | <b>01-01-2021</b> | <b>2021</b>        | <b>2021</b>            | <b>31-12-2021</b> |
| Subv.en capital CP 2009-2010    | 507               | 0                  | 507                    | 0                 |
| Subv.en capital CP 2014-2017    | 18.205            | 0                  | 2.726                  | 15.479            |
| Subv.en capital CP 2018         | 29.117            | 0                  | 3.200                  | 25.917            |
| Subv.en capital CP 2019         | 35.204            | 0                  | 3.550                  | 31.654            |
| Subv.en capital CP 2020         | 3.370             | 0                  | 321                    | 3.049             |
| Subv.en capital CP 2021         | 0                 | 23.648             | 0                      | 23.648            |
| Subv. Buses AMB                 | 0                 | 11.157             | 0                      | 11.157            |
| Subv.Gas Natural                | 2.180             | 0                  | 590                    | 1.590             |
| Subv.IDAE                       | 317               | 0                  | 163                    | 154               |
| Subv.ELENA                      | 34                | 0                  | 21                     | 13                |
| Subv. CINEA                     | 389               | 4.990              | 224                    | 5.155             |
| Societat Catalana Mobilitat, SA | 59                | 0                  | 0                      | 59                |
| Centro Médico Colaborador INSS  | 1.248             | 79                 | 0                      | 1.327             |
| Otras subvenciones              | 125               | 0                  | 39                     | 86                |
| <b>Total</b>                    | <b>90.755</b>     | <b>39.874</b>      | <b>11.341</b>          | <b>119.288</b>    |

| <b>Año 2020</b>                 | <b>Saldo a</b>    | <b>Incorporac.</b> | <b>Trasp. a rtdos.</b> | <b>Saldo a</b>    |
|---------------------------------|-------------------|--------------------|------------------------|-------------------|
| <b>(Miles de euros)</b>         | <b>01-01-2020</b> | <b>2020</b>        | <b>2020</b>            | <b>31-12-2020</b> |
| Subv.en capital CP 2009-2010    | 1.865             | 0                  | 1.358                  | 507               |
| Subv.en capital CP 2014-2017    | 20.931            | 0                  | 2.726                  | 18.205            |
| Subv.en capital CP 2018         | 32.317            | 0                  | 3.200                  | 29.117            |
| Subv.en capital CP 2019         | 38.754            | 0                  | 3.550                  | 35.204            |
| Subv.en capital CP 2020         | 0                 | 3.370              | 0                      | 3.370             |
| Subv.Gas Natural                | 2.799             | 0                  | 619                    | 2.180             |
| Subv.IDAE                       | 578               | 0                  | 261                    | 317               |
| Subv.ELENA                      | 42                | 0                  | 8                      | 34                |
| Subv.Wifi Ciutadà               | 385               | 0                  | 385                    | 0                 |
| Societat Catalana Mobilitat, SA | 59                | 0                  | 0                      | 59                |
| Centro Médico Colaborador INSS  | 667               | 581                | 0                      | 1.248             |
| Subv.otorgadas transitorias     | 0                 | 389                | 0                      | 389               |
| Otras subvenciones              | 216               | 0                  | 91                     | 125               |
| <b>Total</b>                    | <b>98.613</b>     | <b>4.340</b>       | <b>12.198</b>          | <b>90.755</b>     |

Las subvenciones de los Contratos Programa 2009-2010, 2014-2017, 2018, 2019, 2020 y 2021 derivan de los acuerdos mencionados en estos Contratos.

En fecha 15 de diciembre de 2009, la Sociedad y Gas Natural, SDG formalizaron un convenio de colaboración en la reducción de emisiones contaminantes con el Área Metropolitana de Barcelona. En virtud de este convenio, la Sociedad ha recibido diversas aportaciones de Gas Natural, SDG para inversiones relacionadas con el medio ambiente, por un importe de 13.016 miles de euros para el período 2010-2015.

En relación a Otras Subvenciones, corresponden básicamente a las concedidas por el INSERSO (Instituto de Servicios Sociales del Ministerio de Trabajo), para compensar parte de los costes de adaptación de los autobuses para su utilización por personas discapacitadas, al Plan Renove Industrial (Ministerio de Industria y Energía) en concepto de ayuda a la renovación de la flota y a la Agencia de Soporte de la empresa catalana en concepto de ayuda para llevar a cabo el “Proyecto de R+D de la tecnología híbrida para autobuses urbanos”.

La subvención del “Instituto para la diversificación y ahorro de la energía” (IDAE) corresponde a las ayudas asociadas a inversiones medioambientales recibidas en los ejercicios 2013 y 2014.

La subvención ELENA corresponde a la concedida por el BEI para el proyecto ELECTROBUS (Red Bus Energía Eficiente para Barcelona).

La subvención en capital “Wifi ciudadà” corresponde al objetivo del Ayuntamiento de Barcelona de extender la red “Wifi Ciudadà” al transporte público, concretamente a la flota de autobuses operativa de Transports de Barcelona, SA.

La Societat Catalana per a la Mobilitat, SA corresponde a la donación de acciones realizada en fecha 23 de mayo de 2017 (nota 8.1.1).

Transports de Barcelona, SA es empresa colaboradora con el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) en materia de gestión de contingencias laborales por accidentes de trabajo. Anualmente se efectúa balance entre las primas retenidas y el coste de las actuaciones gestionadas por la empresa y con este cálculo se procede a dotar la reserva de estabilización de mejora de prestaciones al amparo de lo que determina el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, Ley General de la Seguridad Social.

En fecha 11 de mayo de 2018 Transports de Barcelona, SA adquirió junto con Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, un nuevo local como centro médico, destinado a las contingencias médicas laborales y comunes. Se estudió y evaluó qué parte del espacio está destinado a contingencias laborales (colaboradora INSS) y según este uso se determinó un porcentaje del 71,52%. Por ello, se ha procedido a la aplicación del fondo de reserva que debe financiar el local y los equipos comunes, en la parte afectada a contingencias laborales como empresa colaboradora por un importe de 1.327 miles de euros. En fecha 13 de abril de 2021 se firmó el acta de recepción de la obra del nuevo local que funciona como centro médico, destinado a las contingencias médicas laborales y comunes.

En fecha 6 de noviembre de 2020, la Comisión Europea escogió el proyecto de Transports de Barcelona, SA (CEF 2019-ES-TM-6346-W) como elegible y beneficiario de una subvención en

capital para la renovación de la flota neta de autobuses de hasta 9.214 miles de euros, que se ejecutará en buena parte entre 2021 y 2022 y de la cual se han reconocido 5.379 miles de euros a fecha 31 de diciembre de 2021. Dadas las circunstancias de la pandemia y su afectación sobre la Sociedad, las Administraciones Públicas y otros proveedores, se ha producido un retraso en la licitación de los proyectos que provocará una solicitud de modificación del acuerdo de la subvención con CINEA, para hacerlo extensivo hasta el 31 de diciembre de 2023, entre otros temas de alcance de las inversiones propuestas.

En fecha 29 de julio de 2020, el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprobó el inicio del procedimiento para que Transports de Barcelona, SA procediera a la compra de 30 autobuses que, una vez recepcionados, serían cedidos al AMB para su adscripción al servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno de Barcelona y otros municipios del ámbito Norte. La financiación será asumida íntegramente por el AMB, estimándose un importe inicial de 11.250 miles de euros. Esta estimación se concretará en el momento de la adjudicación de los contratos por parte de la Sociedad y se aprobarán los correspondientes acuerdos de gasto para compensar a la Sociedad de los costes asumidos, previamente a la puesta a disposición de los autobuses al operador designado por el AMB.

Por Resolución provisional de la Secretaría General de Transportes y Movilidad de 17 de febrero de 2022, publicada en el BOE el 23 de febrero de 2022, se han otorgado provisionalmente las ayudas para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en las entidades locales incluidas en el Anexo I de dicha Resolución, con la definición de las actuaciones individuales a ejecutar, con cargo a los presupuestos de 2022 y 2023.

El Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y otros municipios del AMB solicitaron ayudas finalistas para Transports de Barcelona, SA. Las ayudas otorgadas provisionalmente, en miles de euros, son las siguientes:

**ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA  
(Miles de euros)**

| Tipo de Proyecto               | Actuación   | Importe       | Subvención otorgada | % s/total inversión |
|--------------------------------|---|---------------|---------------------|---------------------|
| Autobuses eléctricos           | 5 autobuses eléctricos de 12m y 4 autobuses de 18m        | 5.713         | 2.040               | 35,71%              |
| Digitalización servicio de Bus | Videovigilancia y Sistemas de Información a bordo del bus | 12.400        | 11.160              | 90,00%              |
| <b>Total</b>                   |   | <b>18.113</b> | <b>13.200</b>       |                     |

**AYUNTAMIENTO DE BARCELONA  
(Miles de euros)**

| Tipo de Proyecto     | Actuación  | Importe       | Subvención otorgada | % s/total inversión |
|----------------------|--|---------------|---------------------|---------------------|
| Autobuses eléctricos | 54 autobuses eléctricos de 12m y 20 autobuses de 18m | 45.567        | 16.000              | 35,11%              |
| <b>Total</b>         |  | <b>45.567</b> | <b>16.000</b>       |                     |

**RESTO DE MUNICIPIOS  
(Miles de euros)**

|                           |                                | Importe       | Subvención otorgada | % s/total inversión |
|---------------------------|--------------------------------|---------------|---------------------|---------------------|
| L'Hospitalet de Llobregat | 6 autobuses eléctricos de 12m  | 3.063         | 1.200               | 39,18%              |
| Cornellà de Llobregat     | 12 autobuses eléctricos de 12m | 6.126         | 2.400               | 39,18%              |
| Esplugues de Llobregat    | 1 autobés eléctrico de 12m     | 511           | 200                 | 39,18%              |
| Sant Adrià del Besós      | 3 autobuses eléctricos de 12m  | 1.531         | 600                 | 39,18%              |
| <b>Total</b>              |                                | <b>11.231</b> | <b>4.400</b>        |                     |

**Total Inversión/Subvención provisional**
**74.911 33.600**

A continuación, se presenta la inversión y la subvención otorgada provisionalmente por actuaciones:

| <b>(Miles de euros)</b>        |               |                     |
|--------------------------------|---------------|---------------------|
| Actuación                      | Importe       | Subvención otorgada |
| Autobuses eléctricos 12m y 18m | 62.511        | 22.440              |
| Digitalización servicio de Bus | 12.400        | 11.160              |
| <b>Total</b>                   | <b>74.911</b> | <b>33.600</b>       |

Respecto a las altas de inversión hasta el 31 de diciembre de 2021 correspondientes a las actuaciones detalladas en el cuadro anterior, las subvenciones en capital provisionales correspondientes serían las siguientes:

| <b>(Miles de euros)</b>        | <b>Inversiones</b> |                            |                                    |                               |
|--------------------------------|--------------------|----------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
|                                | <b>Importe</b>     | <b>Subvención otorgada</b> | <b>contabilizadas a 31-12-2021</b> | <b>Subvención provisional</b> |
| <b>Actuación</b>               |                    |                            |                                    |                               |
| Autobuses eléctricos 12m y 18m | 62.511             | 22.440                     | 0                                  | 0                             |
| Digitalización servicio de Bus | 12.400             | 11.160                     | 260                                | 234                           |
| <b>Total</b>                   | <b>74.911</b>      | <b>33.600</b>              | <b>260</b>                         | <b>234</b>                    |

Dado que se trata de una resolución provisional de otorgación de subvenciones, los traspasos entre Administraciones otorgantes, si procede, se registrarán en el año 2022 (nota 7.3.3).

## 15.2 – Subvenciones al servicio

| <b>Año 2021</b>                  |                |                |                |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>(Miles de euros)</b>          | <b>METRO</b>   | <b>TB</b>      | <b>TMB</b>     |
| <b>ATM por Contrato Programa</b> |                |                |                |
| Necesidades Corrientes           | 361.797        | 256.877        | 618.674        |
| <b>Total</b>                     | <b>361.797</b> | <b>256.877</b> | <b>618.674</b> |

Estas subvenciones incluyen las mayores necesidades de TMB por el impacto de la Covid-19, recogidas en las notas 7.3.3 y 7.8.

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2021 (nota 7.3).



| <b>Año 2020</b>                         |                |                |                |
|---|----------------|----------------|----------------|
| <b>(Miles de euros)</b>                 | <b>METRO</b>   | <b>TB</b>      | <b>TMB</b>     |
| <b><u>ATM por Contrato Programa</u></b> |                |                |                |
| Necesidades Corrientes                  | 406.847        | 253.211        | 660.058        |
| <b>Total</b>                            | <b>406.847</b> | <b>253.211</b> | <b>660.058</b> |

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2020 (nota 7.2).

### 15.3 – Otras Subvenciones

| <b>(Miles de euros)</b>                            | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
|--|-----------------|-----------------|
| <b>Àrea Metropolitana de Barcelona</b>             |                 |                 |
| Tarjeta Rosa Metropolitana                         | 4.662           | 4.662           |
| Líneas 80, 81, 82 y 83                             | -31             | 1.436           |
| Operación AMB 30 autobuses                         | 253             | 0               |
| <b>Suma</b>  | <b>4.884</b>    | <b>6.098</b>    |
| <b>Instituto Municipal de Servicios Funerarios</b> |                 |                 |
| Líneas 102, 103 y 104                              | 73              | 42              |
| <b>Suma</b>  | <b>73</b>       | <b>42</b>       |
| <b>Otras subvenciones</b>                          | <b>0</b>        | <b>330</b>      |
| <b>Total</b>                                       | <b>4.957</b>    | <b>6.470</b>    |

La subvención “Operación AMB 30 autobuses” corresponde a la subvención a recibir por parte de la Sociedad por los gastos asumidos por Transports de Barcelona, SA en el encargo por parte del AMB de la operación de compra de 30 autobuses a ceder posteriormente al AMB.

Las subvenciones contabilizadas para los años 2021 y 2020 lo han sido en función de los acuerdos contractuales establecidos con los Organismos y Entidades mencionadas en el cuadro anterior (ver nota 7.6).



## NOTA 16 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

### 16.1 – Nuevas tarifas

El día 1 de enero de 2022 entran en vigor las nuevas tarifas, que son las mismas aplicadas en el año 2021.

Las tarifas de los títulos integrados son aprobadas por la ATM. Estos títulos se validan en los autobuses de Transports de Barcelona, SA y en las estaciones de metro de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. Asimismo, estos títulos integrados se venden tanto desde las máquinas distribuidoras de las estaciones de metro de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA como desde la web y app de Transports de Barcelona, SA.

El día 1 de enero de 2020 entró en vigor un nuevo esquema de tarifas de transporte público del área de Barcelona, que tiene los siguientes objetivos:

- Favorecer a los usuarios habituales
- Reducir las emisiones contaminantes a través de la captación de usuarios de medios de transporte privados que pasen a utilizar medios de transporte colectivos
- Simplificar la gamma de abonos

A continuación, se detallan los títulos más utilizados:

| <b>CUADRO SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO</b> |  |
|---|--|
| T-Casual<br>(1 a 6 zonas)                 | Tarjeta multi-viaje que permite realizar 10 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Título unipersonal, lo podrá utilizar cualquier persona que sea portadora, pero no permitirá viajar al mismo tiempo más de una persona.   |
| T-Usual<br>(1 a 6 zonas)                  | Título de transporte que permite realizar un número ilimitado de desplazamientos en las zonas delimitadas por la primera validación, en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera validación. Título personalizado mediante DNI.   |
| T-Jove<br>(1 a 6 zonas)                   | Título de transporte que permite hacer un número ilimitado de desplazamientos, en las zonas delimitadas por la primera validación, en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Validez: 90 días consecutivos desde la primera validación. Título personalizado mediante DNI o carnets acreditativos de los operadores, para personas menores de 25 años.   |
| T-Día<br>(1 a 6 zonas)                    | Título que permite realizar un número ilimitado de desplazamientos, en las zonas delimitadas por la primera validación, en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Validez: 24 horas a partir de la primera validación. Permite como máximo, una ida y vuelta al Aeropuerto T-1 y Aeropuerto T-2 de la L9 SUD. Título unipersonal.  |
| T-Grup<br>(1 a 6 zonas)                   | Tarjeta multi-viaje que permite realizar 70 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas). Validez: 30 días consecutivos desde la primera validación. Título multipersonal.  |
| T-Familiar<br>(1 a 6 zonas)               | Tarjeta multi-viaje que permite realizar 8 desplazamientos integrados en todos los modos de transporte según las zonas a cruzar (de 1 a 6 zonas) en 30 días consecutivos desde la primera validación. Título multipersonal, no requiere acreditación. Entrará en vigor el 1 de marzo de 2020.  |
| T-Aire                                    | Tarjeta multipersonal de 2 viajes integrados (de 1 a 6 zonas) a utilizar el mismo día de la primera validación, activándose la venta en las máquinas automáticas los días en que se declare una situación de episodio ambiental de contaminación.  |
| T-Verda                                   | Tarjeta gratuita y con viajes ilimitados durante tres años, para personas que hayan desguazado su vehículo contaminante y hayan renunciado a comprar cualquier otro en tres años. Lo gestiona el AMB.  |
| T-4                                       | Título válido para realizar 10 desplazamientos integrados en la red de autobuses y metro de TMB (excepto los servicios especiales y Bus Turístico), red de autobuses del AMB, FGC y TRAM (únicamente Zona 1). Título personal, válido, únicamente adjuntando alguna de las siguientes tarjetas identificativas: <ul style="list-style-type: none"> <li>-Tarjeta Rosa Metropolitana de tarifa reducida</li> <li>-Carnet Rosa Metropolitano de tarifa reducida</li> <li>-Carnet Amarillo Metropolitano</li> <li>-Tarjeta de Pensionista "B" de FGC</li> </ul>  |
| Tarjeta Rosa                              | Tarjeta personal e intransferible con la que se puede viajar gratuitamente o bien con tarifa reducida, en: <ul style="list-style-type: none"> <li>-Líneas regulares de autobús de TMB</li> <li>-Ferrocarrils de la Generalitat (dentro la 1a.corona metropolitana)</li> <li>-Metro</li> <li>-Trambaix</li> <li>-Trambesós y Funicular de Montjuïc</li> </ul> Servicios regulares de las siguientes empresas dentro del ámbito del Área Metropolitana de Barcelona (AMB): Tusgsal, Authosa, Sagalés, Rosanbus, Oliveras, Soler i Sauret (Urbanos de Sant Feliu, Esplubús, JustTram y JustMetro), Monh y TCC2 (PR4). |
| Tarjeta T-16                              | Título de transporte para los niños y niñas de 4 a 16 años que les permite realizar gratuitamente un número ilimitado de viajes, en la red de transporte público del sistema tarifario integrado, dentro de la misma zona tarifaria en la que resida el niño o la niña. Es un título personalizado con el nombre y el DNI/NIE/pasaporte, que se tiene que validar en cada viaje, y sólo lo puede utilizar el niño o la niña que sea titular.   |



| <b>PRECIOS DE LOS TÍTULOS INTEGRADOS AÑO 2022</b><br>(en euros) |               |                |                |                |                |                |
|---|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|   | <b>1 Zona</b> | <b>2 Zonas</b> | <b>3 Zonas</b> | <b>4 Zonas</b> | <b>5 Zonas</b> | <b>6 Zonas</b> |
| Billete sencillo<br>(no integrado)                              | 2,40          |                |                |                |                |                |
| Billete sencillo aeropuerto<br>(no integrado)                   | 5,15          |                |                |                |                |                |
| T-casual  | 11,35         | 22,40          | 30,50          | 39,20          | 45,05          | 47,90          |
| T-usual   | 40,00         | 53,85          | 75,60          | 92,55          | 106,20         | 113,75         |
| T-jove  | 80,00         | 105,20         | 147,55         | 180,75         | 207,40         | 222,25         |
| T-dia   | 10,50         | 16,00          | 20,10          | 22,45          | 25,15          | 28,15          |
| T-grup  | 79,45         | 156,80         | 213,50         | 274,40         | 315,35         | 335,30         |
| T-familiar  | 10,00         | 19,00          | 27,00          | 35,00          | 40,00          | 42,00          |
| T-aire  | 2,05          | 4,05           | 5,50           | 7,55           | 8,10           | 8,60           |
| T-4   | 4,00          |                |                |                |                |                |

| <b>PRECIOS DE LOS TÍTULOS INTEGRADOS AÑO 2021</b><br>(en euros) |               |                |                |                |                |                |
|---|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|   | <b>1 Zona</b> | <b>2 Zonas</b> | <b>3 Zonas</b> | <b>4 Zonas</b> | <b>5 Zonas</b> | <b>6 Zonas</b> |
| Billete sencillo<br>(no integrado)                              | 2,40          |                |                |                |                |                |
| Billete sencillo aeropuerto<br>(no integrado)                   | 5,15          |                |                |                |                |                |
| T-casual  | 11,35         | 22,40          | 30,50          | 39,20          | 45,05          | 47,90          |
| T-usual   | 40,00         | 53,85          | 75,60          | 92,55          | 106,20         | 113,75         |
| T-jove  | 80,00         | 105,20         | 147,55         | 180,75         | 207,40         | 222,25         |
| T-dia   | 10,50         | 16,00          | 20,10          | 22,45          | 25,15          | 28,15          |
| T-grup  | 79,45         | 156,80         | 213,50         | 274,40         | 315,35         | 335,30         |
| T-familiar  | 10,00         | 19,00          | 27,00          | 35,00          | 40,00          | 42,00          |
| T-aire  | 2,05          | 4,05           | 5,50           | 7,55           | 8,10           | 8,60           |
| T-4   | 4,00          |                |                |                |                |                |



| <b>Comparación de precios zona 1 año 2022 con precios año 2021<br/>(en euros)</b> |                 |                 |
|---|-----------------|-----------------|
|   | <b>Año 2022</b> | <b>Año 2021</b> |
| Billete sencillo<br>(no integrado)  | 2,40            | 2,20            |
| Billete sencillo aeropuerto<br>(no integrado)                                     | 5,15            | 5,15            |
| T-casual  | 11,35           | 11,35           |
| T-usual   | 40,00           | 40,00           |
| T-jove  | 80,00           | 80,00           |
| T-dia   | 10,50           | 10,50           |
| T-grup  | 79,45           | 79,45           |
| T-familiar  | 10,00           | 10,00           |
| T-aire  | 2,05            | 2,05            |
| T-4   | 4,00            | 4,00            |

| <b>Comparación de precios zona 1 año 2021 con precios año 2020<br/>(en euros)</b> |                 |                 |
|---|-----------------|-----------------|
|   | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
| Billete sencillo<br>(no integrado)  | 2,40            | 2,40            |
| Billete sencillo aeropuerto<br>(no integrado)                                     | 5,15            | 5,15            |
| T-casual  | 11,35           | 11,35           |
| T-usual   | 40,00           | 40,00           |
| T-jove  | 80,00           | 80,00           |
| T-dia   | 10,50           | 10,50           |
| T-grup  | 79,45           | 79,45           |
| T-familiar  | 10,00           | 10,00           |
| T-aire  | 2,05            | 2,05            |
| T-4   | 4,00            | 4,00            |



**16.2** – Aunque la prórroga del Estado de alarma aprobada por el Consejo de Ministros el pasado 3 de noviembre de 2020 finalizó el 9 de mayo de 2021, el Consejo de Administración de la ATM, el pasado 22 de diciembre de 2021, decidió mantener las tarifas del transporte público para el próximo ejercicio 2022.

La decisión del Consejo de Administración de la ATM se tomó a pesar de la reducción de viajeros provocada por la pandemia de la Covid-19, y que sitúa la demanda global en la red de transporte público del próximo ejercicio aún por debajo de los valores previos a la pandemia. En este sentido, en la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales todavía se estaba negociando entre las Administraciones, los convenios y acuerdos de financiación que deberían permitir cubrir las mayores necesidades del sistema de transporte gestionado por la ATM para el año 2021 y siguientes, así como el déficit adicional provocado por la pandemia de la Covid-19. En este marco, también debería formalizarse el correspondiente Contrato Programa ATM-TMB con el objetivo de cubrir sus necesidades para el año 2022 y siguientes.

Cabe señalar que los riesgos geopolíticos actuales también suponen por su efecto sobre los mercados, unas mayores necesidades para el ejercicio 2022.

## **NOTA 17 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS**

### **17.1 – Transacciones con empresas del Grupo y otras partes vinculadas**

Las operaciones y saldos con empresas vinculadas al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 son las siguientes, en miles de euros:

|  | Año 2021     | Año 2020     |
|--|--------------|--------------|
| <b>Servicios recibidos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA</b>   |              |              |
| Servicios prestados por el personal de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en la explotación de autobuses               | 1.094        | 916          |
| Servicios de asistencia y otros en virtud del Contrato de Interrelaciones  | 1.189        | 1.679        |
| Compra electricidad a FMB  | 143          | 29           |
| <b>Total servicios recibidos</b>   | <b>2.426</b> | <b>2.624</b> |
| <b>Servicios prestados a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA</b>  |              |              |
| Servicios prestados por el personal de Transports de Barcelona, SA en la explotación de Metro                                | 950          | 978          |
| Servicios de lanzaderas  | 1.129        | 1.773        |
| <b>Total servicios prestados</b>   | <b>2.079</b> | <b>2.751</b> |
| <b>Servicios prestados a Projectes i Serveis de Mobilitat, SA</b>  |              |              |
| Servicios prestados por el personal de Transports de Barcelona, SA en la explotación de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA | 33           | 33           |
| Servicios de cooperación exterior  | 120          | 62           |
| <b>Total servicios prestados</b>   | <b>153</b>   | <b>95</b>    |
| <b>Servicios recibidos de TMB, SL</b>  |              |              |
| Servicios de medios publicitarios  | 43           | 14           |
| <b>Total gasto financiero</b>  | <b>43</b>    | <b>14</b>    |
| <b>Servicios prestados a TMB, SL</b>   |              |              |
| Servicios de asistencia y otros en virtud del Contrato de Interrelaciones  | 37           | 38           |
| Servicios especiales Bus Turístic  | 4            | 6            |
| Venta de títulos   | 1.448        | 653          |
| Otros  | 6            | 7            |
| <b>Total servicios prestados</b>   | <b>1.495</b> | <b>704</b>   |
| <b>Servicios prestados a la Fundación TMB</b>  |              |              |
| Servicios prestados por el personal de Transports de Barcelona, SA a la Fundación TMB y servicios subcontratados             | 52           | 51           |
| Donación e ingresos a cuenta de la Fundación TMB   | 130          | 105          |
| <b>Total servicios prestados</b>   | <b>182</b>   | <b>156</b>   |
| <b>Ingreso financiero</b>  |              |              |
| Intereses asist.financiera de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA   | 283          | 309          |
| <b>Total ingreso financiero</b>  | <b>283</b>   | <b>309</b>   |



### SALDOS CON PARTES VINCULADAS EN EL EJERCICIO

| (Miles de euros)                  | Año 2021<br>Otras<br>empresas<br>del Grupo | Año 2020<br>Otras<br>empresas<br>del Grupo |
|-----------------------------------|--|--|
| <b>Activo no corriente</b>        |  |  |
| Instrumentos de Patrimonio        | 14.176                                     | 5.464                                      |
| Créditos a empresas               | 0  | 0  |
| <b>Total Activo no corriente</b>  | <b>14.176</b>                              | <b>5.464</b>                               |
| <b>Activo corriente</b>           |  |  |
| Deudores comerciales              | 5.000                                      | 3.209                                      |
| Inversiones en empresas del grupo | 39.000                                     | 27.500                                     |
| <b>Total Activo corriente</b>     | <b>44.000</b>                              | <b>30.709</b>                              |
| <b>Pasivo corriente</b>           |  |  |
| Acreedores comerciales            | 62   | 178  |
| <b>Total Pasivo corriente</b>     | <b>62</b>                                  | <b>178</b>                                 |

## 17.2 – Fundación TMB

En fecha 22 de julio de 2010 se constituyó la Fundació TMB (Transports Metropolitans de Barcelona) con una aportación al fondo dotacional de 60 miles de euros. Los socios fundadores y su aportación figuran en el detalle siguiente:

| (Miles de euros)   | Aportaciones |
|--|--------------|
| Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB)                                     | 18           |
| Transports de Barcelona, SA (TB)   | 18           |
| Projectes i Serveis de Mobilitat, SA   | 18           |
| Fundación Privada ECOM   | 3            |
| Fundación ONCE para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad | 3            |
| <b>Total Fondo Dotacional</b>  | <b>60</b>    |

La Fundación TMB es una entidad sin ánimo de lucro y tiene por objeto la conservación del fondo de material histórico y documental del patrimonio histórico, cultural y social de TMB, el fomento y promoción del transporte público y el impulso de acciones de carácter social para promover la integración de ciertos colectivos socialmente menos favorecidos.

### **17.3 – Consejo de Administración y Alta Dirección**

El Consejo de Administración ha estado formado, en el transcurso del año 2021, por 15 miembros. La Alta Dirección de la Sociedades recae en los Consejeros que tienen delegación especial del Consejo.

El total de remuneraciones por todos los conceptos de los miembros del Consejo ha sido de 133 miles de euros (en el ejercicio 2020 fueron 124 miles de euros), de los cuales corresponden a retribuciones a la Alta Dirección la cantidad de 78 miles de euros (67 miles de euros en el ejercicio 2020). La Sociedad ha satisfecho una póliza de responsabilidad civil de Administradores y Directivos por importe de 4 miles de euros en el año 2021 (4 miles de euros en el año 2020).

El resto del personal directivo tiene formalizados contratos de trabajo de carácter común, siéndoles de aplicación el Estatuto de los Trabajadores y otras disposiciones de carácter general.

El personal de Alta Dirección tiene el derecho de inscribirse en el Plan de Pensiones de Empleo que, tanto Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA como Transports de Barcelona, SA, tienen establecidos para sus empleados. En consecuencia, el régimen de aportaciones al que está obligada la Sociedad y de percepción de prestaciones a que tiene derecho este personal son los mismos que rigen para el conjunto de la plantilla, y de los cuales se informa ampliamente en la nota 14. No se han hecho aportaciones para este colectivo durante los ejercicios 2021 ni 2020.



Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida y de créditos concedidos al personal de Alta Dirección, éste no ha hecho uso durante los ejercicios 2021 ni 2020.

Durante el año 2021 no se ha pagado ninguna indemnización al personal de Alta Dirección (tampoco en el año 2020).

#### 17.4 – Información artículo 229 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital

En cumplimiento del artículo 229 del Texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, de acuerdo con las comunicaciones recibidas de los Administradores (los miembros del Consejo de Administración) de la Sociedad, no constan situaciones de conflicto de interés.

### NOTA 18 – OTRA INFORMACIÓN

18.1 – El número medio de personas empleadas en los ejercicios 2021 y 2020, expresado por actividades, se desglosa a continuación:

| Actividad                             | Número medio de personas |              |
|---------------------------------------|--------------------------|--------------|
|                                       | Año 2021                 | Año 2020     |
| Centros operativos de Negocio (CON's) | 3.852                    | 3.859        |
| Ingeniería y Talleres Bus             | 100                      | 100          |
| Infraestructuras Bus                  | 33                       | 35           |
| Otros servicios operativos            | 91                       | 94           |
| Áreas funcionales                     | 269                      | 276          |
| Plantilla cedidos TB a Metro          | 9                        | 10           |
| <b>Total</b>                          | <b>4.354</b>             | <b>4.374</b> |

El número total de personas distribuidas por actividades y sexo al final de los ejercicios 2021 y 2020 es el siguiente:

| Año 2021     | Actividad                             | Total a      |              |            |
|--------------|---------------------------------------|--------------|--------------|------------|
|              |                                       | 31-12-201    | Hombres      | Mujeres    |
|              | Centros operativos de Negocio (CON's) | 4.110        | 3.800        | 310        |
|              | Ingeniería y Talleres Bus             | 104          | 101          | 3          |
|              | Infraestructuras Bus                  | 35           | 33           | 2          |
|              | Otros servicios operativos            | 93           | 86           | 7          |
|              | Áreas funcionales                     | 284          | 172          | 112        |
|              | Plantilla cedidos TB a Metro          | 9            | 6            | 3          |
| <b>Total</b> |                                       | <b>4.635</b> | <b>4.198</b> | <b>437</b> |

| Año 2020     | Actividad                             | Total a      |              |            |
|--------------|---------------------------------------|--------------|--------------|------------|
|              |                                       | 31-12-2020   | Hombres      | Mujeres    |
|              | Centros operativos de Negocio (CON's) | 4.006        | 3.715        | 291        |
|              | Ingeniería y Talleres Bus             | 107          | 104          | 3          |
|              | Infraestructuras Bus                  | 36           | 34           | 2          |
|              | Otros servicios operativos            | 103          | 96           | 7          |
|              | Áreas funcionales                     | 296          | 189          | 107        |
|              | Plantilla cedidos TB a Metro          | 11           | 7            | 4          |
| <b>Total</b> |                                       | <b>4.559</b> | <b>4.145</b> | <b>414</b> |

El número medio de personas empleadas en los ejercicios 2021 y 2020 con discapacidad superior o igual al 33% se detalla a continuación:

| Sexo         | Año 2021      | Año 2020      |
|--------------|---------------|---------------|
| Hombres      | 103,46        | 106,42        |
| Mujeres      | 8,83          | 8,95          |
| <b>Total</b> | <b>112,29</b> | <b>115,37</b> |

**18.2** – El importe de los honorarios correspondientes a los ejercicios 2021 y 2020 por auditoría de cuentas y otros servicios prestados se detalla a continuación:



| <b>(Miles de euros)</b>   |                 |                 |
|---|-----------------|-----------------|
| <b>Honorarios por auditoría de cuentas y otros servicios prestados por la sociedad auditora</b> | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
| Servicios de auditoría  | 47              | 47              |
| Otros servicios   | 14              | 10              |
| <b>Total</b>  | <b>61</b>       | <b>57</b>       |

Ni la sociedad auditora ni ninguna empresa vinculada han presentado servicios fiscales a la Sociedad.

### **18.3 – Información sobre el período medio de pago a proveedores. Disposición Adicional Tercera. Obligación de información de la Ley 15/2010 de 5 de julio.**

A continuación, se detalla la información requerida por la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010 de 5 de julio, según la resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas.

| <b>(Miles de euros)</b>  |                 |                 |
|--|-----------------|-----------------|
| <b>Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre</b> | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
|  | <b>Días</b>     | <b>Días</b>     |
| Período medio de pago a proveedores                            | 50              | 56              |
| Ratio de operaciones pagadas                                   | 50              | 57              |
| Ratio de operaciones pendientes de pago                        | 51              | 44              |
|  | <b>Importe</b>  | <b>Importe</b>  |
| Total pagos realizados   | 139.639         | 137.687         |
| Total pagos pendientes   | 15.295          | 13.848          |

La información incluye la de todas las cuentas de proveedores dado que muchos de ellos son tanto de operaciones comerciales como de inmovilizado.

Por otro lado, dado que la Sociedad está encuadrada en el artículo 2.1 de la Ley orgánica 2/2012 de 27 de abril, cabe mencionar que su período medio de pago calculado según el RD 1040/2017 de 22 de diciembre sería de 38,24 días en el año 2021 (44,89 días en el año 2020).

## NOTA 19 – INFORMACIÓN SEGMENTADA

El importe de la cifra de negocio se desglosa a continuación:

| <b>CIFRA DE NEGOCIO POR VENTAS Y POR TIPOLOGÍA DE SERVICIO</b> |                 |                 |
|--|-----------------|-----------------|
| <b>(Miles de euros)</b>  | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> |
| Ventas netas líneas autobuses sistema tarifario integrado      | 66.701          | 54.177          |
| Ventas netas líneas Bus Turístic                               | 4.065           | 2.128           |
| Ventas netas servicios con Tramvia Blau                        | 0               | 0               |
| <b>Total ventas netas</b>                                      | <b>70.766</b>   | <b>56.305</b>   |

La Sociedad realiza sus actividades económicas ordinarias dentro de un único mercado, el de transporte urbano de viajeros, circunscrito al ámbito geográfico del Área Metropolitana de Barcelona, razón por la cual no se hace ningún tipo de desglose de actividades ni de áreas geográficas.

# **Informe de gestión 2021 de Transports de Barcelona, S.A.**

Marzo 2022



Transports  
Metropolitans  
**de Barcelona**



# ÍNDICE

## Contenidos

|        |   |    |
|--------|---|----|
| 1.     | Estado de información no financiera .....                       | 6  |
| 2.     | Quiénes somos.....  | 7  |
| 2.1.   | Nuestro modelo de negocio .....                                 | 9  |
| 2.1.1. | Servicios y productos de TMB.....                               | 9  |
| 2.1.2. | Entorno institucional .....                                     | 10 |
| 2.1.3. | Compra responsable.....   | 12 |
| 2.1.4. | Negocio exterior.....   | 13 |
| 2.2.   | Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad ..... | 14 |
| 2.2.1. | Plan Estratégico TMB 2025.....                                  | 14 |
| 3.     | Hechos y datos destacados del año 2021.....                     | 18 |
| 3.1.   | Datos principales de la red de bus .....                        | 18 |
| 3.2.   | Hechos destacados de 2021 .....                                 | 18 |
| 3.3.   | Hitos del ejercicio.....  | 19 |
| 4.     | Unos servicios de calidad, innovadores y seguros.....           | 23 |
| 4.1.   | Calidad en el servicio de bus.....                              | 23 |
| 4.1.1. | Pasajeros transportados.....                                    | 23 |
| 4.1.2. | Datos principales de la red de bus.....                         | 24 |
| 4.1.3. | Atención y satisfacción del cliente .....                       | 27 |
| 4.1.4. | Accesibilidad de los servicios .....                            | 30 |
| 4.2.   | Nuestra apuesta por la innovación .....                         | 31 |
| 4.2.1. | Novedades y mejoras .....                                       | 32 |
| 4.2.2. | Proyectos de innovación, investigación y desarrollo.....        | 35 |
| 4.2.3. | Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad .....           | 38 |
| 4.3.   | Salud y seguridad de nuestros pasajeros .....                   | 39 |
| 4.3.1. | Viajes seguros.....   | 39 |
| 4.3.2. | Protección de datos.....  | 40 |
| 4.4.   | Relación con los medios de comunicación.....                    | 42 |
| 4.5.   | Presencia en las redes sociales y campañas importantes.....     | 42 |
| 5.     | Una gestión responsable .....                                   | 43 |
| 5.1.   | Ética y buen gobierno.....                                      | 43 |
| 5.1.1. | Gobernanza.....   | 43 |
| 5.1.2. | Normativa y reglamento .....                                    | 46 |

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 5.2.   | Gestión del riesgo .....                                     | 48 |
| 5.3.   | Transparencia .....  | 50 |
| 5.3.1. | Grupos de interés .....                                      | 51 |
| 5.3.2. | Materialidad: los aspectos relevantes .....                  | 54 |
| 6.     | Gestión de la COVID-19.....                                  | 57 |
| 6.1.   | Organización para la gestión de la COVID-19 .....            | 57 |
| 6.2.   | Medidas de salud y seguridad adoptadas .....                 | 57 |
| 6.3.   | Actuaciones en el servicio de bus .....                      | 58 |
| 6.4.   | Acciones de comunicación y atención a los usuarios .....     | 58 |
| 6.4.1. | Acciones de comunicación digital y atención al cliente ..... | 58 |
| 6.4.2. | Comunicación interna a la plantilla de TMB .....             | 59 |
| 6.5.   | Afectación sobre la movilidad .....                          | 59 |
| 6.6.   | Impacto económico .....                                      | 60 |
| 7.     | Nuestra gente .....  | 61 |
| 7.1.   | Perfil del grupo.....  | 61 |
| 7.1.1. | Empleo .....   | 61 |
| 7.1.2. | Política retributiva .....                                   | 69 |
| 7.2.   | Atracción e impulso del talento.....                         | 72 |
| 7.2.1. | Formación .....  | 72 |
| 7.2.2. | Desarrollo del talento .....                                 | 74 |
| 7.3.   | Bienestar, diversidad e inclusión .....                      | 77 |
| 7.3.1. | Organización del trabajo .....                               | 77 |
| 7.3.2. | Relaciones laborales y sociales .....                        | 81 |
| 7.3.3. | Comunicación interna.....                                    | 84 |
| 7.3.4. | Igualdad de oportunidades .....                              | 85 |
| 7.4.   | Seguridad y salud en el trabajo.....                         | 86 |
| 7.4.1. | Fomento de la salud y la seguridad laboral .....             | 86 |
| 7.4.2. | Accidentabilidad laboral .....                               | 90 |
| 8.     | Protección del medio ambiente .....                          | 93 |
| 8.1.   | Gestión ambiental.....                                       | 93 |
| 8.1.1. | Prevención de riesgos ambientales.....                       | 93 |
| 8.1.2. | Sistema de gestión ambiental y energética .....              | 93 |
| 8.2.   | Reducción del impacto en el entorno .....                    | 94 |
| 8.2.1. | Prevención y gestión de residuos.....                        | 94 |
| 8.2.2. | Protección de la biodiversidad .....                         | 97 |
| 8.3.   | Minimización del uso de recursos .....                       | 97 |
| 8.3.1. | Agua.....  | 97 |

|        |  |     |
|--------|--|-----|
| 8.3.2. | Energía y carburante .....   | 97  |
| 8.4.   | Lucha contra el cambio climático .....                             | 99  |
| 8.4.1. | Emisiones .....  | 99  |
| 8.4.2. | Otros tipos de contaminación.....                                  | 103 |
| 8.4.3. | Fondo <i>Next Generation EU</i> .....                              | 103 |
| 8.4.4. | Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (Taxonomía) ..... | 103 |
| 9.     | Compromiso social.....   | 106 |
| 9.1.   | Plan de responsabilidad social - Agenda 2030 .....                 | 106 |
| 9.1.1. | Contribución a la sociedad.....                                    | 106 |
| 9.2.   | Fundació TMB .....   | 108 |
| 9.2.1. | Proyectos sociales .....   | 108 |
| 9.2.2. | Proyectos culturales .....   | 109 |
| 9.2.3. | TMB Educa .....  | 109 |
| 9.2.4. | Patrimonio histórico.....  | 109 |
| 9.3.   | Derechos humanos .....   | 110 |
| 10.    | Información financiera .....                                       | 112 |
| 10.1.  | Cuenta de pérdidas y ganancias .....                               | 112 |
| 10.2.  | Balance de situación a 31 de diciembre .....                       | 115 |
| 10.3.  | Información fiscal.....  | 116 |
| 10.4.  | Inversiones.....   | 116 |
| 11.    | Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio ..... | 118 |
| 12.    | Tabla de contenidos del EINF (GRI 102.55) .....                    | 119 |

## 1. Estado de información no financiera

En cumplimiento de la **Ley 11/2018 de 28 de diciembre**, se ha incorporado en este Informe de Gestión de 2021 el Estado de información no financiera de la sociedad (EINF), de acuerdo con los contenidos y requisitos exigidos por esta ley, que se desarrolla a lo largo de los diferentes capítulos de este informe.

El EINF se ha elaborado describiendo las principales actuaciones realizadas durante el año 2021 en los ámbitos medioambientales, sociales y relativos al personal de la sociedad, los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno, y sobre la relación de empresa con la sociedad, siguiendo 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, y 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 empleado 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 un prestador independiente de servicios de verificación.

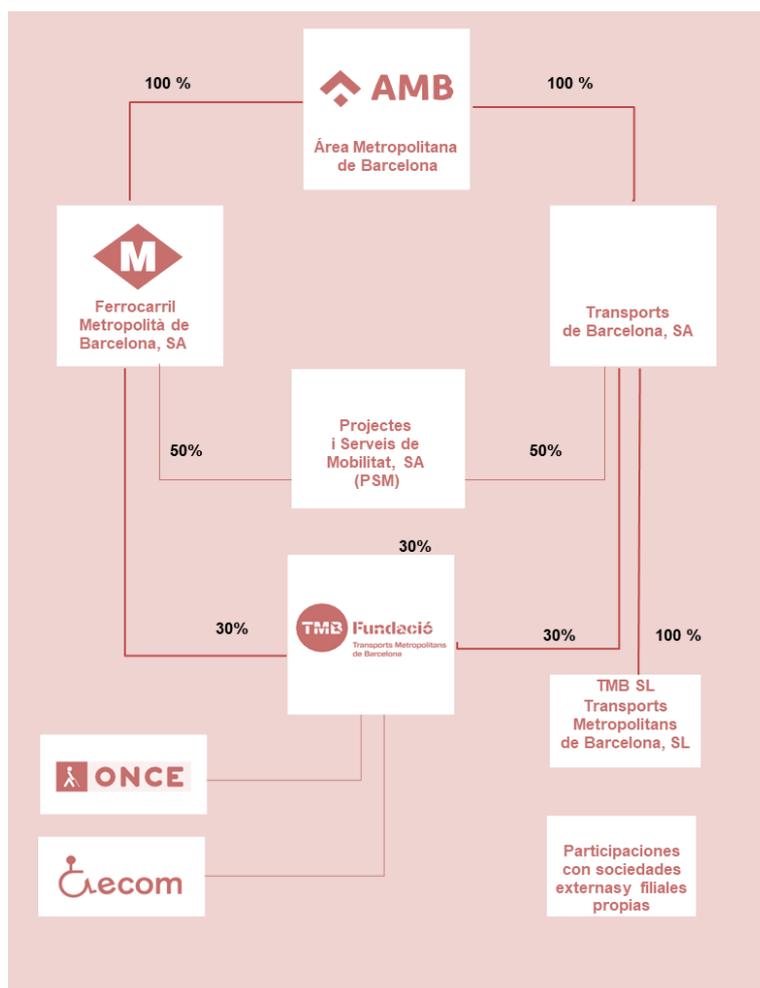
## 2. Quiénes somos

**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 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 mediante la plataforma de comercio electrónico *holabarcelona.com* y otros servicios de transporte, y la **sociedad asociada consolidada por puesta en equivalencia Transports Ciutat Comtal, S.A.**

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

Para facilitar la aplicación del modelo de gestión, se han realizado cambios en la estructura societaria del grupo, de forma que queda definido el siguiente esquema societario:



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.** Lo hacen de forma totalmente coordinada, compartiendo estructuras corporativas y de gestión.

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

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

Durante 2021 se ha elaborado un **Plan Estratégico TMB 2025**, a raíz del cual se han redefinido 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 **excelente servicio** a 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 a la ciudadanía, de metro y autobuses y otros modos y servicios de movilidad.
- Por su compromiso con la sostenibilidad urbana y el medio ambiente.
- Por la calidad técnica que ofrece y por la calidad percibida por la ciudadanía y sus grupos de interés.
- Por la eficiencia de sus procesos y la optimización en el uso de los recursos.
- Por la innovación y la aplicación eficiente de la tecnología como palanca de mejora del servicio.
- Por los valores que proyectan las empleadas y empleados con su comportamiento y la excelencia de su trabajo.
- Por su compromiso con la sociedad, con la ciudadanía, con los grupos de interés y con 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 excelente servicio.
- 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 está situada en:**

Calle 60, nº 21-23

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

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

## 2.1. Nuestro modelo de negocio

### 2.1.1. Servicios y productos de TMB

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



### Servicio de bus

La **red regular de bus** está formada por 106 líneas, con una longitud total de 839,21 km (semisuma de los recorridos de ida y vuelta). Además, Transports de Barcelona (TB) opera los servicios del Barcelona Bus Turístic y el Tramvia Blau (este último con el servicio suspendido). Desde 2007, toda la red de 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 discapacidades funcionales.

TMB cuenta con una flota de 1.135 vehículos a 31/XII/2021. 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 el Barcelona Bus Turístic (BBT) proporciona un servicio diario, práctico, sostenible y atractivo a las personas que desean conocer la ciudad a su aire. Con un servicio de audio guía en 16 idiomas y un informador de Turisme de Barcelona para dar soporte a los clientes, dispone de 44 paradas repartidas entre sus tres recorridos: las rutas azul y roja durante todo el año y la verde que sólo 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 Telefèric de Montjuïc y el Catalunya Bus Turístic, así como museos, edificios emblemáticos, centros culturales y oferta de ocio de la ciudad de Barcelona.

Debido a la situación mundial provocada por la pandemia del COVID-19, durante 2021 nos hemos visto obligados a adaptar el servicio y la operativa habitual. Así, el 2 de julio de 2021 volvió a activarse el servicio con una oferta adaptada a la demanda durante la temporada estival, con la programación de las dos rutas principales, la azul y la roja.

En 2021 el BBT ha recuperado su plan de descuentos para los clientes, quienes, con el billete del bus pueden beneficiarse de ventajas económicas en el acceso a los equipamientos culturales y atracciones turísticas de la ciudad adheridos a esta colaboración comercial.

El servicio del *Barcelona Night Tour*, que se realiza de forma anual de junio a septiembre, tampoco se ha podido realizar dada la baja demanda de los servicios turísticos en la ciudad.

Este año también se ha vuelto a poner en marcha el *Barcelona Christmas Tour*, que ya se inició en 2019 con una prueba piloto muy exitosa. Ha funcionado del 26 de noviembre al 2 de enero, de lunes a domingo, con la excepción del 25 de diciembre y el 1 de enero.

Cabe destacar que se ha implantado definitivamente la validación de todos los billetes a bordo. Esto nos ayudará a obtener datos de validaciones y estar preparados para una posible tarifa horaria.

Por último, el 15 de noviembre se puso en marcha una prueba piloto de validación del billete horario válido para 24 y 48 horas. De esta forma, en el momento que el AMB confirme el cambio de tipología de tarifas, ya se estará preparado para la nueva modalidad de billetes.

## Nuevos negocios corporativos

El año 2021 ha sido el año de consolidación de la unidad de Nuevos negocios corporativos y se ha enfocado en el desarrollo de un nuevo negocio para la compañía: **la bicicleta pública metropolitana (AMBici)** que se prevé que comience a operar en el último trimestre de 2022.

Este servicio pondrá a disposición de los ciudadanos unas 2.600 bicicletas eléctricas y 236 estaciones distribuidas por 15 municipios de la metrópoli. Se estima que se pondrá en marcha a finales de 2022. El AMB delega en TMB la gestión del nuevo servicio en la sociedad del grupo Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A., de acuerdo con la ley por la que se rige el organismo metropolitano.

### 2.1.2. Entorno institucional

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

## Instituciones

|   |  |  |  |   |
|---|--|--|--|---|
|  <p>Generalitat<br/>de Catalunya</p> |  <p>AMB : Àrea Metropolitana<br/>de Barcelona</p>                                       |  <p>ATM Àrea de Barcelona<br/>Autoritat del Transport<br/>Metropolità</p>                                   |  <p>Ajuntament<br/>de Barcelona</p>   | <p>Resto de<br/>ayuntamientos<br/>del ámbito<br/>TMB</p>  |
| <p>Implicación de la parte ferroviaria mediante el departamento de VPD</p>  | <p>El AMB tiene <b>competencias en la planificación y la gestión de movilidad y el transporte público</b> en los 36 municipios del ámbito metropolitano de Barcelona</p> | <p>Es un consorcio interadministrativo cuya finalidad es articular la cooperación entre las administraciones titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público</p> | <p>El Ayuntamiento de Barcelona es <b>la institución</b> que regula el espacio público de la ciudad, lo que incluye <b>la planificación urbanística y la movilidad</b> entre otros</p> | <p>TMB presta servicio en Barcelona y otros 10 municipios de su área metropolitana donde viven más de 2,5 millones de personas.</p> |

**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 conformado por 36 municipios en los que viven más de 3,2 millones de personas. En cuanto a 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, excepto el sistema tranviario.
- La prestación de los servicios de metro y transporte público subterráneo de viajeros.
- La ordenación del servicio de taxi.
- La aprobación del Plan metropolitano de Movilidad Urbana, la definición de la red viaria básica metropolitana y la participación en la gestión del tráfico en esta red, conjuntamente con la Generalitat.
- La ordenación y gestión del transporte de viajeros con fines culturales y turísticos, por delegación de los ayuntamientos.
- La promoción del transporte sostenible.
- La gestión de las rondas de Barcelona.

**La Autoritat del Transport Metropolità (ATM)** es un consorcio interadministrativo de carácter voluntario, creado en 1997, al 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 el Vallès Oriental.

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

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

### 2.1.3. Compra responsable

La compra y el 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** integrando criterios en la adquisición de productos y servicios. En este sentido, desde hace más de diez años, TMB incorpora criterios de sostenibilidad en sus procesos de compra. **En 2018 entró en vigor la nueva Ley de contratación 9/2017**, que supuso 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 de acuerdo con las políticas de compra verde.

**En 2020 TMB aprobó la nueva versión del procedimiento P716** que se adecua a los requisitos de la nueva ley de contratación. En 2021 se ha incorporado la automatización del proceso de comunicación de criterios ambientales a los promotores o adjudicatarios a través de la aplicación corporativa SAP, con el objetivo de favorecer y potenciar una mayor ambientalización de las compras. También se ha creado una base de datos, con la recopilación de criterios ambientales, para aplicar en las contrataciones teniendo en cuenta las políticas de compra verde a nivel europeo, autonómico y local.

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

En cuanto a los indicadores GRI siguientes:

- GRI 308: Evaluación ambiental de proveedores.
- GRI 407: Libertad de asociación y negociación colectiva de proveedores.
- GRI 408: Trabajo infantil.
- GRI 409: Trabajo forzoso u obligatorio.
- GRI 414: Evaluación social de los proveedores.

no se dispone de cuantificación, al no tener establecidas unas condiciones de ejecución especiales. Sin embargo, **los proveedores deben cumplir con las obligaciones generales en materia ambiental y social establecidas en los pliegos de condiciones particulares de TMB**.

En cuanto a la Coordinación Ambiental de las Actividades Empresariales (CAAE), la nueva versión del procedimiento P716 establece que todos los proveedores que tengan que acceder a las instalaciones de TMB, y sean considerados de alto riesgo, tendrán que 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 generen. Este autocertificado **se ha empezado a exigir a los proveedores desde el mes de septiembre**.

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

#### 2.1.4. Negocio exterior

Entre los proyectos más relevantes de Bus de 2021 destaca la participación como asesores de operación de la red de autobuses de La Meca. Este proyecto inicialmente finalizaba en 2020 pero ha vuelto a programarse para finales de 2022. También cabe destacar la ejecución de la asistencia técnica para la integración de sistemas, control, operación y definición de un sistema MaaS (*Mobility as a Service*) para el centro de control de SPTrans en Sao Paulo.

En Bus se sigue con la operación de la red de autobuses de Perpiñán, Cambrais y Beziers. A finales de año se empieza a negociar la renovación del operador de Perpiñán, puesto que finaliza la concesión en septiembre de 2022, y TMB se presenta de nuevo junto con Vectalia.

#### Organización y coordinación de proyectos internacionales

Barcelona es una ciudad de gran proyección internacional tanto desde el punto de vista turístico como en el ámbito empresarial; lamentablemente, las consecuencias de la crisis sanitaria han hecho que muchos de los eventos programados para el año 2021 se cancelaran. Aun así, se han llevado a cabo un número más reducido de visitas internacionales y se ha celebrado la reunión del comité de la UITP (*Transport Economics Committee*) de forma híbrida desde Barcelona.

El departamento de Relaciones Públicas participa activamente coordinando y organizando visitas, encuentros profesionales, ferias y congresos que, este año, se han visto completamente adaptados a la nueva situación mediante encuentros *online*. TMB ha seguido participando en los principales foros digitales internacionales, así como en los 100 % presenciales, como el *International Mobility Congress (IMC)* y el *Smart City Expo World Congress*, en los que estuvo presente con un stand durante las exhibiciones.

FGC y TMB, contando con el apoyo de Renfe, Fira de Barcelona y el *Barcelona Convention Bureau*, ganaron la candidatura para la organización del **UITP Public Transport Summit 2023**, el congreso de transporte público y feria más importante del mundo de la **International Association of Public Transport (UITP)**.

Cabe resaltar la participación activa de los profesionales de TMB en las actividades de la UITP, la *Asociación de empresas gestoras de Transportes Urbanos Colectivos (ATUC)*, la *Asociación Latino Americana de Metros y Subterráneos (ALAMYS)* y en la *International Bus Benchmarking Group (IBBG)*, donde TMB participa activamente.

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

### 2.2.1. Plan Estratégico TMB 2025

En 2021 se ha elaborado el Plan Estratégico TMB 2025, que ha sido aprobado por los Consejos de Administración el 2 de diciembre. El Plan se ha elaborado a partir del trabajo de los equipos internos de TMB y de la ayuda de una consultora externa, con un importante esfuerzo en la relevante participación de los diferentes *stakeholders*, lo que le confiere un alto valor añadido: Comités de Empresa y Consejos de Administración de FMB y TB, Administraciones y Consejo Asesor de TMB.

### Participación en el proyecto



En la parte inicial del proceso de elaboración del Plan se han tenido en cuenta aspectos y factores tanto internos como externos:

- *Benchmark* con los operadores de transporte público de 5 de las principales ciudades europeas: Madrid, Londres, Berlín, París y Milán.
- Identificación y análisis de las mejores prácticas y tendencias de movilidad en el mundo aplicables a TMB, agrupadas en cuatro grupos:
  - Sostenibilidad, Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y Responsabilidad social corporativa (RSC).
  - Tecnología e innovación.
  - *MaaS (Mobility as a Service)* y modelos de prestación de servicios digitales.
  - Desarrollo, diversificación de negocio y alianzas.

Como resultado en la elaboración del Plan Estratégico se ha redefinido la misión, la visión y los valores de la compañía, se han establecido unos ejes y líneas estratégicas, identificando los objetivos y actuaciones que deben ser relevantes dentro de este Plan.

## Ejes estratégicos

- **Servicios de Movilidad:** Mejora de las redes de metro y autobús. Incrementar la eficiencia, así como la calidad de la oferta en todo el ámbito metropolitano, mejorando las infraestructuras y potenciando la intermodalidad con la incorporación de nuevos servicios de movilidad personal y compartida, de última y primera milla, aprovechando los beneficios y ventajas de las nuevas tecnologías.
- **Nuevos negocios:** Conseguir fuentes de ingresos alternativas y complementarias, potenciando los ingresos no tarifarios y tarifarios vinculados a los productos TMB y fomentando la participación en negocios internacionales.
- **Personas:** Crear una nueva cultura de empresa de TMB en la que las personas sean el eje esencial de la actividad de TMB, fomentando el trabajo en equipo y el talento de las personas.
- **Sociedad:** Compromiso total de TMB con la sociedad y el entorno en el que opera, con especial énfasis en la responsabilidad social, el desarrollo sostenible y la Agenda 2030, así como la accesibilidad universal, el civismo, la convivencia y el incremento de la seguridad.
- **Sostenibilidad y medio ambiente:** son un eje prioritario de las actuaciones de TMB, ya que se desarrollan políticas de ahorro energético e impulsan flotas e infraestructuras sostenibles.
- **Eficiencia y eficacia:** TMB debe ser un referente en el control y la gestión pública responsable.
- **Transformación digital:** La digitalización es el medio por el que TMB debe mejorar los servicios de transporte público en todos sus ámbitos, internos y externos, como la operación y el mantenimiento, así como la gestión de sus procesos internos y la atención y servicio a los/as clientes/as.
- **Valores y cultura:** TMB debe impulsar la transparencia como eje institucional, con una cultura de evaluación y rendimiento, mejora de la autonomía y asunción de responsabilidades, en la que primen los valores de igualdad, integridad, honestidad y respeto, con vocación y compromiso de servicio público.
- **Entornos institucionales:** Es necesario gestionar la buena reputación de TMB y aportar a la sociedad la participación activa en los órganos de decisión de movilidad, impulsando propuestas, incentivando o creando proyectos de investigación con otros *partners* e instituciones y fomentando los contactos internacionales.

## Líneas estratégicas de TMB

Los ejes anteriores se concretan en las siguientes **líneas estratégicas**:

- **Líneas estratégicas de Metro:**
  1. Mejorar e incrementar la oferta de servicio de Metro.
  2. Renovar y ampliar el material móvil ferroviario con criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y transformación digital.
  3. Adecuar, mejorar y ampliar las infraestructuras y sistemas ferroviarios para una adecuada prestación del servicio, eficacia en mantenimiento y eficiencia energética y sostenibilidad.
  4. Impulsar nuevos modelos de servicios, operación y mantenimiento que maximicen la calidad y seguridad del servicio de Metro y la intermodalidad.
- **Líneas estratégicas de Bus:**
  5. Mejorar e incrementar el servicio de Bus.
  6. Renovar y ampliar la flota de Bus con criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y transformación digital.

7. Adecuar y mejorar las infraestructuras y sistemas para una adecuada prestación del servicio de bus, eficacia en el mantenimiento, eficiencia energética y sostenibilidad.
8. Impulsar nuevos modelos de servicio, operación y mantenimiento que maximicen la calidad de servicio de Bus y la intermodalidad.
- **Servicios TMB y nuevos servicios de movilidad:**
  9. Incrementar el número de personas usuarias de TMB y mejorar la experiencia de viaje de los distintos segmentos de colectivos usuarios, desde una perspectiva transversal de accesibilidad universal.
  10. Definir, ofrecer y gestionar nuevos servicios de movilidad de valor añadido.
  11. Impulsar y ampliar los servicios y negocios corporativos existentes y otros nuevos.
- **Líneas estratégicas del Grupo TMB:**
  12. Mejorar la gestión de TMB y su organización. Incrementar la eficiencia, eficacia de los procesos y servicios, así como de la transparencia.
  13. Crear una nueva cultura de empresa.
  14. Afianzar un marco estable de colaboración con la representación sindical.
  15. Fomentar el desarrollo del talento para contar con el mejor equipo de personas.
  16. Reforzar una gestión de empresa saludable en TMB.
  17. Mejorar la comunicación interna.
  18. Reforzar TMB como empresa innovadora.
  19. Potenciar la tecnología como un elemento de eficacia y transformación de la organización.
  20. Alcanzar marcos estables de financiación y maximizar la obtención de recursos.
  21. Desarrollar políticas de sostenibilidad, protección del medio ambiente y de responsabilidad social.
  22. Promover políticas de igualdad y diversidad.
  23. Reforzar el rol y el prestigio de TMB hacia las AAPP y el ecosistema de relaciones nacionales e internacionales.

### Objetivos y actuaciones destacadas

Fruto del trabajo de elaboración del Plan estratégico 2025, y alineados con los ejes y líneas estratégicas, se han definido un conjunto de **objetivos y actuaciones** destacadas para los próximos años:

- Liderar la movilidad sostenible para conseguir que **en 2025 el 65% de desplazamientos en Barcelona se realicen en transporte público** frente al 35% en otros modos de movilidad motorizada.
- **Llegar a los 2,3 millones de viajes diarios en los días laborables** en las redes de Metro y Bus de TMB en 2025.
- Alcanzar en 2025 **una reducción anual de 17.000 toneladas de CO<sub>2</sub> de las emisiones generadas por TMB.**
- **Reducción del consumo energético en el metro en un 6 %** mediante la aplicación de tecnologías que permitan **recuperar la propia energía generada por los trenes.**
- **Utilizar la energía eléctrica de la red de Metro para alimentar la carga de los autobuses** y conseguir un ahorro en el coste.
- **Contribuir decididamente al desarrollo completo de la T-mobilitat**, lo cual incidirá en la mejora de pago con los sistemas más actuales, la optimización de los canales de información, la atención y la comercialización y personalización de servicios.

- **Modernización y digitalización de las redes y servicios** de Metro y Bus: videovigilancia, seguridad, sistemas de información a las personas, mantenimiento digital, etc.
  - **Reforzar la estrategia de TMB como empresa integradora de servicios de movilidad:** bicicletas y otros servicios.
  - **Participación activa de TMB en las soluciones de movilidad de los municipios del área metropolitana de Barcelona.**
  - **Potenciar los negocios corporativos y generar ingresos adicionales** para la financiación del transporte público, **para llegar al nivel anual de 80 millones de euros en 2025:** negocio exterior, Hola Barcelona, Bus Turístic, Telefèric...
  - Establecer prácticas específicas para **facilitar la contratación de mujeres en TMB**, así como la **promoción del talento femenino interno.**
  - **Aprobar y desarrollar el nuevo Plan de Responsabilidad Social de TMB** para contribuir decididamente en la consecución de los ODS de Naciones Unidas.
  - Situar Barcelona como referente de la movilidad mundial con **la organización del Congreso Mundial de la UITP en 2023.**
  - **Organizar un ambicioso programa de celebración de los centenarios de la Red de Bus (2022) y de Metro (2024).**
- **Mejoras del Servicio de Metro 2021-2030 (incluye inversiones de la Generalitat de Catalunya):**
    - Puesta en servicio del tramo central de la Línea 9/10.
    - Ampliación de la L1 en Badalona con 2 nuevas estaciones.
    - Ampliación de la L3 en Esplugues de Llobregat con 2 nuevas estaciones.
    - Ampliación de la L4 en Barcelona con 3 nuevas estaciones.
    - Llegar al 100 % de estaciones e intercambiadores accesibles.
    - Incorporación de 96 nuevos trenes para ampliaciones de red y para conseguir la mejora de frecuencias, innovaciones tecnológicas e información para las personas usuarias.
  - **Mejoras del servicio de Bus 2021-2025:**
    - Extensión del bus a demanda en 20 líneas de proximidad.
    - Mejora de la eficacia de la red de Bus: alcanzar un incremento del 10% de la velocidad comercial en las principales líneas y ejes que afectan al 85% del pasaje, mediante la implantación de mejoras como la prioridad semafórica, la creación de más carriles bus, la mejora de las vías, etc.
    - Proyecto piloto de autobús de última milla con vehículo autónomo.
    - Incorporación de 508 nuevos autobuses de tecnologías limpias, de los que 233 serán eléctricos y 46 de hidrógeno.
    - Apuesta por el hidrógeno verde, con el impulso a la construcción y puesta en servicio de una hidrogenera abierta al uso público en la Zona Franca.
    - Nueva cochera verde de Zona Franca para 550 vehículos y digitalización de la gestión y operaciones, la eficiencia energética y la utilización de energías renovables.

## 3. Hechos y datos destacados del año 2021

### 3.1. Datos principales de la red de bus

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

|   | Año 2021      | Año 2020      |
|---|---------------|---------------|
| <b>Plantilla absoluta a 31 de diciembre:</b>            | <b>4.635</b>  | <b>4.559</b>  |
| <b>Número de plazas-km ofrecidas (en millones):</b>     | <b>3.559</b>  | <b>3.346</b>  |
| <b>Número de coches-km útiles recorridos (en miles)</b> | <b>41.937</b> | <b>38.965</b> |
| <b>Viajeros transportados en TB, S.A. (millones):</b>   | <b>147,27</b> | <b>115,47</b> |
| <i>Red regular de Bus</i>                               | <i>146,63</i> | <i>115,08</i> |
| <i>Bus Turístico</i>                                    | <i>0,64</i>   | <i>0,39</i>   |
| <b>Ingresos netos de TB, S.A. (miles de euros) (*):</b> | <b>87.079</b> | <b>71.221</b> |

(\*) No incluye subvenciones al servicio

### 3.2. Hechos destacados de 2021

#### Servicios de calidad, innovadores y seguros

- Incremento de pasajeros transportados en 31,8 millones más respecto al año 2020 en TB.
- Renovación de la flota de autobús: licitación de 210 autobuses ecológicos.
- Reestructuración del servicio de bus en los barrios norte de Nou Barris.
- Puesta en marcha de la primera línea del XPRESBus, la X1.
- Los clientes puntúan con un notable el servicio de bus: 8,02 puntos sobre 10 en el Estudio anual de percepción del cliente.
- Desarrollo del Proyecto de Seguridad Integral de bus que incluye la seguridad física, la seguridad en el servicio, la ciberseguridad y la seguridad del ámbito de prevención de riesgos laborales.
- Implementación del sistema de pago del billete sencillo a bordo del autobús a través de tarjeta bancaria EMV.
- Renovación de la certificación Protocolo Seguro COVID-19.

#### Apostamos por una gestión responsable

- Aprobación del Plan Estratégico TMB 2025 por parte de los respectivos consejos de administración de FMB, S.A. y TB, S.A.
- Presentación del Plan de Responsabilidad Social de TMB y desarrollo de las acciones de comunicación el pasado mes de diciembre.
- Constitución del Consejo Asesor de TMB para favorecer un diálogo permanente con los grupos de interés.
- Identificación y evaluación de los riesgos y oportunidades (RyOs) de las actividades contenidas en los procesos.

- Divulgación del programa de *Compliance* y realización de 13 jornadas formativas y de sensibilización para la plantilla de TMB.
- Confección de diversas políticas para la aprobación de la Comisión Ética de TMB (políticas de *Compliance*, de conflicto de interés, política anticorrupción y otros).

### Nuestra gente

- 4.635 trabajadores: 4.198 hombres y 437 mujeres.
- 201 empleados con diversidad funcional (4,3% de la plantilla).
- 60.592 horas asistente de formación.
- 2.243 ayudas a empleados/das.
- Puesta en servicio del nuevo Centro Médico de TMB Salud.
- 1.905 exámenes individuales de salud planificados y 362 no planificados.
- Diseño del Programa de acompañamiento a la desvinculación (jubilados parciales).

### Compromiso social

- Según un estudio de la Universidad Pompeu Fabra, por cada euro que las administraciones aportan a TMB, la actividad de esta genera un retorno de 6,5 euros a la sociedad en términos de impacto en la economía y en términos de impacto social y ambiental.
- El 93,3% de las adquisiciones de bienes y servicios se han realizado en empresas del ámbito español.
- Renovación del Sello de Calidad Educativa del Consejo de Coordinación Pedagógica a la tarea de TMB Educa.
- La plantilla de TMB recibió la Medalla de Honor 2021 del Ayuntamiento de Barcelona por su papel durante la crisis sanitaria de COVID-19.
- Elaboración del Nuevo decálogo de atención al cliente con discapacidad intelectual en pro de la accesibilidad cognitiva.
- Elaboración por parte de TMB y el Observatorio contra la Homofobia de un protocolo específico para luchar contra la LGTB-fobia, que es complementario del que ya existía para el acoso sexual.

### Protección del medio ambiente

- El 69,1% de la flota de bus está formada por vehículos híbridos, eléctricos o propulsados con gas natural comprimido.
- Valorización de los residuos en bus: 84%.
- Consumo de agua en bus: 34.312 m<sup>3</sup>.
- Emisión de gases de efecto invernadero: 74.541 toneladas de CO<sub>2</sub>
- Participación en los proyectos europeos ASSURED de fomento de la innovación en la carga rápida de vehículos y JIVE 2 para autobuses de pila de combustible de hidrógeno de cero emisiones.

## 3.3. Hitos del ejercicio

### ▪ Licitación de 210 autobuses ecológicos

TMB continúa modernizando y ambientalizando la flota de autobuses con pedidos nuevos, siempre con el criterio de compra verde y electrificación progresiva.

En 2021 se ha adjudicado un total de 210 vehículos ecológicos fruto de un proceso de licitación que TMB puso en marcha, de los que en 2022 se incorporarán 166. Representarán un total de

78 autobuses con motor eléctrico puro, 108 vehículos híbridos de gas natural comprimido (GNC) y 24 híbridos de dos pisos para el transporte turístico.

- **H16, la primera línea de bus 100% eléctrica**

Este verano la línea H16 (Pg. Zona Franca - Fòrum / Campus Besòs) se ha convertido en la primera línea urbana de autobús de alta demanda de Barcelona y de España que funciona íntegramente con vehículos de propulsión eléctrica de gran capacidad: los articulados Solaris e Irizar. Los puntos de carga de oportunidad se encuentran situados en la calle Cisell y en la avenida Eduard Maristany, en la zona del Fòrum. Según la planificación, las siguientes líneas que se electrificarán serán la H12 (Gornal – Besòs Verneda) y la V15 (Barceloneta – Avenida del Tibidabo).

- **Puesta en servicio de la primera línea XPRESBus: la X1**

El 20 de septiembre entró en funcionamiento la primera línea del XPRESBus, la X1, que es un nuevo concepto de línea de bus que nace con el fin de conectar el centro de la ciudad con los nodos de Glòries y Francesc Macià de manera más rápida y ágil. La nueva línea X1 (Diagonal – Francesc Macià y Mercat dels Encants) destaca por tener menos tiempo de espera (circula por carriles reservados) y menos paradas (cuatro paradas por sentido más la parada intermodal) y tiene una frecuencia de ocho minutos.

- **Reestructuración del servicio en los barrios norte de Nou Barris**

Una vez finalizado el contrato y las sucesivas prórrogas, en el mes de mayo TMB pasó a gestionar directamente las líneas de bus del sector norte del distrito de Nou Barris, después de diez años de gestión indirecta. Por asignación del AMB, TMB es titular de las líneas de bus 80, 81, 82 y 83 que, desde 2010 operaba por contrato Sagalés y anteriormente había gestionado Transports Lydia durante una veintena de años.

Para la nueva etapa, el Ayuntamiento de Barcelona y TMB elaboraron una propuesta técnica de reestructuración y redefinición de líneas que comporta mejorar los intervalos de paso, conectar mejor los barrios entre sí y con el resto de la ciudad a través de nodos de intercambio, evitar solapamientos y potenciar los atributos de calidad. La propuesta (contrastada en un proceso participativo liderado por el Ayuntamiento) consistió en la implantación de dos nuevas líneas, la extensión del bus a demanda y la mejora de la línea convencional 62:

- Nueva línea 180 (Trinitat Nova - Vallbona), con mejores intervalos que la 80 y la 81.
- Nueva línea 182 (pl. de la República - Torre Baró), con mejores intervalos que la línea 82.
- Nueva línea 183 (recorrido circular con origen y final en Vallcivera).
- Ampliación del servicio de bus a demanda en los sectores de Torre Baró Nord, Llerona-Balenyà y Vallbona Nord, y conexión directa con el intercambiador de Trinitat Nova, como alternativa a la línea 83.
- Mejora de los intervalos de la línea 62 con un recorrido más adaptado a la demanda existente.

#### ▪ Creación del Consejo Asesor

En 2021, TMB constituyó su Consejo Asesor con el objetivo principal de favorecer un diálogo permanente con los grupos de interés de su entorno para que contribuya a mejorar la gestión de la empresa. El nuevo órgano consultivo permitirá concretar el compromiso de TMB con la ciudadanía estableciendo vínculos con las organizaciones que estructuran la sociedad para mantener un diálogo abierto y permanente y obtener así una visión externa enriquecedora, fruto del debate de las diferentes propuestas y de la diversidad de puntos de vista, que deberá repercutir en una gestión más afinada y en la obtención de mejores resultados.

Las personas que integran el Consejo Asesor de TMB están a título voluntario y no remunerado. Son 22 componentes de reconocido prestigio y experiencia (24 contando la presidencia y la vicepresidencia que corresponde al consejero delegado) para los próximos cuatro años, agrupados por ámbitos: Ingeniería y tecnología, Infraestructuras, Socioeconómico, Movilidad, Social y Cultura.

La constitución del Consejo coincidió con un proceso de reflexión dentro de TMB para identificar sus retos de futuro y definir la dirección hacia dónde se quiere proyectar con el horizonte en el año 2025. Como resultado surgió el nuevo Plan Estratégico TMB 2025.

#### ▪ Plan Estratégico de TMB 2025

El 2 de diciembre de 2021 los Consejos de Administración de FMB, S.A. y TB, S.A. aprobaron el Plan Estratégico de TMB 2025, que apuesta porque la organización se convierta en un referente en transporte público y en movilidad sostenible y conseguir, entre otras metas, que en 2025 el 65% de los desplazamientos en Barcelona se hagan en transporte público y lograr así una reducción de 17.000 toneladas de CO<sub>2</sub>.

El Plan ha sido fruto de un trabajo intenso y de un proceso participativo realizado durante los últimos meses y ha recogido, hasta su aprobación, las aportaciones de distintos ámbitos de participación: Consejo de Administración, alcaldes metropolitanos, administraciones vinculadas al transporte, el Consejo Asesor, Comités de empresa de FMB y TB, equipos técnicos y dirección de TMB, entre otros. En paralelo, se han analizado también los modelos de diferentes ciudades referentes en movilidad de toda Europa.

En el apartado 2.2.1 se desarrollan los ejes estratégicos, líneas estratégicas y objetivos y actuaciones destacadas del Plan.

#### ▪ Implantación progresiva de la T-mobilitat

En junio de 2021 la T-mobilitat inició las pruebas con usuarios del entorno del *Mobile World Congress* bajo el nombre "T-mobilitat primer contacto", a través de la validación sin contacto con la tarjeta de plástico y también se testó la validación a través de la App T-mobilitat que se podía descargar en el móvil. Posteriormente, se han incorporado progresivamente diferentes funcionalidades. Así, en octubre las pruebas se abrieron a la ciudadanía en general y se introdujeron los canales digitales: las webs de T-mobilitat y de TMB, y las aplicaciones T-mobilitat y TMB App. Las pruebas se desarrollaron en 36 municipios del ámbito de la tarifa metropolitana y, durante este período, los soportes y títulos tuvieron una reducción de precio del 50%. La T-usual y la T-jove fueron los títulos disponibles, con una vigencia de cinco días ambos.

El 23 de diciembre se inició una nueva etapa. Se empezaron a comercializar y a utilizar los soportes (de PVC y cartera electrónica) y los títulos T-usual y T-jove con los precios y

condiciones oficiales en tecnología sin contacto, en el ámbito de los 36 municipios de la zona tarifaria metropolitana. Los usuarios pueden crearse también una cuenta digital de la T-mobilitat que les permite realizar gestiones *online*, como recargar la tarjeta o consultar facturas, y trámites.

- **Firma de un contrato con Iberdrola para el suministro de hidrógeno en la flota de bus**

En febrero se firmó el contrato entre Iberdrola y TMB para el suministro de hidrógeno de origen renovable en la flota de autobuses mediante una planta que podrá dar servicio también a otras flotas de vehículos eléctricos. La hidrogenera que se construirá en el polígono industrial de la Zona Franca será la primera de carácter público en España.

Los primeros vehículos en abastecerse en la nueva planta serán los 8 autobuses de pila de hidrógeno de última generación, adquiridos por TMB el año pasado, con la previsión de que se incorporen al servicio en 2022. La adopción del hidrógeno cuenta con el soporte del programa europeo JIVE 2, de promoción de los vehículos de pila de hidrógeno y cero emisiones, cofinanciado por la Unión Europea.

- **La accesibilidad premiada en 2021**

La candidatura de la ciudad de Barcelona, donde ha colaborado TMB con la aportación de todos los aspectos de accesibilidad de la red de TMB como principal operador de transporte público de la ciudad, ha sido galardonada con la 3.ª posición en el *Acces City Award*.

Es una convocatoria de la Comisión Europea para reconocer la voluntad, capacidad y esfuerzo de una ciudad por volverse más accesible. Los proyectos incluidos en la candidatura han sido: el Plan Director de Accesibilidad, el Código Operativo, los Servicios de proyectos sociales y participación, el Transporte Público 100% accesible, la Renovación de la flota de trenes de TMB, NaviLens, el Plan de Accesibilidad cognitiva en las redes de Metro y Bus, el Análisis de la accesibilidad y la señalización de la red de TMB con perspectiva de género y la Adaptación de la red de TMB pensando en las Personas Mayores.

## 4. Unos servicios de calidad, innovadores y seguros

### 4.1. Calidad en el servicio de bus

#### 4.1.1. Pasajeros transportados

En 2021 se ha producido una recuperación de la demanda de TB respecto al año 2020. Así, la cifra de viajeros transportados ha sido de 147,3 millones, un 27,5% superior a la del año anterior. Sin embargo, esta recuperación todavía no ha alcanzado los niveles anteriores a la pandemia de la COVID-19.

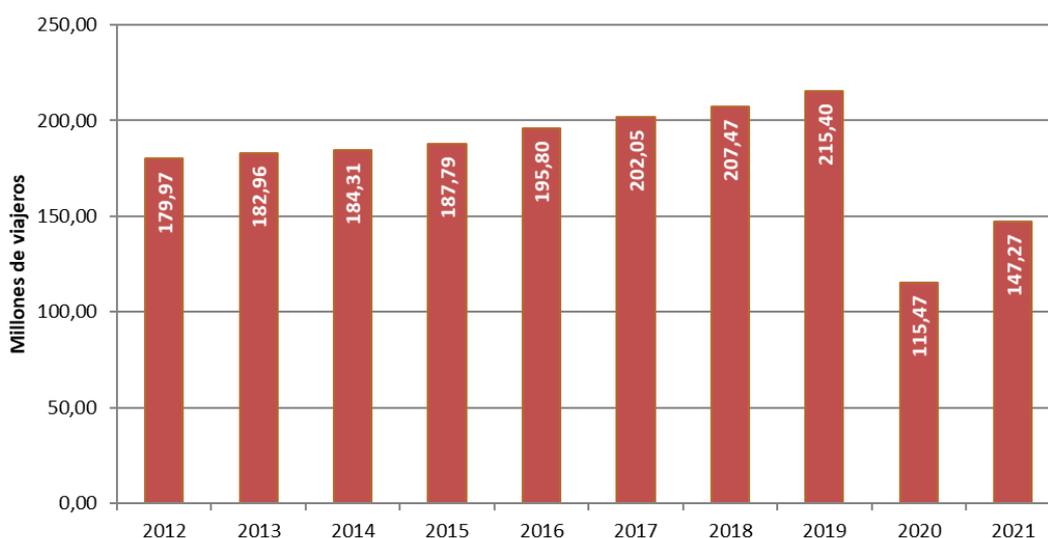
Cerca de 147 millones de pasajeros utilizaron la red regular de bus, lo que supone un 27,4% más que en 2020. El Bus Turístic transportó a 0,64 millones de viajeros, un 65,4% más que el año anterior.

#### Pasajeros transportados (en millones)

|                                      | 2021          | 2020          | Diferencia   | %           |
|--------------------------------------|---------------|---------------|--------------|-------------|
| <b>Red de Bus</b>                    | <b>146,63</b> | <b>115,08</b> | <b>31,55</b> | <b>27,4</b> |
| <b>Transportes del ocio:</b>         | <b>0,64</b>   | <b>0,39</b>   | <b>0,25</b>  | <b>65,4</b> |
| <i>Bus Turístic</i>                  | <i>0,64</i>   | <i>0,39</i>   | <i>0,25</i>  | <i>65,4</i> |
| <b>Total Transports de Barcelona</b> | <b>147,27</b> | <b>115,47</b> | <b>31,81</b> | <b>27,5</b> |

A continuación se puede observar la evolución del pasaje de TB de los últimos años:

#### Evolución de los viajeros a la Red de Bus (con Transportes del Ocio incluido)



Las perspectivas de recuperación de la demanda para 2022 están vinculadas a la evolución de la actividad económica y de la movilidad en función de cómo evolucione la pandemia.

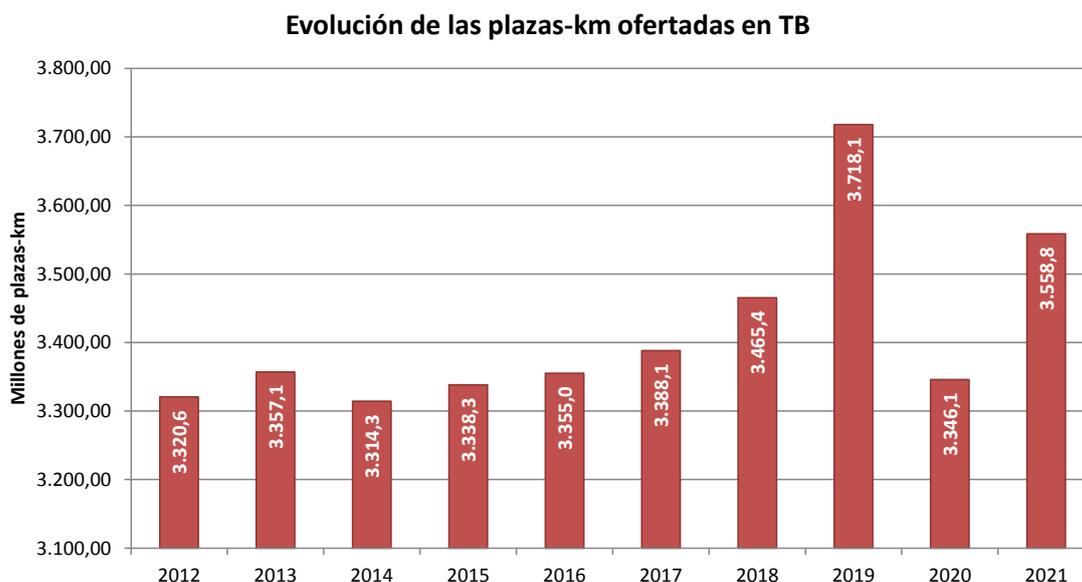
Desde TMB se siguen reforzando los protocolos de seguridad e higiene, mejorando los sistemas de ventilación, manteniendo la oferta habitual y comunicando las obligaciones, recomendaciones e indicaciones para garantizar la seguridad de las personas usuarias.

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

##### Oferta de servicio

En 2021 se ofrecieron 3.559 millones de plazas-km, lo que ha supuesto un incremento del 6,4% respecto al año anterior. Este aumento se explica principalmente porque el año 2020 fue un año atípico con el estallido de la pandemia de la COVID-19, lo que hizo que la oferta de servicio estuviera afectada sobre todo en las primeras semanas del confinamiento (marzo-junio de 2020). En 2021 TB ha continuado dando la oferta habitual del servicio regular; por otra parte, se puso en marcha la nueva línea X1 y se reestructuró el servicio de Nou Barris nord con las nuevas líneas 180, 182 y 183 y la mejora de la regularidad de la línea 62, entre otros.

|                            | 2021            | 2020            | Diferencia    | Porcentaje  |
|----------------------------|-----------------|-----------------|---------------|-------------|
| <b>Plazas-km ofertadas</b> | <b>3.558,80</b> | <b>3.346,07</b> | <b>212,73</b> | <b>6,36</b> |



|                                    | 2021             | 2020             | Diferencia      | Porcentaje  |
|------------------------------------|------------------|------------------|-----------------|-------------|
| <b>Coches-km útiles recorridos</b> | <b>41.937,42</b> | <b>38.964,61</b> | <b>2.972,81</b> | <b>7,63</b> |

##### Datos de la red de bus

Los principales datos de la red de bus a 31 de diciembre de 2021 eran:

**DATOS DE LA RED A 31 DE DICIEMBRE DE 2021**

|                                 | <b>TOTAL</b>  |
|---------------------------------|---------------|
| <b>Número de líneas (*)</b>     | <b>106</b>    |
| <b>Longitud de la red (*)</b>   | <b>839,21</b> |
| <b>Número de paradas (*):</b>   | <b>2.653</b>  |
| <i>con marquesina:</i>          | <i>1.421</i>  |
| <i>con palo de parada:</i>      | <i>1.232</i>  |
| <b>Kilómetros de carril bus</b> | <b>221,8</b>  |

(\*) No incluye las líneas especiales de Bus Turístico ni el Tramvia Blau

La composición del parque móvil operativo a 31 de diciembre de 2021 era la siguiente:

**DATOS DE LA FLOTA A 31 DE DICIEMBRE DE 2021**

|  | <b>Nº vehículos</b> |
|--|---------------------|
| <b>Autobuses Estándares:</b>   | <b>619</b>          |
| <i>Propulsados con gasoil:</i>   | <i>176</i>          |
| <i>Propulsados con GNC:</i>  | <i>234</i>          |
| <i>Híbridos con motor diésel y eléctrico:</i>                          | <i>166</i>          |
| <i>Híbridos con motor de GNC y eléctrico:</i>                          | <i>43</i>           |
| <b>Autobuses articulados:</b>  | <b>362</b>          |
| <i>Propulsados con gasoil:</i>   | <i>53</i>           |
| <i>Propulsados con GNC:</i>  | <i>129</i>          |
| <i>Híbridos con motor diésel y eléctrico:</i>                          | <i>134</i>          |
| <i>Híbridos con motor de GNC y eléctrico:</i>                          | <i>16</i>           |
| <i>Propulsados únicamente con motor eléctrico</i>                      | <i>30</i>           |
| <b>Autobuses de 2 pisos:</b>   | <b>65</b>           |
| <i>Propulsados con gasoil:</i>   | <i>52</i>           |
| <i>Híbridos con motor diésel y eléctrico:</i>                          | <i>13</i>           |
| <b>Minibuses (propulsados con gasoil):</b>                             | <b>60</b>           |
| <b>Midibuses:</b>  | <b>26</b>           |
| <i>Propulsados con gasoil:</i>   | <i>10</i>           |
| <i>Híbridos con motor diésel y eléctrico:</i>                          | <i>16</i>           |
| <b>Autobuses biarticulados (híbridos con motor diésel y eléctrico)</b> | <b>3</b>            |
| <b>TOTAL FLOTA</b>   | <b>1.135</b>        |

**RESUMEN FLOTA POR TIPO DE COMBUSTIBLE:**

|  |              |
|--|--------------|
| <b>Autobuses propulsados con gasoil:</b>         | <b>351</b>   |
| <b>Autobuses propulsados con GNC:</b>            | <b>363</b>   |
| <b>Autobuses híbridos:</b>                       | <b>391</b>   |
| <i>híbridos motor diésel y eléctrico</i>         | <i>332</i>   |
| <i>híbridos motor de GNC y eléctrico</i>         | <i>59</i>    |
| <b>Autobuses propulsados con motor eléctrico</b> | <b>30</b>    |
| <b>TOTAL FLOTA</b>                               | <b>1.135</b> |

### RESUMEN FLOTA POR TIPO DE COMBUSTIBLE:

|  |            |
|--|------------|
| <b>Autobuses propulsados con gasoil:</b>         | <b>351</b> |
| <b>Autobuses propulsados con GNC:</b>            | <b>363</b> |
| <b>Autobuses híbridos:</b>                       | <b>391</b> |
| <i>híbridos motor diésel y eléctrico</i>         | 332        |
| <i>híbridos motor de GNC y eléctrico</i>         | 59         |
| <b>Autobuses propulsados con motor eléctrico</b> | <b>30</b>  |

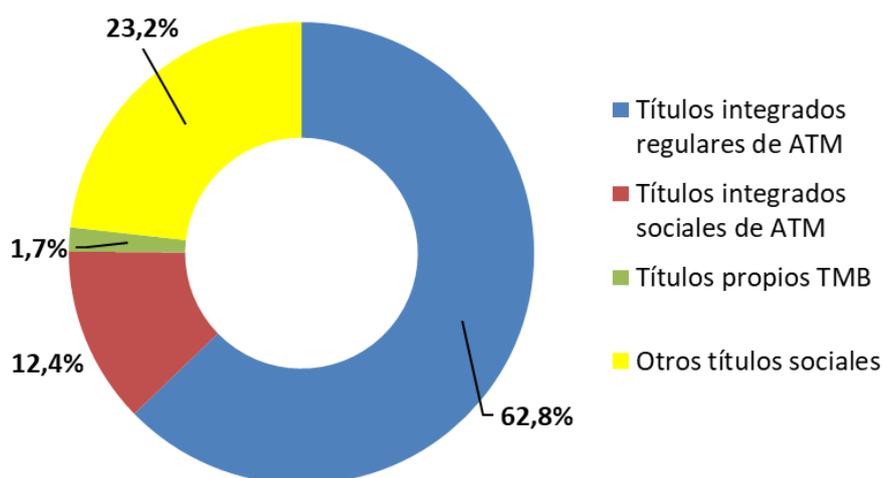
|                    |              |
|--------------------|--------------|
| <b>TOTAL FLOTA</b> | <b>1.135</b> |
|--------------------|--------------|

El parque de autobuses útiles para la operación a 31 de diciembre de 2021 estaba formado por 1.135 vehículos, que a finales del ejercicio tenían una edad media de 8,44 años.

### Distribución de los títulos de viaje de bus

La distribución de los viajes de TB en el año 2021, por títulos de transporte, ha sido la siguiente:

Distribución de los viajeros de Bus por tipología de título de transporte año 2021



Los títulos integrados regulares de la ATM han representado un 62,8 % del total de validaciones. Entre estos, los más utilizados han sido la T-casual (28,1 %), la T-usual (26,8 %) y la T-jove (5,8 %).

Los títulos integrados sociales de la ATM representaron el 12,4 %. Los más utilizados fueron la T-16, con un 9,2 %, y la T-Jove FM/FN, con un 1,4 %.

El 1,7 % de las validaciones se han realizado con títulos propios de TMB. El billete sencillo el más utilizado con un 0,6 %, seguido del 0,4 % 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 0,6 % del total.

Por último, el 23,2 % de las validaciones corresponden al resto de títulos sociales, donde destaca la tarjeta rosa con un 11,8 % y la T-4 con un 10,3 %.

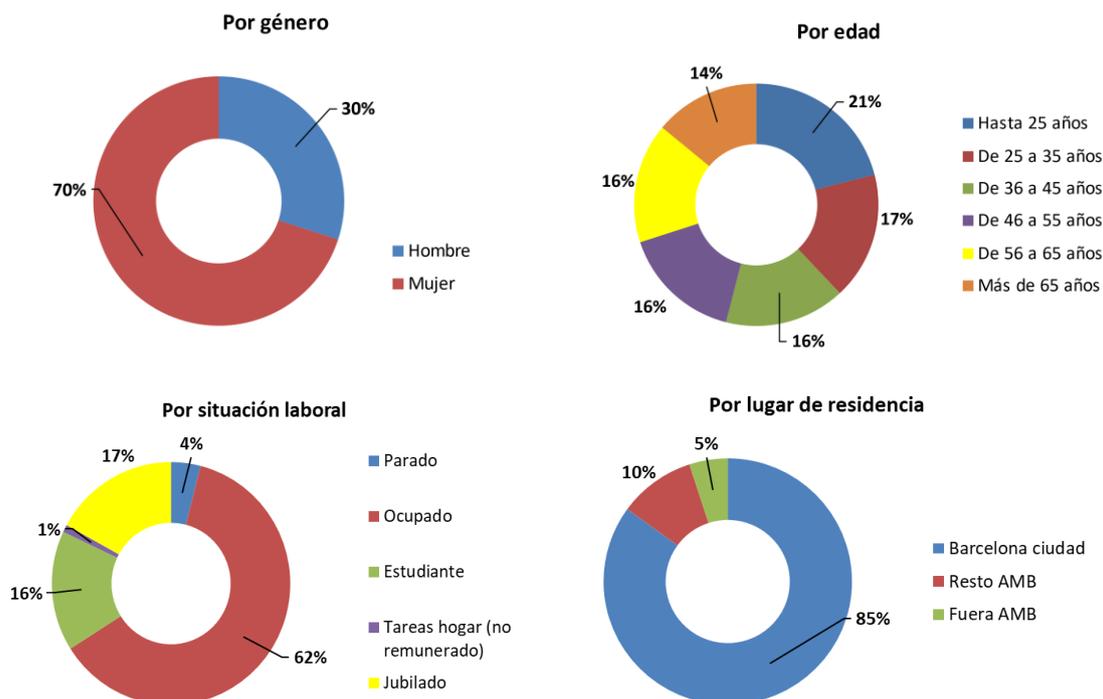
### Variación en el uso de títulos de bus

En 2021 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, así como el descenso en más de un punto porcentual de los Otros 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 %.

|                                     | Año 2021      | Año 2020      |
|-------------------------------------|---------------|---------------|
| Títulos integrados regulares de ATM | 62,8%         | 63,3%         |
| Títulos integrados sociales de ATM  | 12,4%         | 10,7%         |
| Títulos propios TMB                 | 1,7%          | 1,6%          |
| Otros títulos sociales              | 23,2%         | 24,4%         |
| <b>TOTAL</b>                        | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> |

### Perfil sociodemográfico del usuario de bus

Según datos del estudio de percepción del cliente (EPC) de 2021, el perfil del usuario de bus sería el siguiente:



#### 4.1.3. Atención y satisfacción del cliente

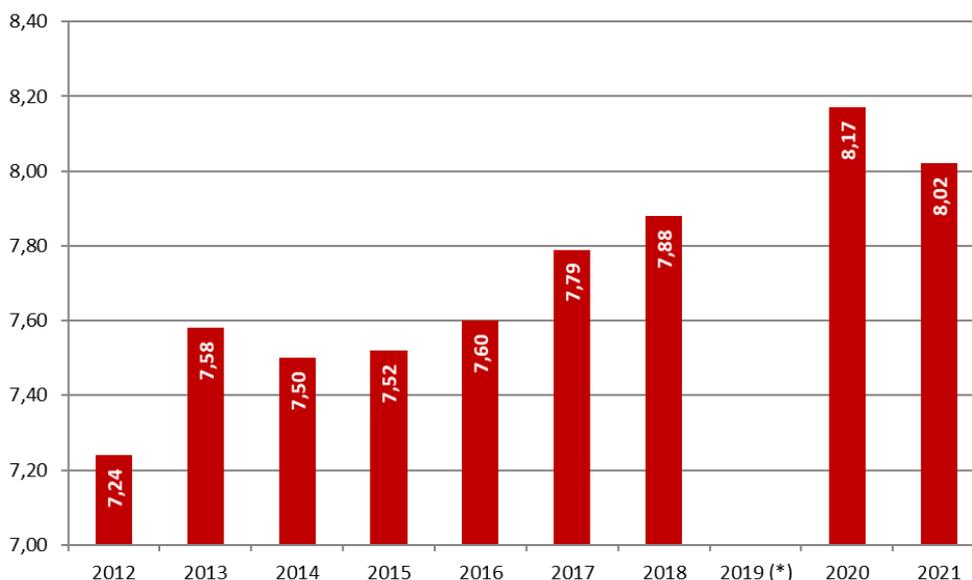
##### Valoración del servicio por parte de los clientes

TMB elabora estudios de forma periódica para conocer la satisfacción de los usuarios del servicio. En el Estudio anual de Percepción del Cliente (EPC) que se llevó a cabo en 2021, los clientes otorgaron una nota media de 8,02 puntos (de 0 a 10 puntos), cifra ligeramente inferior a la de 2020 pero superior a la del resto de años del período 2012-2019. Los atributos mejor

valorados han sido el buen funcionamiento de las máquinas de validación, las rampas y el piso bajo de los vehículos y que no haya averías ni interrupciones del servicio (con notas superiores al 8,2). Por el contrario, los menos valorados han sido las aglomeraciones (6,56), la frecuencia de paso (7,26) y la conducción (7,37).

Otro dato a destacar es que en el estudio anual de la Encuesta de Servicios Municipales 2021 del Ayuntamiento de Barcelona, los ciudadanos puntuaron con notable el servicio de bus, concretamente, lo puntuaron con un 7,3.

### Evolución de la nota de satisfacción global del servicio de Bus



(\*) En 2019 no se pudo realizar el estudio

### Quejas, reclamaciones y sugerencias

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

En 2021 se han registrado 6.463 QRS, lo que representa un crecimiento del 12,2% respecto al año anterior.

| Tema                              | Año 2021     | Año 2020     | Dif.       |
|-----------------------------------|--------------|--------------|------------|
| <b>Resultado total</b>            | <b>6.463</b> | <b>5.762</b> | <b>701</b> |
| Instalaciones                     | 946          | 971          | -25        |
| Servicios de transporte           | 1.403        | 1.589        | -186       |
| Información y atención al cliente | 238          | 147          | 91         |
| Personal                          | 2.570        | 2.255        | 315        |
| Validación y venta automática     | 447          | 206          | 241        |
| Usuarios                          | 101          | 152          | -51        |
| Títulos, tarifas y soportes       | 25           |              | 25         |
| Varios                            | 733          | 442          | 291        |

La mayor parte de las QRS han sido las relacionadas con el personal, seguido de las de servicios de transporte, si bien estas últimas han descendido respecto el año anterior.

## Información y atención

TMB ha diversificado e incrementado su capacidad con la apertura de un nuevo centro de atención en la estación de **Sagrada Família**, el **primero completamente accesible**; la puesta en funcionamiento del canal de **WhatsApp**, para dar respuesta a consultas sobre la T-mobilitat; y el **TMBbot**, que está disponible para consultas en la web.

El chatbot de TMB (TMBbot) es un agente conversacional capaz de contestar de forma automática a las cuestiones más recurrentes de los usuarios. En el primer trimestre de 2021 se puso en marcha este nuevo canal de atención en la web de TMB para comprobar su funcionamiento con usuarios reales (disponible en las secciones de Atención al Cliente, Billetes y Tarifas y Red de Transporte). A partir de esa primera versión operativa, ha evolucionado tanto en contenidos como en funcionalidades. En función de la disponibilidad de recursos, se ampliará su presencia a otras secciones de la web.

Este ha sido el primer año que TMB ha ofrecido un único número de contacto gratuito en el canal telefónico, lo que ha posicionado este canal como el primero en atención en remoto.

En información, la recuperación de la actividad en la ciudad ha traído un incremento de las publicaciones y alertas de servicio vinculadas. La información asociada a las nuevas líneas 180, 182, 183 y la nueva X1, las nuevas estaciones de la L10 Sur, la información sobre trámites y las medidas de protección frente a la COVID-19 en las redes, han sido ejemplos de mensajes con mucha difusión en todos los canales.

Cabe destacar el inicio de la fase de implementación de la nueva herramienta de gestión de objetos perdidos *Lost&Found*. También se ha comenzado la fase de implantación de la solución CRM para gestionar a los clientes residentes y los visitantes. La herramienta permitirá mejorar los procesos de atención del cliente al disponer de una visión 360º de los usuarios que contactan para realizar alguna petición.

**En el ámbito comercial** se ha trabajado en la definición de la máquina distribuidora de títulos de transporte DA del futuro y se han determinado los nuevos servicios y funcionalidades. Se ha trabajado también en la definición, diseño e inicio de la construcción de la Tienda Hola Barcelona en plaza Catalunya, dirigida a los clientes visitantes de la ciudad. Está previsto que abra en el primer semestre de 2022.

*Billete de incidencia de bus*: La nueva política dictada por la Dirección establece que los conductores de los autobuses de TB dejan de gestionar dinero a bordo del bus y, por tanto, no venden billetes de ningún tipo. Este hecho obligó a dar respuesta a los casos en que a los usuarios les falla el soporte de la T-mobilitat en el momento de la validación, ya que debe adquirirse un billete de incidencia de bus para acreditar que se está viajando de acuerdo con la normativa. El usuario, al finalizar el trayecto, debe dirigirse a un Punto de Atención de TMB para solicitar que se le haga el reembolso del billete de incidencia y también el canje del soporte que no funciona. En octubre se ha puesto en producción la funcionalidad que permite realizar la compra de estos billetes de incidencia a los usuarios.

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

- La puesta en marcha de las pruebas de la T-mobilitat en la web y en TMB App, haciendo un gran esfuerzo para el seguimiento de los resultados y la mejora y optimización de procesos y contenidos para minimizar las incidencias y preparar los sistemas para la fase 1 (puesta en funcionamiento).
- Puesta en marcha del nuevo servicio BaD (Mi bus): desarrollo de las secciones web y TMB App de este nuevo servicio y preparación de la nueva App Mi Bus, a la espera de poner en marcha el nuevo sistema previsto para 2022.

- Billete sencillo de bus con EMV: espacio web de autoservicio para los usuarios para poder dar de alta tarjetas y consultar movimientos, descargar facturas, etc.
- *WhatsApp*: puesto en producción por el momento solo vinculado a la T-mobilitat. Se prevé como un canal digital de atención transversal, en la medida en que los recursos para atender estén disponibles.
- *Chatbot*: fase 2 completada. Actualización de contenidos de la T-mobilitat. Se prevé extenderlo a toda la web y a la TMB App en 2022.
- Desarrollo de los planes del proyecto *Maas* para residentes y visitantes.
- Se ha planificado la apertura de un blog dirigido al público residente (*EtsTMB*). Está pendiente de entrar en producción.
- Se ha realizado un nuevo diseño de la tienda virtual [www.holabarcelona.com](http://www.holabarcelona.com) que dota la web de nuevos contenidos encaminados a mejorar las ventas de productos al público no residente. Asimismo, Hola Barcelona cuenta con una nueva App que está pensada para que el usuario tenga una mejor experiencia de viaje. En esta primera fase se incorporan funcionalidades clave en el ámbito de la información (*Trip planner*, para planificar desplazamientos, y *Transport info*, para informar de actuaciones e incidencias).
- En abril de 2021 se implantó un sistema de recogida de valoraciones y opiniones de clientes sobre el proceso de compra y los productos *Hola Barcelona Travel Card*, *Barcelona Bus Turístic* y *Telefèric de Montjuïc*, que se publican en la web [www.holabarcelona.com](http://www.holabarcelona.com). Los objetivos son aumentar la visibilidad en el posicionamiento orgánico en los buscadores, mejorar la publicidad en buscadores (*Google*), aumentar la conversión e incrementar el conocimiento del proceso de compra y de los productos según las opiniones de los clientes.

#### 4.1.4. Accesibilidad de los servicios

TMB, a través del **Plan Director de Accesibilidad**, ha definido las líneas estratégicas y operativas de actuación para conseguir la plena accesibilidad en todas las vertientes de los servicios ofrecidos. Para ello, se ha implementado un **sistema de gestión llamado Código Operativo**, que garantiza trabajar de forma transversal la accesibilidad del servicio de transporte y la eliminación de las barreras físicas, de comunicación y de actitud en toda la red de TMB.

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

- **El Código Operativo de Accesibilidad Universal**: adaptación a la nueva estructura organizativa y creación de una nueva herramienta de gestión. Actualmente formado por 68 proyectos que responden a la aplicación normativa y la mejora de la experiencia del cliente para garantizar la plena accesibilidad del servicio de transporte.
- El impulso de acciones y actuaciones dirigidas a **mejorar la seguridad y la usabilidad del transporte público por parte de las personas mayores** en colaboración con el Departamento de Promoción de Personas Mayores y el Departamento de Participación social y el Consejo Asesor de las Personas Mayores del Ayuntamiento de Barcelona.
- **La participación en el Grupo motor de accesibilidad universal del Área Metropolitana de Barcelona (AMB)**, constituido por varios municipios; el AMB; la Federació Francesc Layret Cocemfe Barcelona, de personas con discapacidad física y orgánica; y TMB, para mejorar la accesibilidad del área metropolitana mediante el intercambio de experiencias y conocimientos.

- **La coordinación y participación en grupos de trabajo de la ATUC** para analizar los pictogramas y signos gráficos, máquinas y elementos de peaje, así como la evacuación y las áreas de rescate asistido.
- Continúa la **coordinación con diferentes áreas del Ayuntamiento de Barcelona para resolver el mapa de carencias detectadas** y desarrollar las actuaciones más urgentes que figuran en el plan de paradas, tanto en el ámbito de bus de Barcelona como en la red de metro. Se está trabajando en un documento técnico para establecer los requisitos que garanticen la plena accesibilidad de las paradas de autobús.
- El análisis de la accesibilidad universal y la señalización de las redes de TMB **con perspectiva de género** y la creación del plan de trabajo para incorporar los resultados obtenidos en proyectos y acciones.
- Continuación de las **acciones formativas y de sensibilización** para introducir y actualizar los conocimientos **para atender a los clientes con discapacidad**. A lo largo del año 2021 **se han formado a más de 2.000 personas** de la organización.
- Realización de la **diagnóstico de la accesibilidad cognitiva** en la red de metro y en los puntos de intercambio de bus desde el diseño universal y el cumplimiento de normativa.
- **Valoración técnica del uso de andadores y rollators en bus por rampa** para garantizar la funcionalidad y seguridad por parte de personas usuarias con movilidad reducida en el embarque, durante el viaje y en el desembarque.
- **Puesta en marcha del servicio y formación del sistema SVisual en el nuevo Punto TMB de Sagrada Familia para personas sordas signantes en lengua de signos catalana**, dando cumplimiento a la normativa vigente.
- **Participación en la CTN 170/GT4**, requisitos de accesibilidad para la rotulación. (Asociación Española de Normalización UNE). Colaboración en el desarrollo de la norma que rige la rotulación en la señalización.
- **Nuevo decálogo de atención al cliente con discapacidad intelectual**: es uno de los primeros pasos en pro de la accesibilidad cognitiva, objetivo actual de TMB y del Ayuntamiento de Barcelona.

### Actuaciones de mejora de la accesibilidad digital

La web de TMB renovó a finales de 2020 el certificado de accesibilidad doble A. Esta nueva certificación se alcanza gracias a la inclusión de la accesibilidad como política de gestión, además del proceso de auditoría para la certificación.

Todos los proyectos de TMB App durante los años 2020 y 2021 se han trabajado de forma accesible (discapacidad visual). En este sentido, se ha mantenido contacto, a través del departamento de Accesibilidad, con representantes de instituciones como el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad y se ha realizado seguimiento a través del Código Operativo.

## 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 y así impulsar proyectos alineados con la misión y la estrategia de la organización y, al mismo tiempo, ofrecer mejoras en la prestación de los servicios a la ciudadanía.

#### 4.2.1. Novedades y mejoras

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 los que cabe destacar los siguientes:

- **Plan de compra de flota**

Este plan se desarrolla en el apartado 8.4.1 Emisiones.

- **Planes de mantenimiento de la flota**

El plan de mantenimiento de la flota de autobús de TB se aborda en dos grandes grupos: el mantenimiento correctivo y el mantenimiento preventivo/predictivo, pero ambos aseguran la continuidad de la producción.

El objetivo estratégico del mantenimiento es incrementar el porcentaje de mantenimiento preventivo o planificado y el predictivo para reducir drásticamente el mantenimiento correctivo, reducir el impacto en el negocio y disminuir los costes de mantenimiento. Asimismo, TB lleva años trabajando en el mantenimiento predictivo y, en la actualidad, con la ayuda de la tecnología, se están desarrollando herramientas de automatización y predicción aplicadas al mantenimiento de la flota, que se basan en el análisis continuo del estado del vehículo, para predecir las averías con base en un algoritmo dinámico y así disminuir los costes de mantenimiento. Asimismo, TB lleva años trabajando con el mantenimiento predictivo y en la actualidad, con la ayuda de la tecnología, se están desarrollando herramientas de automatización y predicción aplicadas al mantenimiento de la flota.

El mantenimiento predictivo tiene como objetivo principal minimizar y/o reducir los trabajos de mantenimiento preventivo, a la vez correctivo, que permita un dimensionamiento de los *stocks* de repuesto y una gestión del servicio mucho más eficiente, ya que es capaz de prever una futura avería antes que se manifieste y provoque daños mayores. Las líneas de actuación dentro de este campo han sido:

1. Instalación de un sistema de telemetría a bordo del bus en 270 vehículos con motor diésel, propulsados por GNC y eléctricos.
2. Elaboración de los primeros estudios de mantenimiento predictivo: baterías HV, puertas y rampas con el proveedor MASATS y temperatura de motor térmico.
3. Instalación de sensores de temperatura/humedad en el interior del vehículo, diferenciando entre zona de conductor y zona de pasaje que permiten conocer el estado de confort del pasaje y valorar la idoneidad del sistema de climatización.
4. Colaboración con IDIADA para realizar un test en condiciones reales de servicio en un bus de TMB, sobre cuál debería ser la temperatura de confort.
5. Instalación de un sensor de calidad del aire en el interior del bus. Revisión sobre qué sistema se puede activar en el caso de alcanzar niveles de CO<sub>2</sub> críticos, como por ejemplo la ventilación forzada, apertura de puertas, etc.

- **Participaciones en proyectos europeos**

Durante 2021 se ha continuado con los proyectos europeos de sostenibilidad energética de los autobuses, entre los que se encuentran el "Mantenimiento predictivo" y la Temperatura de Confort (*Comfort Thermal*) a bordo del bus. Además, y motivado por la situación de pandemia de COVID-19, se ha iniciado un estudio de la calidad del aire en el interior del autobús.

Estos proyectos están estrechamente ligados al envío de datos de la información del vehículo a una nube o *cloud*, donde un sistema inteligente debe ser capaz, mediante algoritmos, de elaborar una predicción de avería, con un nivel de confianza elevado.

- **Nueva cochera de Zona Franca**

En junio de 2021 finalizó la primera edificación de la nueva cochera de la Zona Franca, el taller de material móvil. La obra va avanzando respecto a la previsión y durante este año se ha alzado el edificio del taller central y el aparcamiento. En octubre se inició la obra de urbanización y la edificación central del edificio de oficinas.

- **Mejoras de funcionamiento de los paneles de información**

Desde el Centro de Información de Bus se realiza un control exhaustivo del funcionamiento de las pantallas de información instaladas en las paradas. Esto ha permitido identificar problemáticas y posibles mejoras funcionales en los paneles de información, que han supuesto una evolución tecnológica de los mismos que comporta una mejor precisión en la información mostrada y una mejora en la eficiencia de su funcionamiento continuo.

- **Modelo de datos para la analítica histórica sobre la ocupación de bus**

Desde el Centro de Soporte a la Red se ha hecho una apuesta firme por la utilización continuada de datos en la toma de decisiones. En este sentido, se han inventariado de forma exhaustiva todos los datos registrados en todos los sistemas de información corporativos. Por otra parte, se ha trabajado, alineando de forma conjunta los departamentos de analítica del negocio de Metro y otros ámbitos corporativos, el modelo analítico para trabajar con información histórica de ocupación de Bus que permita trabajar, con información histórica, a 10 años vista.

- **Principales proyectos en el ámbito de Bus**

En el ejercicio 2021, se definieron, categorizaron y ordenaron los proyectos del Área de Bus. En este plan se categorizaron los proyectos bajo los siguientes ámbitos:

- Proyectos de transformación del modelo de servicio de bus.
- Proyectos de mejora de la movilidad en la red de bus.
- Proyectos de mejora de la experiencia del cliente en la red de bus.
- Proyectos de implantación del modelo de mantenimiento 4.0.
- Proyectos de mejora de la experiencia del empleado.
- Proyectos de evolución hacia una flota de autobuses sostenible.
- Proyectos de reingeniería organizativa y de los procesos operativos de bus.
- Proyectos de transformación de las infraestructuras de bus.
- Proyectos de mejora de la seguridad en el bus.

- Pago de billete sencillo con tarjeta bancaria

En este ejercicio 2021 se ha implementado el sistema de pago del billete sencillo a bordo del bus a través de tarjeta bancaria EMV. Se ha implantado en toda la flota de autobuses una nueva validadora ubicada en la zona de entrada de los vehículos, con la tarificación del billete sencillo ya preestablecida.

- T-mobilitat

Este 2021 ha sido el año de implantación de primeras fases operativas del nuevo sistema T-mobilitat.

Se ha formado a todos los colectivos implicados (conductores, personal de mantenimiento de equipos, de inspección, de oficinas, etc.) y se han realizado las adaptaciones necesarias en los sistemas tecnológicos preexistentes para incorporar la nueva tecnología T- movilidad, definiendo y poniendo en marcha los circuitos de operación y mantenimiento pertinentes. Durante el segundo semestre del año se han ejecutado diversas pruebas pilotos sobre las distintas funcionalidades, de cara a una inminente puesta en servicio final del sistema.

- Actualización del equipamiento tecnológico del Centro de Control de Bus

Durante el ejercicio se ha realizado la actualización del equipamiento instalado en el Centro de Control de Bus, que da respuesta a aspectos de obsolescencia física de los equipos y, por otra parte, realiza una actualización del programa del Sistema de Ayuda en la Explotación (SAE) que apoya al centro. Esta actualización habilita la incorporación de nuevas fuentes de información como pueden ser aspectos de telemetría embarcada de los vehículos o el estado del tráfico en tiempo real.

- Digitalización del Centro de Control de Bus

Durante el ejercicio se ha implementado la integración entre dos de los principales sistemas que lo apoyan, el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el sistema SAP de mantenimiento, para que desde el primero se puedan abrir avisos de incidencia en SAP de forma directa. El objetivo es minimizar los tiempos de comunicación de las situaciones sobrevenidas de impacto en el servicio y la eliminación del uso de papel en el centro.

- Vehículo de detección de indisciplina en el carril bus

Se ha puesto en marcha un vehículo equipado con un sistema que permite la rápida identificación de vehículos que están infringiendo las normas de uso del carril bus, que permite realizar un envío directo al Instituto Municipal de Hacienda de la infracción detectada y toda su información de contexto pertinente.

- Digitalización de los partes de accidentes

Se ha abordado este año la digitalización del parte de accidentes. Con ello, las oficinas de centro disponen de una tableta con una aplicación desarrollada en la que introducen el código del personal de conducción implicado en el accidente y, al acceder al sistema de información corporativo, presenta toda la información contextual del accidente, se obtiene un formulario para que sea cumplimentado y firmado por el personal de conducción, que queda registrado automáticamente en el sistema, finalizando así el proceso.

- **Principales estudios en el ámbito de Bus**

- Velocidad comercial

Se ha realizado un diagnóstico de la velocidad comercial de bus, determinando la velocidad comercial en hora punta y la media diaria en 26 ejes de la red viaria de la ciudad y se ha comparado con la de noviembre de 2019 (antes de la pandemia). En cada uno de estos ejes existe una línea de bus referente. Los resultados de octubre de 2021 muestran un incremento de la velocidad comercial media diaria en un 5,5 % y en un 6,5 % la velocidad comercial en la hora punta, respecto a noviembre de 2019.

- Acceso al bus por múltiples puertas

Se ha finalizado el estudio que analizaba y cuantificaba los beneficios operacionales y también el incremento del fraude que puede producirse en varios escenarios de operación que permitían el acceso al bus por más puertas. Las principales conclusiones han sido las siguientes:

- Los resultados evidencian que las mejoras en velocidad comercial derivadas de la medida son muy bajas frente a un fraude potencialmente elevado.
- Aunque el tiempo de parada es una variable importante, la cantidad de tiempo que es susceptible de ser redistribuido es pequeña frente a la parte fija (tiempo de parada + tiempo hasta abrir puertas + tiempo desde el último pasajero hasta que se recupera la circulación).
- El tiempo de parada puede llegar a reducirse más del 10%, pero a nivel de red deriva en ganancias de velocidad potencialmente pequeñas y difícilmente traducibles en ahorro de recursos.
- La medida puede estar muy bien valorada desde el punto de vista de comodidad por el usuario, pero el fraude puede penalizarla mucho desde el punto de vista económico.

- Viabilidad de nuevas áreas de Bus a demanda:

Se han estudiado las siguientes áreas: Ampliación de Torre Baró en Vallbona norte; El Putxet (131) y Galvany; Montbau y Vall d'Hebron (135); la Línea 110, la Línea 180 y Ciutat Vella (120), Gòtic y Barceloneta.

Cabe destacar que en el primer trimestre de 2021 se incorporó la información del servicio Mi Bus (bus a demanda, actualmente en Torre Baró) dentro de la estructura actual de líneas de bus, tanto en la web como en TMB App. Por otra parte, se ha gestionado la definición e implementación de la App de reserva de bus a demanda que entrará en funcionamiento en el último trimestre de 2021, que sustituye al sistema de reserva actual y fija las bases para que se incorporen las nuevas zonas de servicio de bus a demanda. La reserva del servicio de bus a demanda, inicialmente se hará a través de esta App específica, pero se trabaja para que a mediados de 2022 también se pueda realizar a través de los canales digitales corporativos de TMB.

#### 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, entre los que destacan:

- **En el ámbito de bus:**
  - La contratación del proyecto del nuevo Sistema de información al usuario y videovigilancia embarcada de Bus que se ejecutará en los próximos dos años. Mejora la información al usuario, con nuevas funcionalidades, y la seguridad del pasaje con la transmisión *online* al puesto central de las imágenes recogidas en los autobuses.
  - En el entorno del proyecto de Mantenimiento 4.0, se ha llevado a cabo la puesta en servicio de la primera herramienta de mantenimiento predictivo del equipamiento de la red embarcada de Bus, automatizando el diagnóstico para evitar y/o avanzar las averías antes de que se produzcan.
  - La implantación de la segunda fase del sistema de telemetría en los autobuses, que permite el envío de datos propios del bus al puesto central, para poderlos monitorizar y tomar decisiones de forma remota.

- La puesta en servicio de la nueva aplicación de gestión de incidencias en la red de Bus por parte del Centro de Control de Bus.
  - La puesta en servicio de los nuevos puestos de operador del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) en el Centro de Control de Bus, que permiten evitar posibles problemas de salud (lipoatrofia muscular) y la futura evolución técnica y funcional de los puestos de operador.
- **En el ámbito de marketing y clientes:**
    - Publicación del nuevo sistema Chatbot de atención al cliente en el canal web de TMB, que permite a los usuarios realizar consultas interactivas por escrito en TMB.
    - La integración, dentro de la aplicación *de e-commerce* “HolaBarcelona.com”, de la venta de los títulos de Aerobus para los usuarios de este servicio, así como la posibilidad de venta de los productos Hola Barcelona de TMB a través del canal del operador del Aerobus.
    - La publicación del nuevo blog de Hola Barcelona.com.

- **En el ámbito corporativo:**

Dentro del marco de la digitalización se pueden destacar las siguientes actuaciones:

- Incorporación del reconocimiento biométrico en la formación del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) de los conductores de Bus.
- Puesta en servicio de la plataforma *e-learning* Campus TMB con diferentes propuestas formativas (idiomas, salud, operaciones de Metro y Bus, etc.).
- Puesta en servicio del nuevo gestor documental corporativo en sustitución del antiguo libro de procedimientos y alineado con las necesidades del nuevo sistema de gestión integral de TMB.
- Puesta en servicio de las mejoras en el cuadro de mando corporativo, con la incorporación de nuevos indicadores bajo las visiones operativa, organizativa y societaria, alineado con el nuevo sistema de gestión integral de TMB.
- Publicación del nuevo Portal de transparencia de TMB.

- **Innovación corporativa:**

En 2021 se ha dado un paso adelante en la gestión de la innovación corporativa con el afianzamiento de alianzas estratégicas con agentes del ecosistema: universidades y empresas del sector público y privado que han permitido la maduración del modelo de innovación abierta y la aportación de valor hacia TMB. También se han lanzado una serie de iniciativas internas a los empleados para fomentar la cultura de la innovación.

- **Iniciativas de cocreación (innovación abierta):**

- **Programa Metropolis FPLab** del AMB donde TMB presentó el reto “¿Cómo podríamos mejorar la experiencia del usuario/ria para reducir la inquietud que se genera en las paradas de bus respecto a los horarios, flujos, accesibilidad, incidencias, etc.?”. Se presentaron 43 propuestas de 40 escuelas distintas. El ganador fue el equipo *Dream Team* del INS Francesc Ferrer i Guardia, cuya propuesta se basó en “gamificar” el espacio de las paradas de bus.
- *Creativity Course* con estudiantes de ESADE donde se proponía el reto de cómo hacer más atractivo el transporte público, que se centró en la mejora de la aplicación TMBGO.

- Dentro de las **iniciativas de intraemprendimiento (TMBinnova)**, se ha llevado a cabo la fase final del reto planteado en 2020 (Estación del Futuro), donde habían llegado 12 conceptos. Por último, el equipo ganador ha sido "Metrolineras" con la propuesta de reutilizar la energía recuperada del metro de forma sostenible para alimentar puntos de recarga destinados a los vehículos eléctricos ligeros como patinetes, bicicletas, etc. en el exterior de las estaciones.

El premio Accésit ha sido para la propuesta "Cambio radical en la iluminación", con el que se propone mejorar el sistema actual de alumbrado, combinando intensidades, colores, formas y tamaños con tecnología LED. Por último, el proyecto "No pienses solo en una estación de metro-Enverdint", enfocado a la naturalización de los espacios y a la cocreación con colectivos en riesgo de exclusión, obtuvo una mención especial del área de Innovación. Este último proyecto ha quedado semifinalista en el Concurso Europeo de Innovación Social EUSIC 2021.

- Activación de los cursos: "Compromiso con la innovación", sobre plataformas digitales, y el curso de Agentes de innovación, con la colaboración de la universidad ESCI-UPF.
- Organización del evento del Día Internacional de la Innovación y la Creatividad: <https://www.youtube.com/watch?v=romN4tudvuk>.

- **T-mobilitat:**

Los objetivos principales 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 por tecnología sin contacto y la mejora de la información del transporte. En una etapa posterior se abordará la concreción e implantación de un nuevo sistema tarifario y la extensión del sistema T-mobilitat a la totalidad del territorio catalán.

El 23 de diciembre se han empezado 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.

En el marco de esta fase se han realizado las siguientes pruebas en diferentes etapas con carácter incremental:

- Validación con tarjeta sin contacto, coincidiendo con la edición de este año del *Mobile World Congress*.
- Distribución y utilización de la T-empresa STI, con tecnología sin contacto, que terminará sustituyendo el pase de viaje de tecnología magnética.
- Altas de usuarios con emisión de soportes y ventas de títulos en **canales presenciales** (puntos TMB y máquinas de venta automática).
- Altas de usuarios con emisión de soportes y ventas de títulos en **canales digitales** (web y TMBapp). Validación con móvil (*Android*).
- Puesta en servicio de 4 kioscos TMB de atención al cliente, añadidos a los 4 Puntos TMB actuales, con contratación de personal de refuerzo de atención al cliente para dar soporte de forma exclusiva a las funcionalidades del sistema T-mobilitat.
- Para incentivar la participación de los usuarios en las pruebas se han adaptado precios y vigencias de soportes y títulos:

|                     | Condiciones T-mobilitat Primer Contacto                  | Condiciones oficiales                                     |
|---------------------|--|---|
| Soporte PVC         | 2,25 €   | 4,50 €  |
| Cartera electrónica | 0,50 €   | 1,00 €  |
| T-usual             | 3,30 €   | 40 €  |
|                     | Viajes ilimitados durante 5 días desde la 1.ª validación | Viajes ilimitados durante 30 días desde la 1.ª validación |
| T-jove              | 2,20 €   | 80 €  |
|                     | Viajes ilimitados durante 5 días desde la 1.ª validación | Viajes ilimitados durante 90 días desde la 1.ª validación |

Las actuaciones más relevantes para realizar en 2022 ampliarán la gama de títulos en tecnología sin contacto, así como las prestaciones y funcionalidades.

- **Proyectos de I+D+i con cofinanciación**

En 2021 se ha participado activamente en 4 proyectos de I+D+i plurianuales que se cofinancian por la Unión Europea y suponen una actividad de TMB valorada en 2,5 millones de euros en su duración total, con una financiación media de la Unión Europea del 86 %.

TMB también ha participado en 4 nuevas propuestas de proyectos colaborativos de I+D+i para ejecutar en el período 2022-2024. Además, TMB forma parte *del Advisory Group* de otros 5 proyectos de esta tipología.

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

Durante el año 2021 TMB ha continuado trabajando en la integración y el 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, 14001, 50001) en un sistema de gestión **integrado** que permita establecer objetivos alineados con una visión global, que facilite la toma de decisiones y que asegure además la conformidad con los requisitos de los clientes y ciudadanos, tanto los legales como cualquier otro. Los requisitos más relevantes son:

- La mejora y actualización de los **procesos del sistema**: se ha trabajado principalmente en los procesos estratégicos y claves.
- Integración y enajenación del **contexto y el plan estratégico** en el sistema de gestión.
- La continuidad del desarrollo del **cuadro de mando** de indicadores para TMB.
- La mejora y ampliación de **necesidades y expectativas de las partes interesadas** y, principalmente, las asociadas al grupo de interés de "clientes" para garantizar la trazabilidad y vinculación respecto a los estudios y análisis de experiencia de cliente (*Customer Journey Map*) y conocimiento de mercado (*Estudios de Percepción del Cliente, Omnibus*). Se han actualizado los colectivos asociados a las partes interesadas, ampliando o mejorando las necesidades y expectativas en general. Además, se ha cambiado la metodología para la determinación de la significancia de las partes interesadas y sus necesidades y expectativas (se ha introducido un modelo de priorización sobre la base de impacto e interés).
- Destacan los siguientes proyectos de integración que se están llevando a cabo en la Organización:
  - Integración de los requisitos de la norma ISO 45001 de Salud y Seguridad en el Trabajo (con el Servicio de Salud, Seguridad y Bienestar Laboral). Se prevé realizar la primera auditoría interna durante el año 2022.

- Inicio de la integración y definición del sistema de seguridad de la información basado en la norma ISO 27001.
- Se está trabajando para la certificación del referencial de AENOR de Seguridad Ferroviaria.

#### ▪ Mejora de herramientas de gestión

Destacar el esfuerzo realizado para el diseño de sistemáticas mediante el desarrollo, mejora e implantación de herramientas corporativas del gestor documental y la gestión para la mejora. Se han realizado numerosas sesiones de formación a los perfiles afectados e implicados en las nuevas herramientas.

En 2021 destacan las siguientes actuaciones:

- *Gestor documental*: definición de un modelo para la gestión documental que da respuesta a las necesidades actuales de TMB, mediante la utilización de un entorno *SharePoint*.
- *Gestión para la mejora*: las mejoras están orientadas a facilitar la gestión de los expedientes de incidencias de las actividades y de las auditorías. Para garantizar los requisitos de las normas ISO en los expedientes, se han diferenciado en dos campos el análisis y las acciones derivadas.
- *Mantenimiento del sistema de gestión*: en septiembre se llevó a cabo la auditoría interna en todas las actividades de TMB y el resultado se valora positivamente. También se ha validado el sistema de gestión mediante la auditoría externa realizada por la entidad acreditada *Applus* en el mes de noviembre. Se está en proceso de renovación de las certificaciones de calidad de servicio de transporte de viajeros de TMB, basado en las normas ISO 9001 y UNE 13816, y de 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*. Además, 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 basado en las normas ISO 14001 e ISO 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 a un servicio público de movilidad. A continuación se describen las principales actuaciones llevadas a cabo en este ámbito a lo largo del año 2021:

- Desarrollo del Proyecto de Seguridad Integral: Con la colaboración de una consultora externa se ha desarrollado el proyecto que abarca dos grandes líneas de trabajo:
  1. Diseño de un sistema de gestión de la seguridad integral que incluye la seguridad física, la seguridad en el servicio, la ciberseguridad y la seguridad del ámbito de prevención de riesgos laborales.
  2. Definición de un modelo de seguridad para las instalaciones que gestiona Operaciones de TB.
- Inicio de la contratación para la instalación y puesta en marcha de videovigilancia (sistema de cámara de control de TV embarcado en toda la flota regular de buses). A finales de 2020 y en 2021, se definieron las funcionalidades básicas y avanzadas

deseadas para el sistema de cámaras de control a instalar en los vehículos de la flota en servicio y el sistema adicional y necesario para la gestión en el Centro de Control de Seguridad de Bus.

- Adecuación de la comprobación de la Coordinación de Actividades Empresariales (CAE) en los controles de accesos. Modificación y adecuación a las leyes vigentes del procedimiento de control del cumplimiento del CAE en las entradas de los Centros Operativos de Negocio (CON).
- Diseño de la mejora de la seguridad en el CON de Horta: revisión y proposición de mejora de los sistemas de seguridad en los accesos y en el interior del CON de Horta. Gran parte de estas mejoras están en proceso de contratación.

Destacar también que TMB y el Observatorio contra la Homofobia elaboraron un protocolo específico para luchar contra la LGTBfobia que se presentó el pasado mes de julio y es complementario del que ya existía contra el acoso sexual desde marzo.

Por último, destacar también que en 2021 **TMB ha renovado la certificación de Protocolo Seguro COVID-19** después de la auditoría realizada en el mes de noviembre.

### Impacto en la salud y la seguridad de los clientes

En cuanto al **impacto en la salud y la seguridad** del 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 los trabajadores/as y pasajeros con el fin de cumplir la normativa legal y asimismo efectuar las mejoras pertinentes. Además de las acciones de prevención de riesgos laborales, cabe destacar la continuación de las actuaciones de salud y seguridad para prevenir contagios (limpieza de vehículos e instalaciones, entre otros) y combatir la pandemia de la COVID-19. En materia de seguridad, destaca el desarrollo del proyecto de seguridad integral y el inicio de la contratación del sistema de cámara de control de TV, embarcado en la totalidad de la flota regular, entre otros. Destacar también los protocolos que se han iniciado este año para luchar contra el acoso sexual y la LGTBfobia.

En cuanto a la salud, dentro de la medida de prestación del servicio (MPS) de bus, existe el indicador "Viajeros en vehículos con bajas emisiones a nivel local" que mide el pasaje que viaja con autobuses de bajas emisiones.

#### 4.3.2. Protección de datos

A lo largo de 2021 se han continuado implementando acciones para reforzar el cumplimiento de la regulación vigente en esta materia. En concreto:

- Hasta el 31 de diciembre de 2021, se han atendido un total de 217 solicitudes recibidas en el buzón de correo datos@tmb.cat, de las cuales 103 corresponden a solicitudes de ejercicio de derechos por parte de los interesados y las 114 restantes de otra materia, han sido derivadas a los ámbitos correspondientes.
- Se han comunicado 6 posibles brechas de seguridad en la privacidad de los datos. De estas, 4 han sido incidencias de seguridad sin afectación a datos personales y 2 han tenido afectación a datos personales que no han requerido proceder a su notificación ante la Autoridad Catalana de Protección de Datos (APDCAT), puesto que el riesgo estimado analizado ha sido bajo.
- Con el fin de reforzar el cumplimiento en el tratamiento de los datos de carácter personal, se han confeccionado, diseñado e impartido 6 sesiones con alcance a 656 empleados.

- Se ha creado una cuenta de correo para atender a las consultas por parte de los diferentes ámbitos de TMB en materia de protección de datos. La cuenta presenta un alcance superior a 100 consultas recibidas y resueltas a través de esta herramienta.
- Se ha dado apoyo específico en proyectos internacionales para la suscripción de contratos de encargo y de cláusulas tipos.
- Se ha realizado la primera auditoría en protección de datos en TMB con alcance a todas sus sociedades y a los diferentes ámbitos.
- Se han realizado actualizaciones en la política de protección de datos de las sociedades de TMB y en el Registro de Actividades de Tratamiento (RAT), con la información sobre los tratamientos de datos personales que se realizan en TMB.
- Se confecciona una nueva metodología de Evaluación de impacto de la privacidad de los datos (EIPD).
- En 2021 no se ha recibido ningún requerimiento por parte de la APDCCAT.
- Se ha participado en el proyecto de la T-mobilitat en relación con la aplicación de la regulación de protección de datos y se ha realizado la Evaluación de impacto en la protección de los datos (EIPD) del tratamiento de datos biométricos para el Sistema de control de acceso biométrico para los cursos CAP de conductores (Horta), de acuerdo con los cambios en la normativa CAP (Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero).
- Se han elaborado procedimientos para gestionar brechas de seguridad y para contratar a proveedores que traten datos de carácter personal, ambos en proceso de aprobación.
- Se aprueban los reglamentos de funcionamiento del Comité de Protección de Datos y del Delegado de Protección de Datos de TMB.
- Como representantes del Área de Buen Gobierno y Asesoría Jurídica, se ha participado en la revisión y confección de documentos del Cuerpo Normativo de Seguridad de la Información de TMB.

### Adaptación a la protección de datos en los canales digitales: RGPD y política de cookies

Durante 2020 y 2021 se han continuado desarrollando en los canales digitales las obligaciones derivadas del nuevo Reglamento General de Protección de Datos (RGPD) y de declaración de uso de *cookies*, respectivamente. Se desarrolló el cambio de Política de privacidad (2019) a Política de protección de datos como política única de TMB en la materia, que se gestiona y publica en la web corporativa. También se siguió desarrollando y alimentando el Registro de Actividades de Tratamiento (RAT), que igualmente es común para toda la empresa y reside en la web. Este nuevo planteamiento se aplicó en el territorio web corporativo, que incluye varias webs.

Se ha ido trabajando en la política de *cookies*, desde dar cumplimiento de forma central en la web TMB y en los principales subdominios, hasta alcanzar una política única para todo el territorio web y el uso común del panel al inicio de la navegación. Se trabajó con Tecnología un modelo de mantenimiento de la información de *cookies* que se ofrece al usuario. Más tarde se realizó una auditoría de mayor alcance en la que se incluyeron otras webs de la empresa, internas y externas, para acabar de garantizar el cumplimiento de la legislación en toda la presencia digital de TMB.

De estas necesidades de gestión formal, que se han convertido en globales en la empresa, debe derivarse un protocolo, en el que se está trabajando, para obtener un modelo de gestión de todos los canales digitales de TMB.

#### 4.4. Relación con los medios de comunicación

En 2021 se han contabilizado 6.795 apariciones de TMB en los medios de comunicación, lo que representa un descenso del 20 % respecto al año anterior, primer año con pandemia de COVID-19. Como tema más reflejado en los medios, destaca el que hace referencia al sistema tarifario con 563 noticias (8,3 % del total) con impactos mayoritariamente sobre el despliegue de la T-mobilitat.

Desde el gabinete de prensa se han elaborado y difundido 165 notas informativas y dosieres y se han organizado 51 actos o encuentros con los medios. Se han gestionado 537 solicitudes de información y declaraciones, así como 113 permisos de grabación en los medios, entre otras acciones. En TMB noticias se han publicado 464 piezas informativas y se han recibido más de 350 mil visitas. El portal ha migrado al entorno Dupal 8.

En las redes sociales se han realizado 3.896 tuits en *Twitter*, 1.238 publicaciones en *Facebook* y 226 en *LinkedIn*.

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

En 2021 la recuperación de la demanda ha supuesto un incremento de la actividad y de las publicaciones en las redes en general, que actualmente entre el ámbito de residente y no residente suman medio millón de seguidores. Destacan las campañas de la nueva línea X1 (con la nueva identidad XPRESBus), la nueva marca Ecobus (que representa a los vehículos impulsados por energías sostenibles de la flota de bus) y la campaña de promoción de nuevos vehículos Ecobus Eléctricos e Híbridos de Gas natural; la campaña EMV de promoción del nuevo sistema de pago del billete sencillo con tarjeta bancaria a bordo del bus; la acción de difusión para las nuevas líneas de bus y la ampliación del nuevo servicio a demanda; la nueva marca MiBus; la campaña de las estaciones de L10 Sur y las promociones de transportes turísticos. En el *LinkedIn* de TMB se ha creado una subpágina de Hola Barcelona destinada a generar más visibilidad y tráfico a este servicio.

Se ha realizado la revisión y el diseño de la imagen de los Kioscos que dan de alta la T-mobilitat y que se encuentran distribuidos en la red de metro.

A nivel de TMB, cabe destacar, entre otras, la campaña de difusión del nuevo Punto TMB de Sagrada Família, la de promoción de los servicios especiales, la campaña de lanzamiento de la app *TMBGo*, la campaña *Connectem L'Hospitalet*, las campañas de civismo –Karma (COVID-19, Llamamiento contra la LGTBIfobia y Llamamiento a detener el acoso sexual), la campaña "Elige tu causa" y la campaña de Navidad y del *Barcelona Christmas Tour*. Resaltar también la nueva marca de +Jo **TMBé** y de la Fundación TMB, el sello del centenario de la red de bus, la nueva marca de bicicleta metropolitana y el rediseño del logo TMB 2025, entre otros.

## 5. Una gestión responsable

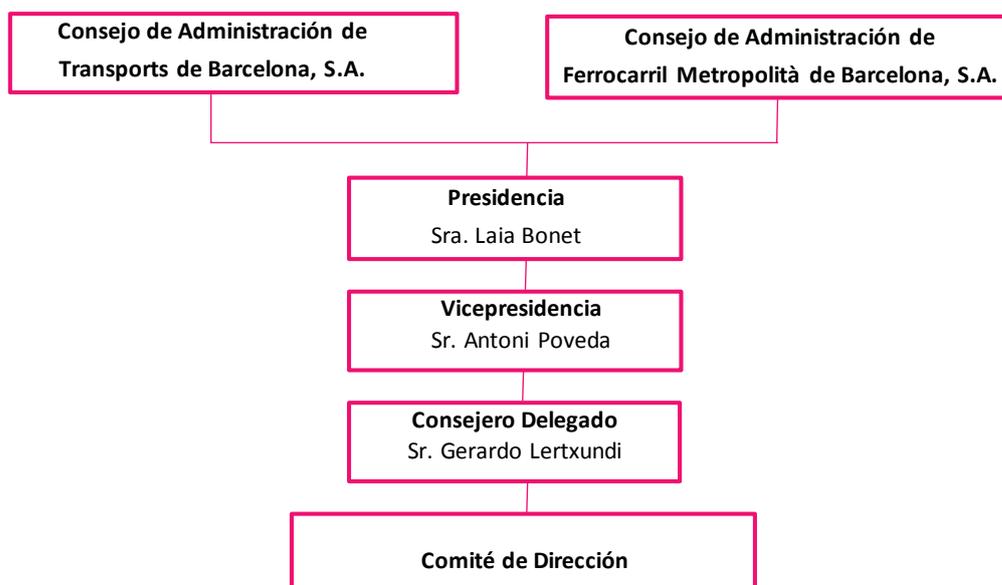
### 5.1. Ética y buen gobierno

#### 5.1.1. Gobernanza

##### Órganos de gobierno

El órgano de administración, representación y decisión de las sociedades Transports de Barcelona, S.A. (TB) y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (FMB) es el Consejo de Administración de las respectivas empresas. Los miembros de este órgano de representación son nombrados por el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona, que se constituye como junta general de accionistas de cada una de las sociedades.

En el caso de las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y Transports Metropolitans de Barcelona, S.L., el órgano de gobierno está formado por un administrador único, el consejero delegado, común a las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Transports de Barcelona, S.A.



El Consejo de Administración de Transports de Barcelona, SA a 31-XII-2021 era el siguiente:

## CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE TB A 31 DE DICIEMBRE DE 2021

|                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| <b>Laia Bonet Rull</b>            | Presidenta         |
| <b>Antoni Poveda Zapata</b>       | Vicepresidente     |
| <b>Gerardo Lertxundi Albéniz</b>  | Consejero Delegado |
| <b>Carlos Campdepadrós García</b> | Consejero          |
| <b>Jordi Coronas Martorell</b>    | Consejero          |
| <b>José Castro Borrallo</b>       | Consejero          |
| <b>Ricard Font Hereu</b>          | Consejero          |
| <b>Manuel Gómez Acosta</b>        | Consejero          |
| <b>Candela López Tagliafico</b>   | Consejera          |
| <b>Jordi Martí Grau</b>           | Consejero          |
| <b>Antonio Martínez Flor</b>      | Consejero          |
| <b>Jordi Porta Pruna</b>          | Consejero          |
| <b>Esteve Serrano Ortín</b>       | Consejero          |
| <b>Josep Solà Font</b>            | Consejero          |
| <b>Francina Vila Valls</b>        | Consejera          |

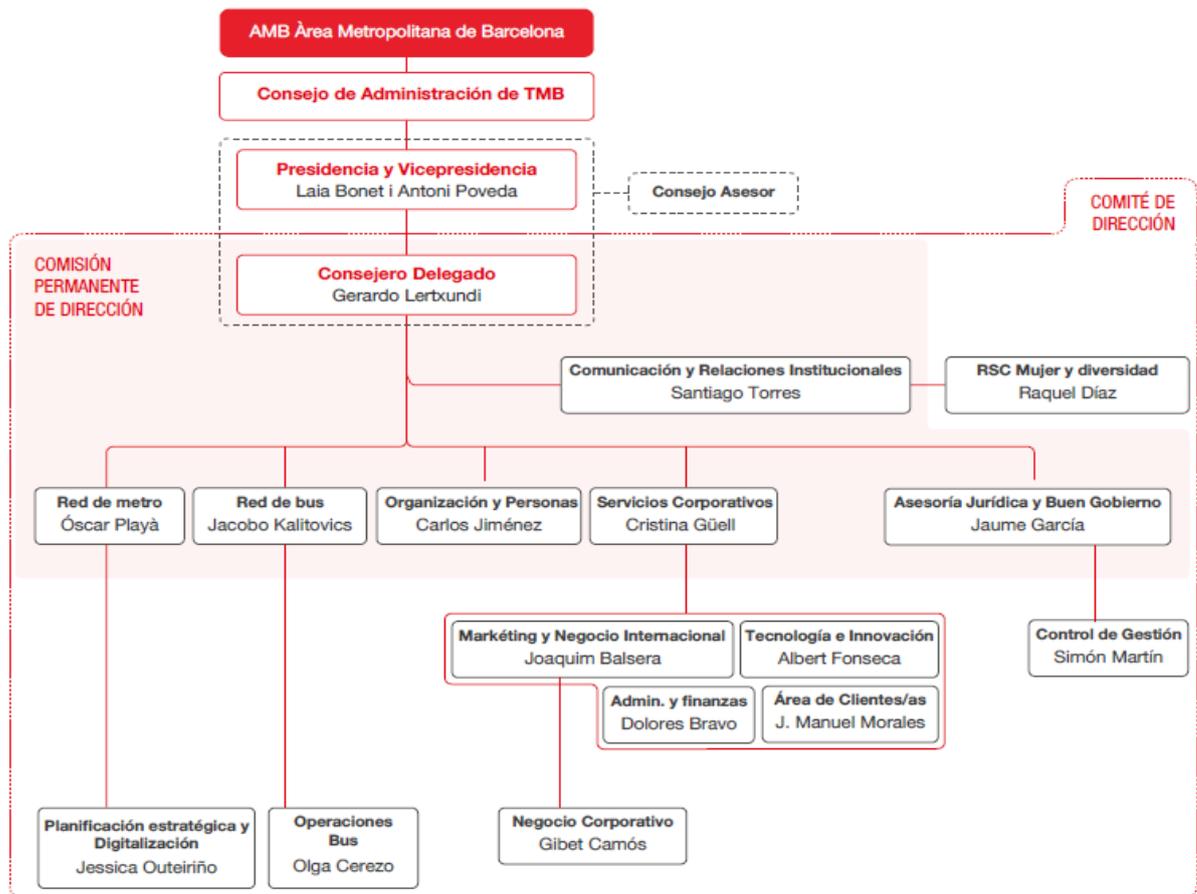
Secretario del Consejo de Administración: Oriol Sagarra Trias.

Vicesecretario del Consejo de Administración: Jaume Garcia Soler.

### Órganos de gestión y estructura organizativa

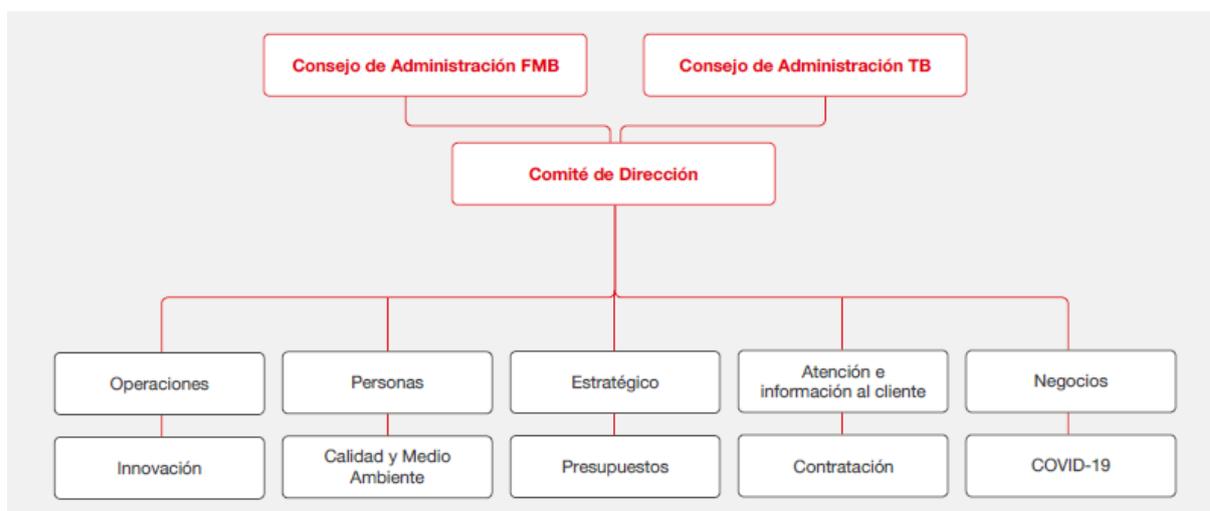
En su constitución, los consejos de administración de Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., nombraron un Consejero Delegado, miembro de los consejos, con delegación de facultades y apoderamientos, que se encarga de la administración ordinaria de las sociedades.

La gestión integrada de los diferentes servicios que se prestan bajo el paraguas de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha permitido crear, durante su historia, estructuras de gestión comunes a todas las empresas de TMB por medio del **Comité de Dirección y de otros Comités permanentes**. Para dar respuesta a los retos del futuro de TMB y definir la dirección hacia dónde se quiere proyectar en el horizonte de 2025, se diseña la estructura de la organización de los órganos de gobierno con el apoyo de un Consejo Asesor:



### 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

Con el fin de mitigar las amenazas identificadas en la matriz de riesgos recogidas en el análisis de riesgos penales corporativos (ARPEC) de TMB, durante 2021 se han llevado a cabo diferentes acciones:

- Confección del vídeo explicativo sobre el programa de *Compliance* con preguntas frecuentes (FAQ) para divulgar su conocimiento y contenidos entre los empleados.
- Se han realizado 13 jornadas formativas y de sensibilización dirigidas a la plantilla. Para ello, *Bon Govern* ha diseñado los programas y contenidos e imparte las sesiones con una periodicidad mensual. Se ha contado con la asistencia de un total de 1.021 empleados de distintos ámbitos de TMB. La materia impartida ha sido sobre:
  - El Código Ético y de Conducta de TMB.
  - El programa de *Compliance*.
  - Los conflictos de interés.
  - Las políticas de *Compliance*.
- Se han confeccionado las siguientes políticas para su aprobación, por parte de la Comisión de Ética de TMB:
  - Política de *Compliance* TMB.
  - Política de conflictos de interés.
  - Política anticorrupción.
  - Política de relaciones con los funcionarios públicos y la Administración.
  - Política de regalos y atenciones.
  - Política corporativa de protección de datos personales.
  - Política de cumplimiento normativo en la seguridad de la información.
  - Política de la gestión documental de TMB.
- Se confeccionan las directrices de Propiedad intelectual e industrial y del uso de licencias del ámbito informático y tecnológico para su aprobación por parte de los ámbitos responsables.
- Se han tramitado las denuncias recibidas en el Canal Ético: un total de 3 hasta el 31 de diciembre; se ha realizado la instrucción de los expedientes y esta se ha facilitado para su resolución por parte de la Comisión de Ética.
- Se han atendido y resuelto las consultas recibidas en el buzón de consultas del Código Ético.
- Se ha realizado la confección de diferentes documentos e informes, entre ellos, la memoria anual del programa de *Compliance* de TMB.
- Se ha confeccionado una propuesta de modelo de Auditora y se ha actualizado el mapa de riesgos sobre las actuaciones recogidas en el plan de acción y realizadas en 2021.
- Se ha adecuado el canal ético para uso universal y anónimo.
- TMB ha participado en el proyecto de la Oficina Antifraude de Cataluña: Proyecto de *Compliance* e Integridad.
- Como miembros de la Asociación Española de *Compliance* (ASCOM), y dentro del Grupo de trabajo de la administración pública, se ha participado con la Comisión de Trabajo de ASCOM en el proyecto: "El *Compliance* en la Contratación Pública".

A nivel corporativo se han realizado, por la vía de las aulas virtuales y a prácticamente la totalidad de la plantilla, acciones relacionadas con la difusión y sensibilización del conocimiento del *Compliance* -conflicto de interés, protección de datos y otras formaciones de tipo legal.

### Acciones formativas con contenidos anticorrupción:

| curso                            | duración<br>(horas) | número de<br>sesiones | TB, SA            |                            |                        |
|----------------------------------|---------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------|------------------------|
|                                  |                     |                       | horas<br>lectivas | número de<br>asistentes TB | horas-<br>asistente TB |
| Conflictos de interés Compliance | 2                   | 3                     | 6                 | 79                         | 158                    |
| Jornada Compliance/Código ético  | 2                   | 7                     | 14                | 336                        | 672                    |
| <b>TOTAL</b>                     |                     | <b>10</b>             | <b>20</b>         | <b>415</b>                 | <b>830</b>             |

### Formación en políticas y procedimientos anticorrupción:

|                | Participantes<br>formados 2021 | % sobre activos<br>totales 2021 |
|----------------|--------------------------------|---------------------------------|
|                | TB                             | TB                              |
| Grupo 0 y 1    | 5                              | 38,5%                           |
| Resto personal | 322                            | 6,7%                            |
| <b>TOTAL</b>   | <b>327</b>                     | <b>6,8%</b>                     |

| Detalle por categoría laboral          |            |             |
|--|------------|-------------|
| ATS                                    | 2          | 100,0%      |
| Auxiliar técnico                       | 11         | 61,1%       |
| Delineante proyectista                 | 1          | 100,0%      |
| Grupo 0                                | 1          | 50,0%       |
| Grupo 1                                | 4          | 36,4%       |
| Grupo 2                                | 16         | 48,5%       |
| Grupo 3                                | 64         | 75,3%       |
| Grupo 4                                | 49         | 75,4%       |
| Grupo 5                                | 4          | 44,4%       |
| Grupo A nivel 07                       | 6          | 13,3%       |
| Grupo A nivel 08                       | 35         | 35,0%       |
| Grupo A nivel 09                       | 7          | 4,6%        |
| Grupo A nivel 10                       | 15         | 51,7%       |
| Grupo A nivel 11                       | 2          | 66,7%       |
| Grupo A nivel 12                       | 21         | 43,8%       |
| Grupo B nivel 04                       | 4          | 7,0%        |
| Grupo B nivel 06                       | 6          | 0,2%        |
| Grupo C nivel 03                       | 3          | 15,0%       |
| Jefe de departamento 1. <sup>a</sup>   | 1          | 100,0%      |
| Oficial 1. <sup>a</sup> administrativo | 1          | 50,0%       |
| Oficial superior administrativo        | 16         | 57,1%       |
| Ordenanza                              | 1          | 50,0%       |
| Técnico agregado D                     | 3          | 75,0%       |
| Técnico agregado E                     | 1          | 33,3%       |
| Técnico agregado F                     | 2          | 25,0%       |
| Técnico agregado G                     | 22         | 71,0%       |
| Técnico agregado H                     | 25         | 89,3%       |
| Técnico agregado I                     | 1          | 16,7%       |
| Técnico agregado J                     | 3          | 100,0%      |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>327</b> | <b>6,8%</b> |

### Cumplimiento socioeconómico

- Multas y sanciones no monetarias significativas por incumplimiento de leyes o normativas en materia social o económica:
- Sanción del Departamento de Trabajo de la Generalitat de Catalunya por importe de 4.000 euros.

- Acta de infracción de sanción de la Inspección de Trabajo y la Seguridad Social por importe de 10.000 euros.
- Pago de multas de tráfico de 413,36 euros al Ayuntamiento de Barcelona.

### Política pública

En 2021 no ha habido contribuciones a partidos y/o representantes políticos.

En 2021 el importe de los pagos realizados a consejeros ha sido de 54.710,72 euros.

### Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

En 2021 se ha realizado una aportación a la Fundació TMB de 129.500 euros.

## 5.2. Gestión del riesgo

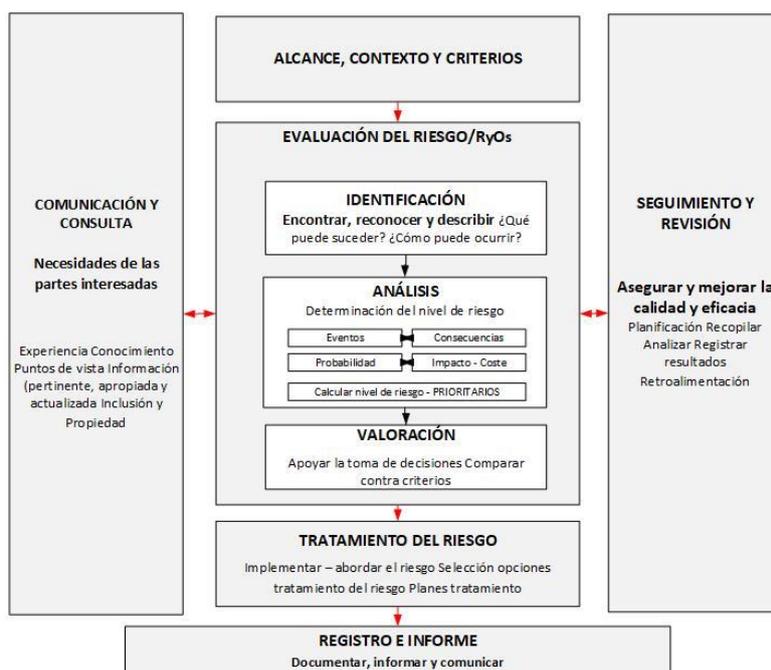
Como parte del proyecto de definición de sistema de gestión integrado que se desarrolló durante 2020, y tomando como referencia el mapa de procesos de TMB, se han identificado y evaluado los riesgos y oportunidades (RyOs) de las actividades contenidas en los procesos.

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 para alcanzar los objetivos relacionados con la protección, prevención y generación de valor, de forma 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 requisitos de COSO (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*), además de los propios requisitos establecidos en las normas que tenemos certificadas. En concreto, se han identificado los riesgos de no obtener los resultados esperados de cada proceso y las oportunidades de obtener efectos deseables, que es necesario abordar con el fin de:

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

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. Asimismo los riesgos se han clasificado atendiendo a los entornos o categorías de aplicación.



La identificación y evaluación de los riesgos se ha realizado mediante las metodologías establecidas y las herramientas colaborativas disponibles. Como resultado de esta evaluación, se han identificado un total de 762 RyOs de los procesos de TMB (entre otros, 268 corresponden a Gestión de la flota e infraestructuras y 86 a la Gestión financiera), de los cuales **258 se han considerado prioritarios**.

| PROCESO  | TOTAL      | PRIORITARIOS |
|--|------------|--------------|
| PS-Gestión flota e infraestructuras                    | 268        | 53           |
| PS-Gestión financiera                                  | 86         | 27           |
| PS-Prestación y operación                              | 70         | 23           |
| PE-Dirección y estrategia                              | 70         | 39           |
| PS-Gestión de personas                                 | 49         | 28           |
| PS-Gestión tecnologías                                 | 40         | 11           |
| PC-Comercialización y venta                            | 37         | 19           |
| PS-Gestión compras                                     | 30         | 14           |
| PC-Gestión y asignación recursos                       | 26         | 9            |
| PC-Información y atención al cliente                   | 26         | 7            |
| PE-Nuevos productos y servicios                        | 23         | 9            |
| PE-Comunicación y relaciones con los grupos de interés | 19         | 10           |
| PC-Planificación servicio                              | 18         | 9            |
| <b>Total</b>   | <b>762</b> | <b>258</b>   |

Los riesgos y oportunidades más relevantes en la evaluación realizada son los siguientes:

- **Riesgos:**
  1. Afectación negativa del servicio o de la actividad.
  2. Contaminación del agua y/o del suelo.
  3. Empeoramiento o daño a la imagen corporativa.
  4. Incumplimiento de los procedimientos internos de trabajo establecidos.

5. Incremento de la generación de residuos/empeoramiento de la gestión de residuos.
6. Insatisfacción del cliente interno y/o del personal.
7. Insatisfacción de los clientes y/o usuarios/rias y/u otras partes interesadas.
8. Mala ejecución del proyecto en tiempo y forma.
9. Pérdida de cuota de mercado y/o reducción de la demanda.
10. Prestación y operación del servicio ineficaz (tiempo y calidad).
11. Sanción económica por parte de las administraciones.

▪ **Oportunidades:**

1. Detrimento del calentamiento global del planeta/cambio climático.
2. Mejora de la competitividad y/o incremento de la demanda.
3. Mejora de la imagen de la compañía. Ser referente en movilidad sostenible y segura.
4. Mejora de la identificación, evaluación y cumplimiento de requisitos legales de aplicación.
5. Mejora de la eficacia en la toma de decisiones y mejora continua de los resultados del sistema de gestión.
6. Minimización del impacto ambiental de la actividad.
7. Optimización de la gestión de residuos.
8. Optimización de recursos a través de la gestión eficaz de información y datos que permiten tomar decisiones.
9. Reducción del impacto ambiental en la adquisición de obras, suministros y servicios.

Para los riesgos y oportunidades prioritarios se han establecido las acciones y tratamientos más adecuados para eliminar o minimizar su impacto o maximizar sus 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 los objetivos estratégicos de TMB.

Durante el primer trimestre del próximo año se evaluará la eficacia de las acciones tomadas y se valorará una revisión completa de los riesgos y oportunidades identificados para ajustar su relevancia, dado que muchos de los RyOs identificados se pueden integrar en otros o valorar una disminución de su relevancia.

### 5.3. Transparencia

TMB da acceso a la información corporativa objeto de publicidad activa para que los ciudadanos puedan hacer 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 transparencia contenidas en la regulación estatal y autonómica, a lo largo de 2021 se han realizado las siguientes actuaciones:

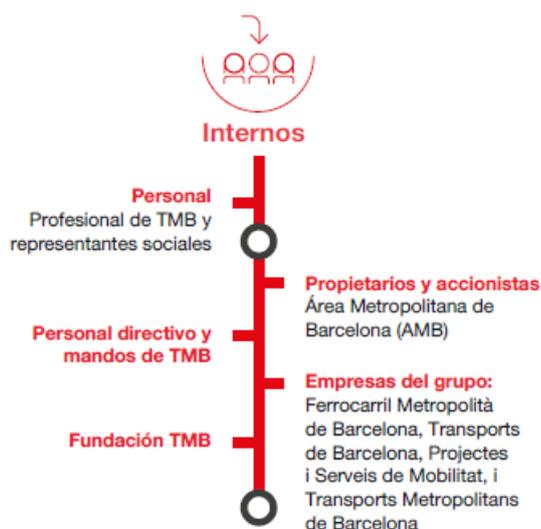
- Desde el 1 de enero al 31 de diciembre se han recibido un total de 45 solicitudes de acceso a la información pública (SAIP), 5 de ellas se encuentran en trámite de resolución.
- Activación de la primera fase de implementación del *software* para automatizar las SAIP.
- Adecuación al Decreto 8/2021, de 9 de febrero, sobre la transparencia y el derecho de acceso a la información pública, confeccionando nuevos formularios y adecuando los plazos y requisitos a la nueva regulación.

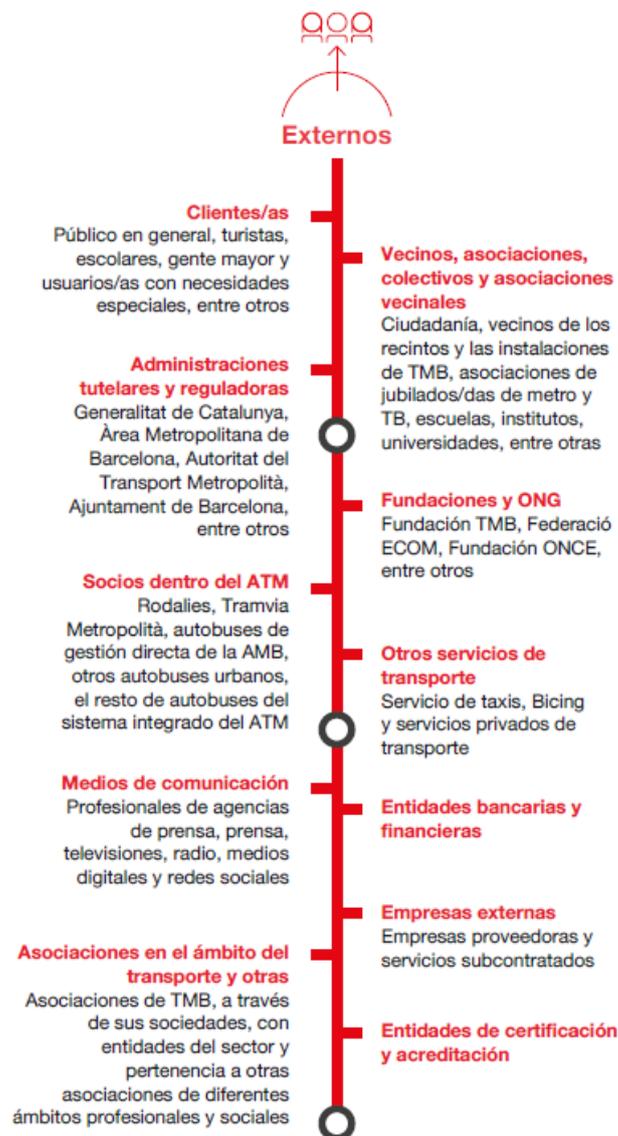
- Se ha actualizado el Portal de Transparencia con la información que han ido suministrando los distintos ámbitos de la Organización.
- Se han impartido dos sesiones formativas a los interlocutores de las áreas: una relacionada con la regulación legal de transparencia y otra sobre el *software* de las SAIP.
- Se han atendido y gestionado 2 requerimientos recibidos de la Comisión de Garantía de Derecho de Acceso a la Información Pública (GAIP), con relación a solicitudes de ejercicios de derechos de los ciudadanos en materia de transparencia.

### 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 y 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 pueden clasificarse 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, en los procesos de gestión y en el compromiso de TMB con la transparencia y el rendimiento de cuentas. De esta forma, podremos intensificar progresivamente su participación y colaboración para ir implantando medidas en nuestras actividades, productos y servicios que den la mejor respuesta posible a la satisfacción equilibrada de sus necesidades y expectativas en permanente evolución.

Una primera muestra de este compromiso es la reciente creación del **Consejo Asesor de TMB**, como órgano consultivo con representación de los principales ámbitos sectoriales de nuestro entorno.

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

TMB, a través de sus sociedades, está afiliada a diferentes entidades del sector o a otras asociaciones de diferentes ámbitos profesionales y sociales, entre las que cabe destacar las siguientes:

- 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 Centre Logístic Catalunya (BCL)*.
- Asociación Barcelona Global
- DEC: Asociación para el Desarrollo de la Experiencia de cliente (*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 de Grandes Consumidores de Energía Eléctrica.
- Asociación Española de Mantenimiento (AEM).
- Asociación Española de Financieros de Empresa (ASSET).
- Asociación Española para el Fomento de la Seguridad de la Información, ISMS Forum
- Coordinadora Catalana de Fundaciones
- Fundación Factor Humano.

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

Puesto que satisfacer de forma equilibrada las necesidades de movilidad de todas aquellas personas y colectivos que tienen intereses legítimos en la actividad de TMB forma parte de la esencia de nuestra responsabilidad empresarial, nos hemos propuesto, en los próximos años, redefinir y reordenar el marco de relaciones de TMB con todas las partes interesadas, estructurar la comunicación y el diálogo con todas ellas e integrarlo en el ciclo de gestión de nuestra empresa. Por eso prevemos aplicar e ir actualizando de forma periódica y sistemática los siguientes pasos:

1. **Mapa de grupos de interés:** identificación, actualización y, en su caso, priorización de los grupos de interés.
2. **Análisis de materialidad y contexto de sostenibilidad:** actualización permanente de necesidades y expectativas y cómo evolucionan en el tiempo. Paralelamente se contemplarán los cambios y las tendencias de futuro que se produzcan desde la perspectiva de la sostenibilidad, tanto a nivel de sector como a nivel general: legal, social, ambiental, político, económico, ético, de buena gobernanza, etc.
3. **Compromisos:** establecimiento explícito 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 expectativas cambiantes de nuestros interlocutores.
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 aplicación a los procesos y los productos y servicios de la empresa.
6. **Aprendizaje y mejora:** concreción de los mecanismos de aprendizaje para mejorar e incrementar paulatinamente el nivel de excelencia en sostenibilidad en cada uno de los ciclos de gestión sucesivos.
7. **Comunicación y rendición de cuentas:** siguiendo los criterios de los estándares locales e internacionales, tanto los relativos al contenido de los aspectos que son 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 2021 se han contemplado 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 (limitar el aumento de la temperatura de la tierra a 1,5 °C), que reconoce que esto reducirá significativamente los riesgos y efectos del cambio climático. El sector del transporte tiene un gran impacto en el medio ambiente y por eso es de vital importancia para TMB intentar paliar los efectos negativos en el medio ambiente.
- 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 contemplado 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 a nivel de sector como a nivel general.
- Los informes de sostenibilidad y responsabilidad social de los operadores 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 Bank*) y Londres (*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 los clientes.
  - 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 a la satisfacción de las necesidades y expectativas de todas las partes con intereses legítimos en TMB.

Todo esto nos da legitimidad para actuar, incrementando 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. Gestión de la COVID-19

### 6.1. Organización para la gestión de la COVID-19

El estallido en 2020 de la pandemia provocada por el coronavirus SARS-CoV-2 y la enfermedad COVID-19 supuso la adopción de una serie de medidas inéditas, como la necesidad de restringir los desplazamientos de las personas, lo cual afectó directamente a la prestación del servicio de las redes de transporte público. En los meses de febrero y marzo de 2020, los comités de Seguridad y Salud de FMB, S.A. y TB, S.A. acordaron diversas medidas de protección publicadas en instrucciones internas, distribuidas a través de correo electrónico, avisos y publicaciones en la intranet.

Desde el momento de la irrupción de la pandemia se creó un gabinete de crisis al más alto nivel directivo para poder adoptar de forma rápida, ejecutiva y coordinada todas las acciones necesarias para proporcionar la seguridad de los clientes y del personal empleado y asegurar el máximo nivel de oferta posible para garantizar la movilidad manteniendo bajas ocupaciones.

En los meses siguientes, TMB ha continuado trabajando en la mejora de la seguridad en el metro y en el bus, debido a la pandemia, y en la mejora continua del servicio para que el transporte público sea la opción preferente de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas.

Cabe destacar la **Medalla de Honor 2021** que ha recibido la **plantilla de TMB** de manos del Ayuntamiento de Barcelona por su papel durante la crisis sanitaria.

### 6.2. Medidas de salud y seguridad adoptadas

El seguimiento semanal de los datos por parte del Comité de Dirección ha permitido adoptar las decisiones más oportunas en cada momento de forma inmediata a lo largo de los meses en función de la evolución de la pandemia. Las medidas de protección más relevantes a lo largo de este año han sido las siguientes:

- Actualización del Plan de Salud y Seguridad frente al coronavirus SARS CoV-2 en su última versión revisada del mes de agosto 2021.
- Punto fijo en el orden del día en las reuniones ordinarias del Comité de Salud y Seguridad.
- Vigilancia de los espacios de trabajo sobre la aplicación efectiva de las medidas de protección colectiva.
- Revisión y vigilancia de la señalización en todos los espacios de trabajo.
- Mantenimiento de las medidas organizativas para minimizar la agrupación de personal a la hora de entrar y salir a trabajar, en los comedores y salas de descanso y la constitución de grupos estables de trabajo.
- Entrega periódica y frecuente de equipos de protección individual.
- Refuerzo sanitario asistencial accesible para cualquier consulta del personal.
- Vigilancia epidemiológica y estudio de los posibles brotes.
- Información semanal al Comité de Dirección y a los representantes legales de los trabajadores sobre los casos positivos o incidentes, segmentados por categorías profesionales.
- Rastreo de casos de contactos laborales estrechos.
- Realización de pruebas diagnósticas y de cribado (TAR)

- Auditoría externa *Protocolo de actuación ante los riesgos derivados de la COVID-19 en centros de trabajo y establecimientos públicos.*

## 6.3. Actuaciones en el servicio de bus

### Actuaciones para reforzar la limpieza y la desinfección

La limpieza y desinfección de trenes, estaciones, autobuses y centros de trabajo sigue siendo una de las prioridades para continuar con el programa específico e intensivo de limpieza y desinfección. En este sentido, cabe destacar la acreditación oficial de las redes de TMB, metro y bus con el certificado Applus en lo que respecta a la aplicación de los protocolos y procedimientos de limpieza, desinfección y control, así como de organización y atención al cliente.

En el servicio de bus toda la flota se ha continuado desinfectando de forma diaria. El personal extra de limpieza que se contrató al inicio de la pandemia ha seguido rigurosamente los procesos de desinfección que están definidos en el protocolo de actuación y en la norma de seguridad.

Destacar también que TMB participó en el proyecto europeo *CD Clean* (producto desinfectante permanente que se aplica en las superficies y mantiene la capacidad de desinfección durante un período de tiempo prolongado) y se está a la espera de la validación del producto por parte del Ministerio, dado que los estudios evidencian su efectividad.

TMB participará en las pruebas que se realizarán con el producto RESYSTEN que es un producto fotocatalítico que, aplicado sobre las superficies y en presencia de luz, asegura un efecto de limpieza permanente y aumenta la seguridad sanitaria entre las actuaciones de desinfección programadas por los métodos convencionales.

### Acciones comerciales relacionadas con la gestión de la COVID-19

Con el fin de paliar los efectos de la crisis económica y contribuir a los distintos colectivos afectados, desde el área comercial se ajustaron y redujeron los precios de arrendamiento de espacios comerciales y se equilibraron los cánones que las empresas concesionarias tienen fijados en la concesión de servicios en la red. También se facilitó la venta de gel hidroalcohólico y mascarillas en las máquinas de venta automática.

## 6.4. Acciones de comunicación y atención a los usuarios

### 6.4.1. Acciones de comunicación digital y atención al cliente

Dadas las restricciones provocadas por la aparición de la COVID-19, se decidió que los trámites de acreditación que debían hacerse presencialmente se pudieran realizar a través de los canales digitales y así, evitar desplazamientos y bajar la afluencia de usuarios en los Puntos TMB.

La declaración de pandemia y la crisis sanitaria requirió una ágil gestión de la información. Se participó en todos los protocolos informativos y de comunicación del Comité de Crisis y se aplicaron en el ámbito de la web y la app, a la vez que se desarrollaron iniciativas como:

- Sección web COVID-19 y página *landing* de medidas en el transporte público.

- Galería de imágenes COVID-19 aportadas por los usuarios a través de Instagram; una selección de la galería se expuso en el *Espai Mercè Sala* durante el mes de septiembre de 2020.
- *Splash page* en TMB App: página de inicio en la aplicación para destacar informaciones esenciales que los usuarios deben conocer para utilizar el transporte público.

Durante el 2021 la web publicó campañas corporativas sobre seguridad en el transporte público y toda la información sobre medidas, restricciones y normas vigentes en cada fase, así como de los nuevos servicios digitales que se desarrollaban. También se dio apoyo a las iniciativas corporativas: agradecimiento a los trabajadores, acción de voluntariado, entretenimientos para hacer en casa, cuento infantil, mural homenaje en la estación de Sant Pau, etc.

#### 6.4.2. Comunicación interna a la plantilla de TMB

La pandemia de la COVID-19 ha centrado en buena parte el ejercicio 2021. La excepcionalidad de la situación inicial provocó un importante desbarajuste informativo a nivel de medios de comunicación y partes sociales. Por eso, el objetivo de comunicación interna fue convertirse en el referente informativo interno, con información rigurosa y trabajada conjuntamente con los responsables de prevención y salud laboral. Para ello, se creó una *site* específica en la intranet [http://tmbnet/rrhh/Comunicaciointerna\\_2020/Coronavirus.asp](http://tmbnet/rrhh/Comunicaciointerna_2020/Coronavirus.asp), donde se aglutinaba toda la información referida a normativa, instrucciones internas, noticias, recursos informativos, preguntas sobre restricciones de actividad por la COVID-19 en Cataluña, un FAQ y el InfoTMB.

En paralelo a la crítica situación, y fruto de una propuesta de una trabajadora, para motivar a los trabajadores/ras de TMB, se organizó el *flashmob* "*Jerusalema challenge*", con la participación de más de 80 personas. El vídeo se compartió en las redes sociales de la compañía, convirtiéndose en el más visto de toda la historia de TMB, con más de 62.000 visualizaciones.

### 6.5. Afectación sobre la movilidad

La crisis sanitaria y económica derivada de la pandemia de la COVID-19 ha continuado impactando de forma significativa en la movilidad durante el año 2021. Las restricciones y recomendaciones de diversa índole, que han decretado las autoridades durante este año, han provocado una disminución importante de la demanda de Bus y Metro debido, principalmente, a los siguientes factores:

- **Confinamiento de la población:** durante los primeros meses del año (de enero a mayo) hubo varios tipos de confinamiento de la población (municipal, comarcal, regional, toques de queda, etc.), que impactaron de forma significativa a la movilidad.
- **Crisis económica:** aunque el crecimiento del PIB de Cataluña ha sido del 5,9 % durante 2021, todavía se arrastra la caída económica del año anterior (en 2020 el PIB catalán cayó un 11,5 %). Además, un número elevado de trabajadores/ras siguen en paro o en situación de Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE).
- **Teletrabajo y educación a distancia:** durante la primera parte del año el teletrabajo siguió siendo ampliamente recomendado por las autoridades en aquellos trabajos donde se podía llevar a cabo. En cambio, después del verano ha ganado peso la tendencia a volver al trabajo presencial, aunque manteniendo una parte de teletrabajo.

- **Caída de la actividad turística:** a principios de año las restricciones de movimiento afectaban de una forma muy importante a la actividad turística. Sin embargo, desde el verano se ha recuperado cierta actividad en el sector sin llegar, eso sí, a los niveles anteriores a la pandemia.
- **Cambio de hábitos:** pese a la vuelta a una "cierta normalidad" después del verano, se ha mantenido una percepción de inseguridad frente a la pandemia en el transporte público, lo que ha hecho que parte de los viajeros hayan buscado modos de transporte alternativos (coche, bicicleta, vehículos de movilidad personal, etc.).

Respecto a la evolución de la demanda del bus y del metro durante el año 2021, se ha observado cómo se ha ido recuperando a lo largo de los meses, aunque todavía no ha alcanzado el volumen de viajeros del año 2019. Así, si en enero la demanda estaba en torno al 50 % de la registrada en el mismo mes del año 2019, en noviembre la diferencia se había reducido al 17-18 %. En cuanto a las validaciones acumuladas, se espera cerrar el año 2021 con un 32-33 % menos de la demanda prepandemia.

La previsión para el año 2022 es que siga la tendencia de recuperación de la demanda iniciada en 2021, si bien no se espera que a finales de año se alcance todavía el volumen de viajeros de 2019. Además, es de prever que los principales factores que han provocado una caída de la demanda durante la pandemia se mantengan durante 2022, a excepción quizás del confinamiento de la población, que parece ya poco probable. El impacto de estos factores irá menguando a medida que pasaran los meses.

## 6.6. Impacto económico

El impacto de la COVID-19 en las necesidades a subvencionar de TMB del ejercicio 2021, respecto a las necesidades previstas en el Contrato-Programa, informado a la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), ha sido de 195,5 millones de euros:

| IMPACTO DE LA COVID-19 EN LAS NECESIDADES DE TMB EN EL AÑO 2021 |                |
|---|----------------|
|   | Miles de euros |
| Impacto en ingresos   | 185.035        |
| Incremento de gastos  | 14.538         |
| Ahorro en gastos  | 4.123          |
| <b>Total impacto de la COVID-19 en las necesidades de TMB</b>   | <b>195.450</b> |

Como puede verse, el mayor impacto corresponde a la disminución de ingresos (ventas netas) por la reducción de pasaje respecto a un año sin pandemia.

## 7. Nuestra gente

### 7.1. Perfil del grupo

#### 7.1.1. Empleo

##### Contratación laboral

Dos son los hechos más relevantes en materia de contratación laboral a lo largo de 2021:

Por un lado, el elevado volumen de contratación laboral con una notable proliferación de los contratos temporales de interinidad por sustitución; y por otro, un control exhaustivo sobre la tasa de reposición (contratación indefinida).

En TB ha habido menos concursos de méritos que en Metro pero más voluminosos. Se han gestionado las regularizaciones teniendo siempre en cuenta las necesidades de jubilación parcial, convirtiéndose en indefinidos un gran volumen de empleados conductores, pero dejando un remanente para las próximas jubilaciones parciales, respetando en todo momento el límite de la tasa de reposición.

Se ha seguido con el nuevo modelo de jubilación parcial en ambas compañías, manteniendo los mismos términos contractuales a los jubilados parciales (25%), pero utilizando como relevistas a personas contratadas temporalmente, a quienes se les hace indefinidos y al 100%. Destacar las actuaciones que se han realizado para mejorar la información al colectivo de personas con edad de acceder a la jubilación parcial; un proyecto del que ha salido una "guía rápida" de información de los trámites, un procedimiento para facilitar la información personalizada a los interesados y el acompañamiento desde una vertiente más emocional por parte del equipo de RRHH.

El segundo motivo que justifica el elevado volumen de trabajo en materia de contratación ha venido determinado por la proliferación de los contratos de interinidad por cobertura de personas en situación de incapacidad temporal (IT). Cumpliendo con los acuerdos de prórroga de convenio, y pactos posteriores con los representantes sociales, se han realizado multitud de contratos de interinidad por esta causa, los cuales se van modificando con sucesivas novaciones para mantener a las personas contratadas, pero asociándolas a otros "enfermos", a medida que los anteriores van obteniendo el alta médica. Esto, que supone un control diario y exhaustivo, se ha producido especialmente -pero no sólo- en el colectivo de conductores y de los auxiliares de patio.

Los procesos contractuales de verano han sido los habituales, refuerzos a conductores y operarios para atender los servicios de lanzaderas y para paliar el absentismo en Bus.

Fuera de estos procesos habituales, se han atendido todas las necesidades sobrevenidas de prolongar contrataciones para hacer frente tanto a incrementos de oferta como a necesidades de formación de la plantilla.

La implantación del proyecto de la T-mobilitat también ha generado mucho movimiento contractual con carácter temporal, contratos que previsiblemente deberían finalizar a mediados del próximo año.

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

| Casuísticas                               | TB         |            | Total      |
|---|------------|------------|------------|
|   | Mujeres    | Hombres    |            |
| Nuevos jubilados parciales                | 3          | 73         | 76         |
| Nuevos contratos indefinidos              | 2          | 9          | 11         |
| Transformaciones en indefinidos           | 32         | 191        | 223        |
| Nuevos contratos indefinidos con relevo   | 0          | 0          | 0          |
| Transformaciones a indefinidos con relevo | 6          | 70         | 76         |
| Nuevos contratos temporales "por tasa"    | 0          | 1          | 1          |
| Temporales puros                          | 51         | 327        | 378        |
| Prórrogas contractuales                   | 0          | 1          | 1          |
| Novaciones de objeto o jornada            | 8          | 94         | 102        |
| Reingresos puestos alternativos           | 0          | 0          | 0          |
| <b>Total</b>                              | <b>102</b> | <b>766</b> | <b>868</b> |

Aparte, se han llevado a cabo todas las novaciones asociadas a cambios de categoría y/o de función, que no están incluidas en el cuadro anterior, puesto que ello no ha supuesto modificar el tipo de contrato. Se han gestionado por último, ligado a la contratación (pero no únicamente), las siguientes bajas de empresa:

| Motivo de la baja            | TB         |
|------------------------------|------------|
| Despido                      | 4          |
| Baja voluntaria              | 6          |
| Fallecimiento                | 5          |
| Excedencias                  | 10         |
| Finalización de contrato     | 177        |
| Incapacidad permanente       | 32         |
| IT pago directo              | 73         |
| Jubilación total             | 74         |
| No superar período de prueba | 0          |
| <b>Total</b>                 | <b>381</b> |

### Tasa de reposición

Durante 2021 se ha estado trabajando en la línea de lo trasladado por los asesores externos en esta materia: implicación del EBEP (Estatuto Básico del Empleado Público), concursos de méritos, confección de la Relación de puestos de trabajo (RPT), seguimiento de la tasa de reposición, solicitudes de ampliación de la RPT, control de coberturas, etc. Concretamente, se han elaborado informes sobre cada petición de cobertura desde la perspectiva de la contratación, la RPT, y el presupuesto de plantilla, para valorar y aconsejar sobre su idoneidad o no, y, por otra parte, se ha hecho seguimiento e informe mensual del estado de la tasa, lo que ha permitido cerrar el año por debajo de los límites establecidos.

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

- **Seguro de vida:** no se hace ningún tratamiento diferenciado entre los empleados a tiempo completo y los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal.
- **Asistencia sanitaria:** el programa de asistencia sanitaria no excluye a los empleados contratados a tiempo parcial o completo.

- **Cobertura por incapacidad e invalidez:** en cuanto a los complementos salariales que la empresa ofrece de manera complementaria a las prestaciones de la Seguridad Social de incapacidad temporal, no hace diferencia entre empleados a tiempo completo y empleados a tiempo parcial o con contrato temporal. La cobertura por invalidez que se abona a los empleados que tienen reconocida por la Seguridad Social una invalidez permanente (total o absoluta), en TMB estas prestaciones las abonan los planes de pensiones para aquellos empleados que son partícipes y no se hace diferenciación alguna entre los partícipes a tiempo completo frente a los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal. Los empleados de TB que no están adheridos al plan de pensiones, disponen de coberturas por invalidez sin diferenciación del tipo de contrato.
- **Permiso parental:** En cuanto a los días de permiso parental, no hay diferencia por tipo de contrato, pero la prestación por paternidad durante estos días será mayor o menor según el tipo de contrato.
- **Provisiones por jubilación:** dado que la legislación estableció la obligatoriedad de externalizar los compromisos por pensiones, no existen provisiones por pensiones. En cuanto a las aportaciones de la empresa a los planes de pensiones por contingencia de jubilación, no se hace ningún tratamiento diferenciado entre los empleados a tiempo completo y los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal.

### Selección y promoción

Durante este año 2021 se ha continuado trabajando y nos hemos adaptado a las situaciones cambiantes provocadas por la pandemia de la COVID-19. Esto supone hacer uso de nuevas metodologías y herramientas de trabajo, como por ejemplo la administración de pruebas de evaluación *online*.

Fomentar la diversidad y la inclusión es un valor que necesariamente debe estar presente en la gestión de una compañía socialmente responsable, de ahí que en 2020 se publicara una oferta laboral dirigida al colectivo de personas con dificultades de integración por razón de su capacidad intelectual o cognitiva. El proceso, impulsado de la mano del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD), se gestionó en 2020 pero finalizó en 2021, con la incorporación de la persona finalista.

En esta misma línea, se ha trabajado durante 2021 en la potenciación del talento femenino dentro de TMB. Se implementaron algunas acciones dentro de los procesos para fomentar la captación de este talento femenino, como la priorización de incorporación de mujeres en aquellos ámbitos en los que la plantilla está todavía bastante masculinizada.

Por último destacar que en 2021 se ha iniciado la ejecución del plan de conversión contractual de TMB, como consecuencia de la implementación del EBEP (Ley del Estatuto Básico del Empleado Público) en la política de contratación de TMB. Esto ha supuesto la adaptación al nuevo marco laboral de todos los procesos de promoción y selección gestionados, así como la implementación de un nuevo procedimiento (proceso de selección) que hasta ahora nunca se había realizado, el concurso de méritos.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos que han influido, en mayor o menor medida, en el desarrollo de su actividad, la Unidad de Selección y *Onboarding* ha realizado un total de **71 procesos** de promoción, selección y concursos de méritos distribuidos de la siguiente forma:

## Procesos de promoción y selección:

|                   | Promoción | Selección | Méritos   | Total cerrados Unidad |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|
| Metro             | 11        | 3         | 12        | 26                    |
| Bus               | 6         | 0         | 7         | 13                    |
| Áreas funcionales | 14        | 7         | 10        | 31                    |
| PSM, SA           | 0         | 1         | 0         | 1                     |
| <b>TOTAL</b>      | <b>31</b> | <b>11</b> | <b>29</b> | <b>71</b>             |

Por lo que respecta al volumen de candidaturas gestionadas, se han presentado 5.752 candidaturas en total. De estas, 124 personas han acabado siendo promocionadas, 139 han sido seleccionadas de forma externa y 1.225 han sido meritadas:

|                   | Personas presentadas |              |              | Personas promocionadas |           |            | Personas seleccionadas |           |            | Personas meritadas |            |              | Total ingresos |
|-------------------|----------------------|--------------|--------------|------------------------|-----------|------------|------------------------|-----------|------------|--------------------|------------|--------------|----------------|
|                   | Mujer                | Hombre       | Total        | Mujer                  | Hombre    | Total      | Mujer                  | Hombre    | Total      | Mujer              | Hombre     | Total        |                |
| Metro             | 1.423                | 2.327        | 3.750        | 7                      | 37        | 44         | 48                     | 83        | 131        | 183                | 305        | 488          | 663            |
| Bus               | 146                  | 1.031        | 1.177        | 1                      | 26        | 27         | 0                      | 0         | 0          | 86                 | 628        | 714          | 741            |
| Áreas funcionales | 419                  | 401          | 820          | 35                     | 18        | 53         | 5                      | 2         | 7          | 10                 | 13         | 23           | 83             |
| PSM, S.A.         | 2                    | 3            | 5            | 0                      | 0         | 0          | 1                      | 0         | 1          | 0                  | 0          | 0            | 1              |
| <b>TOTAL</b>      | <b>1.990</b>         | <b>3.762</b> | <b>5.752</b> | <b>43</b>              | <b>81</b> | <b>124</b> | <b>54</b>              | <b>85</b> | <b>139</b> | <b>279</b>         | <b>946</b> | <b>1.225</b> | <b>1.488</b>   |

### ▪ **Ámbito de Bus**

En cuanto a TB, se han cerrado 13 procesos, divididos en 6 de promoción y 7 de concurso de méritos. No se ha producido ningún proceso de selección externa. Se han presentado 1.177 personas, de las cuales 27 han sido promocionadas y 714 han meritado.

En el Área de **Mantenimiento de bus** se han cerrado 5 procesos con un resultado de 57 seleccionados (3 promocionados y 54 meritados). Destaca el concurso de méritos de Operarios de Material Móvil y de personal de Asistencia Integral en Ruta (AIR) que supusieron los primeros concursos de méritos implementados en TMB dentro del marco normativo EBEP.

En la **Operación** se han cerrado 5 procesos, con el resultado final de 23 personas promocionadas y 658 personas meritadas. Hay que hacer mención especial a los dos concursos de méritos de la bolsa de conductores/ras de 2021, donde se meritaron 658 personas de entre un total de 798 candidaturas recibidas, lo que ha supuesto la estabilización contractual de buena parte de la plantilla de TB.

Por lo que respecta a **Servicios Centrales e Infraestructuras**, se ha cerrado 1 proceso por concurso de méritos para la unidad de Gestión y Seguimiento de Obra. Ha supuesto la meritación de 1 persona.

En el **Área de Tecnología de Bus**, se han cerrado 2 procesos: en el Taller central y Reparación de grupos y en Ingeniería de Bus. Han supuesto la promoción de 1 persona y meritación de otra.

### ▪ **Áreas corporativas de TMB**

En los procesos internos y externos gestionados para las **Áreas corporativas de TMB**, se han cerrado **un total de 31 procesos** repartidos entre 14 promociones, 7 selecciones externas y 10 concursos de méritos, gestionando un total de 820 personas candidatas.

El **proyecto de la T-mobilitat**, por su relevancia en el cambio del uso del *ticketing*, es puntal para TMB en estos momentos. Por esta temporalidad se ha realizado un proceso interno para

cubrir el máximo de plazas con personas temporales internas y, posteriormente, se publicó una oferta de bolsa externa con 67 vacantes. Aunque se han incorporado 21 personas externas, el proceso sigue actualmente abierto.

Destacar también el proceso de **Auxiliar Administrativo AIAD** que fue un proceso de **selección adaptada para personas con dificultades de integración por razón de su capacidad intelectual o cognitiva**. De la mano del IMPD se gestionó este proceso que finalizó con el ingreso de una persona.

#### ▪ Onboarding

Durante el ejercicio se han implementado una serie de acciones para facilitar la incorporación y acogida de las nuevas personas trabajadoras al inicio de su nueva trayectoria laboral en la empresa. Las acogidas se realizaron mediante una sesión presencial, en la que se trataba de realizar una primera aproximación a TMB, explicando cuáles son los objetivos de la empresa, relacionarlos con su puesto, explicar la misión, los valores, los ámbitos de actuación, etc. Uno de los propósitos fue que esta sesión de acogida se realizara con el menor margen desde la incorporación al acceso al puesto de trabajo, objetivo que pudo alcanzarse.

Dentro de las acogidas realizadas hay dos grandes bloques: 1) las acogidas masivas, en las que destaca la de los nuevos agentes de atención al cliente de Metro del verano 2021, que supuso la realización de 10 grupos de acogida con un total de 83 personas asistentes, o las acogidas de nuevos conductores/ras, y 2) las acogidas para pequeños colectivos o puestos unipersonales. También hay otro tipo de acogida diferente que es la que se dirige a las personas que han promocionado recientemente (acompañamiento) y las que se realizan al personal en prácticas.

De forma resumida, este año 2021 se han realizado 30 acogidas, que se han traducido en 212 personas. De todas ellas, 24 acogidas fueron para personal de nuevo ingreso (163 personas), 2 acogidas (con 20 personas) al personal en prácticas y 4 más fueron acompañamientos (29 personas) de promociones internas. Al personal de nuevo ingreso se le dio un *Welcome pack* que contenía información corporativa para facilitar la ubicación dentro de la organización.

#### Plantilla por sexos

La **plantilla activa de TB, S.A. a 31 de diciembre de 2021** era de 4.635 personas, de las cuales 4.198 eran de sexo masculino (91 %) y 437 eran de sexo femenino (9 %). Dentro de esta plantilla se incluyen 179 empleados/das en régimen de jubilación parcial vinculada a un contrato de relevo. Respecto a 31 de diciembre de 2020 ha crecido un 1,7 %.

|                 | 2021         | 2020         | Dif.      | % Dif.      |
|-----------------|--------------|--------------|-----------|-------------|
| Masculino       | 4.198        | 4.145        | 53        | 1,3%        |
| Femenino        | 437          | 414          | 23        | 5,6%        |
| <b>Total TB</b> | <b>4.635</b> | <b>4.559</b> | <b>76</b> | <b>1,7%</b> |

En cuanto a la **plantilla media homogénea** (en términos de horas por empleado y año), se ha situado en 4.354,52 empleados/das, un 0,4 % inferior a la del año anterior.

|                 | 2021            | 2020            | Dif.          | % Dif.       |
|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|--------------|
| Masculino       | 3.954,12        | 3.978,89        | -24,77        | -0,6%        |
| Femenino        | 400,40          | 393,89          | 6,51          | 1,7%         |
| <b>Total TB</b> | <b>4.354,52</b> | <b>4.372,78</b> | <b>-18,26</b> | <b>-0,4%</b> |

### Plantilla activa a 31 de diciembre por edades

La edad media de la plantilla de TB a 31 de diciembre de 2021 se ha situado en 49,80 años y ha aumentado ligeramente respecto al año anterior. En comparación con el año 2020, ha crecido 2,4 puntos el peso de las personas mayores de 50 años y ha descendido la proporción del resto de grupos de edad.

|                          | 2021         | %             | 2020         | %             |
|--------------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
| Menos de 31 años         | 60           | 1,3%          | 76           | 1,7%          |
| de 31 a 40 años          | 619          | 13,4%         | 649          | 14,2%         |
| de 41 a 50 años          | 1.808        | 39,0%         | 1.833        | 40,2%         |
| Más de 50 años           | 2.148        | 46,3%         | 2.001        | 43,9%         |
| <b>Total TB</b>          | <b>4.635</b> | <b>100,0%</b> | <b>4.559</b> | <b>100,0%</b> |
| <b>Edad media (años)</b> | <b>49,80</b> |               | <b>49,32</b> |               |

Miembros del Consejo de Administración de Transports de Barcelona, S.A. por sexos y estructura de edades a 31 de diciembre de 2021:

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

Miembros del Comité de Dirección de TMB por sexos y estructura de edades a 31 de diciembre de 2021:

|                        | Masculino | Femenino | Total     |
|------------------------|-----------|----------|-----------|
| <b>de 30 a 39 años</b> |           | 1        | <b>1</b>  |
| <b>de 40 a 50 años</b> | 2         | 3        | <b>5</b>  |
| <b>Más de 50 años</b>  | 8         | 2        | <b>10</b> |
| <b>Total</b>           | <b>10</b> | <b>6</b> | <b>16</b> |

La totalidad de estos directivos fueron contratados dentro de la comunidad local, a excepción de dos de ellos, que procedían de otras comunidades autónomas.

### Plantilla activa a 31 de diciembre por nacionalidades

A 31 de diciembre de 2021, el 99,4 % de la plantilla tenía nacionalidad española (4.606 personas). De los 29 restantes que tenían otras nacionalidades, destacan los procedentes de Italia.

|              | 2021         | 2020         | Diferencia |
|--------------|--------------|--------------|------------|
| España       | 4.606        | 4.531        | 75         |
| Francia      | 1            | 2            | -1         |
| Italia       | 11           | 11           | 0          |
| Países Bajos | 1            | 1            | 0          |
| Marruecos    | 2            | 2            | 0          |
| Portugal     | 3            | 2            | 1          |
| Perú         | 2            | 2            | 0          |
| Rumanía      | 3            | 2            | 1          |
| Pakistán     | 1            | 1            | 0          |
| Uruguay      | 2            | 2            | 0          |
| Rusia        | 1            | 1            | 0          |
| Suecia       | 1            | 1            | 0          |
| Cuba         | 1            | 1            | 0          |
| <b>Total</b> | <b>4.635</b> | <b>4.559</b> | <b>76</b>  |

### Plantilla activa a 31 de diciembre por clasificación profesional

A continuación se muestra la plantilla de TB a 31 de diciembre de 2021 agrupada según clasificación profesional, donde el 82,6 % de la plantilla total correspondía al colectivo de conductores/ras, operarios/rias y especialistas.

|   | AÑO 2021     | %             |
|---|--------------|---------------|
| Personal de oficinas                            | 442          | 9,5%          |
| Mandos  | 332          | 7,2%          |
| Conductores/ras, operarios/rias y especialistas | 3.827        | 82,6%         |
| Directivos/vas y responsables                   | 34           | 0,7%          |
| <b>Total TB</b>                                 | <b>4.635</b> | <b>100,0%</b> |

|   | AÑO 2021     |            |              | AÑO 2020     |            |              |
|---|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|
|   | Masculino    | Femenino   | Total        | Masculino    | Femenino   | Total        |
| Personal de oficinas                            | 332          | 110        | <b>442</b>   | 343          | 106        | <b>449</b>   |
| Mandos  | 297          | 35         | <b>332</b>   | 307          | 37         | <b>344</b>   |
| Conductores/ras, operarios/rias y especialistas | 3.542        | 285        | <b>3.827</b> | 3.464        | 266        | <b>3.730</b> |
| Directivos/vas y responsables                   | 27           | 7          | <b>34</b>    | 31           | 5          | <b>36</b>    |
| <b>Total TB</b>                                 | <b>4.198</b> | <b>437</b> | <b>4.635</b> | <b>4.145</b> | <b>414</b> | <b>4.559</b> |

### Plantilla activa a 31 de diciembre por modalidad de contrato de trabajo

El 86,9 % de la plantilla activa a 31 de diciembre de 2021 tenía un contrato indefinido y, dentro de estos, el 82,5 % eran indefinidos a tiempo completo. El 87,4 % del personal masculino tenía contrato indefinido y, en cuanto a mujeres, lo tenía el 82,2 %.

|                            | AÑO 2021     |               |
|----------------------------|--------------|---------------|
|                            | Total        | %             |
| Indefinido Tiempo Completo | <b>3.825</b> | <b>82,5%</b>  |
| Indefinido tiempo parcial  | <b>205</b>   | <b>4,4%</b>   |
| Temporal Tiempo Completo   | <b>342</b>   | <b>7,4%</b>   |
| Temporal Tiempo Parcial    | <b>263</b>   | <b>5,7%</b>   |
| <b>Total TB</b>            | <b>4.635</b> | <b>100,0%</b> |

|                            | AÑO 2021     |            |              | AÑO 2020     |            |              |
|----------------------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|
|                            | Masculino    | Femenino   | Total        | Masculino    | Femenino   | Total        |
| Indefinido Tiempo Completo | 3.482        | 343        | <b>3.825</b> | 3.326        | 314        | <b>3.640</b> |
| Indefinido tiempo parcial  | 189          | 16         | <b>205</b>   | 186          | 14         | <b>200</b>   |
| Temporal Tiempo Completo   | 285          | 57         | <b>342</b>   | 416          | 62         | <b>478</b>   |
| Temporal Tiempo Parcial    | 242          | 21         | <b>263</b>   | 217          | 24         | <b>241</b>   |
| <b>Total TB</b>            | <b>4.198</b> | <b>437</b> | <b>4.635</b> | <b>4.145</b> | <b>414</b> | <b>4.559</b> |

La plantilla activa a 31 de diciembre de 2021 desglosada por tipos de contrato y grupos de edad era la siguiente:

|                         | Plantilla a 31 de diciembre de 2021 |                                  |                               |                              |              |
|-------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------|
|                         | Indefinidos<br>Tiempo<br>Completo   | Indefinidos<br>Tiempo<br>Parcial | Temporales<br>Tiempo Completo | Temporales<br>Tiempo Parcial | Total        |
| <b>Menos de 31 años</b> | 40                                  | 1                                | 16                            | 3                            | <b>60</b>    |
| <b>De 31 a 40 años</b>  | 472                                 | 12                               | 114                           | 21                           | <b>619</b>   |
| <b>De 41 a 50 años</b>  | 1.547                               | 72                               | 151                           | 38                           | <b>1.808</b> |
| <b>Más de 50 años</b>   | 1.766                               | 120                              | 61                            | 201                          | <b>2.148</b> |
| <b>Total TB</b>         | <b>3.825</b>                        | <b>205</b>                       | <b>342</b>                    | <b>263</b>                   | <b>4.635</b> |

Por último, la plantilla activa a 31 de diciembre de 2021 desglosada por tipo de contrato y clasificación profesional era:

|                             | Plantilla a 31 de diciembre de 2021 |            |   |                                  |              |
|-----------------------------|-------------------------------------|------------|---|----------------------------------|--------------|
|                             | Personal de<br>oficinas             | Mandos     | Conductores/ras,<br>operarios/rías y<br>especialistas | Directivos/vas y<br>responsables | Total        |
| Indefinidos Tiempo Completo | 364                                 | 318        | 3.112   | 31                               | <b>3.825</b> |
| Indefinidos Tiempo Parcial  | 38                                  | 0          | 167   | 0                                | <b>205</b>   |
| Temporales Tiempo Completo  | 22                                  | 1          | 318   | 1                                | <b>342</b>   |
| Temporales Tiempo Parcial   | 18                                  | 13         | 230   | 2                                | <b>263</b>   |
| <b>Total BUS</b>            | <b>442</b>                          | <b>332</b> | <b>3.827</b>  | <b>34</b>                        | <b>4.635</b> |

### Tasa de rotación de la plantilla

La tasa de rotación de la plantilla de TB en 2021 ha sido del 4,8 %, es decir, ha crecido respecto al año anterior, que fue del 1,7 %.

| Año 2021                         |  | TB, SA     |
|----------------------------------|--|------------|
| Número de personas contratadas   |  | 314        |
| Número de personas desvinculadas |  | 124        |
| <hr/>                            |  |            |
| Media efectiva:                  |  | 4.597,0    |
| Plantilla a 31-XII-2021          |  | 4.635      |
| Plantilla a 31-XII-2020          |  | 4.559      |
| <hr/>                            |  |            |
| <b>Índice de rotación (%):</b>   |  | <b>4,8</b> |

### Empleados con discapacidad

Por lo que respecta al personal con discapacidad, teniendo en cuenta las discapacidades comunicadas, la distribución de empleados/as es la siguiente:

|              | TB         | % sobre total TB |
|--------------|------------|------------------|
| Mujeres      | 15         | 0,32%            |
| Hombres      | 186        | 4,01%            |
| <b>Total</b> | <b>201</b> | <b>4,34%</b>     |

### Despidos

En 2021 ha habido cuatro despidos, correspondientes a hombres de diferentes colectivos.

### Pases de transporte

A lo largo del año se han ido adaptando los sistemas y modelos de tarjeta a nuevos requisitos de diseño y protección de datos. También se ha participado activamente, durante el mes de agosto, en la prueba piloto de la T-mobilitat, favoreciendo la entrega de la nueva tarjeta *contact less* entre todas las personas empleadas de TMB.

#### 7.1.2. Política retributiva

En 2021 el incremento por convenio fue del 0,9 % de la masa salarial, que es el máximo autorizado por la Ley de Presupuestos Generales del Estado, pero debido a una actividad mayor respecto al año 2020 (estallido de la pandemia y período de confinamiento), el importe de los pluses y primas relacionados con la actividad ha sido mayor que el año anterior, lo que ha incrementado la remuneración media.

- **Por sexos**

La remuneración media de la sociedad TB de los dos últimos ejercicios es la siguiente:

| Por sexo:                     | Año 2021 |         | Año 2020 |         | % Diferencia |         |
|-------------------------------|----------|---------|----------|---------|--------------|---------|
|                               | Hombres  | Mujeres | Hombres  | Mujeres | Hombres      | Mujeres |
| <b>Remuneración media:</b>    |          |         |          |         |              |         |
| Transports de Barcelona, S.A. | 44.230   | 45.870  | 43.433   | 44.390  | 1,8%         | 3,3%    |

La diferencia se explica por dos razones fundamentales: por un lado, la composición diferente de hombres y mujeres en cada colectivo profesional (personal de oficinas; conductores, operarios/as y especialistas; mandos y directivos/as y responsables), y por otra parte la antigüedad de los empleados en la empresa.

En TB la proporción de conductores/ras, operarios/rias y especialistas es del 84 %, en el caso de los hombres, respecto al total de la plantilla masculina, mientras que en el caso de las mujeres este colectivo representa el 64 % de la plantilla femenina. Además, se añade el hecho de que la proporción de mujeres directivas y responsables es el 1,4 % con respecto al total de la plantilla femenina, mientras que los hombres directivos y responsables tienen un peso menor en el total de la plantilla masculina (0,7 %).

- **Por edades**

El colectivo mayor de 50 años es el que ha percibido una retribución media mayor, seguido del grupo que está entre los 41 y los 50 años. Esto se explica porque estos grupos son los que suelen tener mayor antigüedad en la compañía. Cabe decir que se percibe un complemento por permanencia laboral efectiva en la empresa.

| Por edades:      | TB, SA   |          |        |
|------------------|----------|----------|--------|
|                  | Año 2021 | Año 2020 | % dif. |
| menos de 31 años | 34.551   | 31.390   | 10,1%  |
| de 31 a 40 años  | 39.178   | 39.174   | 0,0%   |
| de 41 a 50 años  | 42.493   | 41.991   | 1,2%   |
| más de 50 años   | 48.207   | 47.394   | 1,7%   |

- **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.

| Por clasificación profesional:                  | TB, SA   |          |        |
|---|----------|----------|--------|
|   | Año 2021 | Año 2020 | % dif. |
| Personal de oficinas                            | 49.287   | 49.130   | 0,3%   |
| Mandos  | 56.467   | 55.414   | 1,9%   |
| Conductores/ras, operarios/rias y especialistas | 42.195   | 41.274   | 2,2%   |
| Directivos/vas y responsables                   | 101.943  | 99.257   | 2,7%   |

### Brecha salarial

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

% Brecha salarial = (Remuneración media de los hombres – Remuneración media de las mujeres) x 100 / Remuneración media de los hombres.

**Este indicador puede estar afectado por la antigüedad de los empleados/as en la sociedad** en los diferentes grupos de clasificación profesional y entre géneros. Por otra parte, señalar que **las tablas salariales del convenio colectivo no hacen distinción de género.**

- **Brecha salarial por clasificación profesional**

En TB la brecha salarial de 2021 es negativa en todos los colectivos salvo el de conductores, operarios y especialistas, de forma que en el conjunto de la sociedad ha sido también negativa, concretamente un -3,7%. Respecto al año anterior, la brecha negativa de la sociedad TB ha crecido 1,5 puntos.

| TB, SA  | Masculino     | Femenino      | Brecha salarial |              |
|---|---------------|---------------|-----------------|--------------|
|   |               |               | año 2021        | año 2020     |
| Personal de oficinas                            | 48.655        | 51.224        | -5,3%           | 1,7%         |
| Mandos  | 56.008        | 60.201        | -7,5%           | -7,9%        |
| Conductores/ras, operarios/rías y especialistas | 42.346        | 40.241        | 5,0%            | 5,0%         |
| Directivos/vas y responsables (1)               | 101.117       | 105.426       | -4,3%           | -2,8%        |
| <b>Total sociedad</b>                           | <b>44.230</b> | <b>45.870</b> | <b>-3,7%</b>    | <b>-2,2%</b> |

(1) Incluye a los miembros del Comité de Dirección

- **Brecha salarial de los directivos**

La brecha salarial de los miembros del **Comité de Dirección de TMB** ha sido del 16,6 % debido a los distintos niveles de responsabilidad.

| MIEMBROS DEL COMITÉ DE DIRECCION AÑO 2021              |                |                |                 |
|--|----------------|----------------|-----------------|
|  | Masculino      | Femenino       | Brecha salarial |
| Retribución fija                                       | 112.950        | 96.072         |                 |
| Retribución variable                                   | 11.880         | 4.741          |                 |
| Indemnizaciones  | 0              | 0              |                 |
| Pagos de sistemas de previsión de ahorro a largo plazo | 1.096          | 3.278          |                 |
| Otras percepciones                                     | 2.067          | 2.624          |                 |
| <b>total retribución media</b>                         | <b>127.993</b> | <b>106.715</b> | <b>16,6%</b>    |

- **Ratio de compensación anual**

El ratio establece la relación del cociente entre el empleado con la mayor remuneración de la sociedad respecto a la media de retribución de la empresa. En 2021 este indicador se ha situado en 2,88, ligeramente superior al del año anterior, que fue de 2,87.

| Ratio de compensación anual   | Año 2021 | Año 2020 | % Dif. |
|-------------------------------|----------|----------|--------|
| Transports de Barcelona, S.A. | 2,88     | 2,87     | 0,3%   |

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

El ratio se define como el cociente entre la remuneración inicial estándar por sexo y el salario mínimo local. En el caso de TB se ha considerado la retribución de conductor inicial respecto al salario mínimo interprofesional de 2021 y se ha obtenido un ratio de 2,43, tanto para el personal masculino como para el femenino, cifra muy similar a la de 2020 que fue de 2,45.

## 7.2. Atracción e impulso del talento

### 7.2.1. Formación

- **Gestión del conocimiento**

Aunque no se ha resuelto plenamente la crisis sanitaria producida por el coronavirus SARS-CoV-2, se ha conseguido reducir considerablemente los efectos y, por tanto, se ha podido volver a recuperar buena parte de las acciones formativas que habitualmente eran presenciales para las formaciones que lo requerían.

La modalidad **e-learning** se ha consolidado, siendo una muy buena alternativa para las acciones dirigidas a grupos de más de 50 personas. La mayor parte de acciones formativas **e-learning** se han agrupado y centralizado a través del **Campus TMB** (se puede entrar desde cualquier dispositivo electrónico: ordenador, tableta, móvil, etc.) y se ha podido acceder a los contenidos distintivos y específicos que se han ido diseñando e integrando para cada colectivo.

En este mismo canal se han mantenido y seguido promocionando las acciones de desarrollo de competencias individuales vinculadas con la plataforma *Goodhabit*, que se puso en marcha a lo largo de 2020 y que este año se ha consolidado.

Los nuevos **Mandos de explotación** promocionados han sido los primeros en realizar unos itinerarios enteros del ámbito de competencias transversales de la plataforma *Goodhabit*, con el refuerzo de una sesión presencial para consolidar y reforzar conocimientos.

Durante este año se ha implantado el **nuevo modelo de idiomas** al que cualquier empleado/da puede acceder a través del Campus TMB para aprender varios idiomas (inglés, francés, alemán, italiano) de forma totalmente gratuita y a todos los niveles.

Se ha buscado replicar toda acción formativa presencial que sea relevante para cualquiera de los colectivos de la organización de este Campus TMB en la modalidad **e-learning**, para que pueda servir de consulta permanente y ayude a consolidar y ampliar el conocimiento.

A nivel de la **Dirección de red**, se han llevado a cabo acciones formativas vinculadas al gran proyecto de T-mobilitat. Las personas del ámbito de la Inspección y las del de Mantenimiento han sido las que les ha afectado en mayor medida.

Con relación al reciclaje del gran colectivo de personal de conducción, se ha seguido con la **acción formativa del Certificado de aptitud profesional (CAP)**, que ocupa 35 horas y viene a suponer hasta cerca de un 50 % del total de horas formativas en TB.

También se ha iniciado este año la **acción formativa de Orientación al cliente del personal de conducción de bus**, que se pretende continuar a lo largo del próximo año para que la pueda acabar haciendo la totalidad de la plantilla de conducción. Este año ha concentrado a cerca de un millar de personas.

La realización de la acción formativa sobre la **Conducción de vehículos híbridos-eléctricos (VEH)** ha abrazado a un total de doscientas personas.

En el ámbito del **mantenimiento, proyectos y tecnología**, se ha continuado realizando la formación en la capacitación sobre las diversas tecnologías nuevas, equipos y vehículos, al margen de las de prevención de riesgos laborales, ajustadas a cada puesto de trabajo.

Se han realizado acciones formativas vinculadas al **nuevo personal de conducción**, que afectan a cerca de una treintena de personas, fruto de una convocatoria de proceso selectivo y de la incorporación del personal de conducción de Sagalés de las líneas 80. Esta acción ha ocupado más de 3000 horas.

A nivel de formaciones derivadas de procesos selectivos o de promoción, se han realizado igualmente las vinculadas a los **procesos de nuevos CGOL y nuevos mandos de explotación**.

Las acciones formativas vinculadas al ámbito de la ofimática, (*Power BI, excel, etc.*), se han mantenido en el formato de aulas virtuales, mediante la aplicación *Teams* o en formato *e-learning*.

También se ha llevado a cabo, dentro de los períodos que se pueden encajar para cada colectivo, el reciclaje vinculado con la **prevención de riesgos laborales (PRL)**. Se han realizado un total de **243 cursos** en TB y se han formado **1.769 personas**.

Este año **se han superado las 60 mil horas-asistente** de formación con una **media de 17,7 horas por empleado/da**.

Por lo que se refiere a los permisos individuales de formación (PIF), este año se han concedido 8.

En el siguiente cuadro se puede observar la cantidad de horas de participante en formación por categorías profesionales.

| CATEGORÍA/FUNCIÓN              | MUJERES         |                    |                | HOMBRES      |                    |                | TOTAL<br>PLANTILLA | TOTAL HORAS<br>FORMACIÓN | MEDIA<br>HORAS<br>TOTAL |
|--------------------------------|-----------------|--------------------|----------------|--------------|--------------------|----------------|--------------------|--------------------------|-------------------------|
|                                | TB<br>PLANTILLA | HORAS<br>FORMACIÓN | MEDIA<br>HORAS | PLANTILLA    | HORAS<br>FORMACIÓN | MEDIA<br>HORAS |                    |                          |                         |
| Administrativo/va              | 9               | 105,5              | 11,7           | 30           | 164,2              | 5,5            | 39                 | 269,7                    | 6,9                     |
| Agentes del CON                | 13              | 238,5              | 18,3           | 32           | 450,0              | 14,1           | 45                 | 688,5                    | 15,3                    |
| Agentes Intervención y Control | 0               | 0,0                |                | 10           | 143,0              | 14,3           | 10                 | 143,0                    | 14,3                    |
| Analista                       | 0               | 0,0                |                | 1            | 3,5                | 3,5            | 1                  | 3,5                      | 3,5                     |
| Analista/programador           | 0               | 0,0                |                | 1            | 26,0               | 26,0           | 1                  | 26,0                     | 26,0                    |
| Asistencia Integral en Ruta    | 0               | 0,0                |                | 19           | 473,5              | 24,9           | 19                 | 473,5                    | 24,9                    |
| Auxiliares                     | 0               | 0,0                |                | 4            | 10,0               | 2,5            | 4                  | 10,0                     | 2,5                     |
| Auxiliares Patio y Flota       | 5               | 12,5               | 2,5            | 62           | 202,0              | 3,3            | 67                 | 214,5                    | 3,2                     |
| Mandos                         | 8               | 183,0              | 22,9           | 156          | 2.035,0            | 13,0           | 164                | 2.218,0                  | 13,5                    |
| Comprador/ra                   | 0               | 0,0                |                | 3            | 10,0               | 3,3            | 3                  | 10,0                     | 3,3                     |
| Contable                       | 0               | 0,0                |                | 1            | 3,5                | 3,5            | 1                  | 3,5                      | 3,5                     |
| Conductores/ras                | 162             | 3.058,9            | 18,9           | 2.204        | 38.497,9           | 17,5           | 2.366              | 41.556,8                 | 17,6                    |
| Consultores/as                 | 0               | 0,0                |                | 1            | 3,5                | 3,5            | 1                  | 3,5                      | 3,5                     |
| Coordinadores/ras              | 1               | 6,0                | 6,0            | 8            | 31,5               | 3,9            | 9                  | 37,5                     | 4,2                     |
| Delineante                     | 1               | 3,5                | 3,5            | 0            | 0,0                |                | 1                  | 3,5                      | 3,5                     |
| Director/ra                    | 5               | 27,0               | 5,4            | 20           | 770,5              | 38,5           | 25                 | 797,5                    | 31,9                    |
| Electricistas                  | 0               | 0,0                |                | 64           | 1.942,0            | 30,3           | 64                 | 1.942,0                  | 30,3                    |
| Electrónico/a                  | 1               | 4,0                | 4,0            | 11           | 66,0               | 6,0            | 12                 | 70,0                     | 5,8                     |
| Ingenieros/ras                 | 0               | 0,0                |                | 2            | 224,0              | 112,0          | 2                  | 224,0                    | 112,0                   |
| Especialistas                  | 0               | 0,0                |                | 2            | 38,0               | 19,0           | 2                  | 38,0                     | 19,0                    |
| Enfermero/ra                   | 3               | 12,5               | 4,2            | 0            | 0,0                |                | 3                  | 12,5                     | 4,2                     |
| Inspector/ra                   | 0               | 0,0                |                | 10           | 506,5              | 50,7           | 10                 | 506,5                    | 50,7                    |
| Almacenero                     | 0               | 0,0                |                | 14           | 51,5               | 3,7            | 14                 | 51,5                     | 3,7                     |
| Mecánicos/cas                  | 0               | 0,0                |                | 140          | 2.777,0            | 19,8           | 140                | 2.777,0                  | 19,8                    |
| Médico/ca                      | 4               | 48,0               | 12,0           | 0            | 0,0                |                | 4                  | 48,0                     | 12,0                    |
| Operador/ra                    | 1               | 25,0               | 25,0           | 1            | 4,0                | 4,0            | 2                  | 29,0                     | 14,5                    |
| Planchistas                    | 0               | 0,0                |                | 35           | 441,5              | 12,6           | 35                 | 441,5                    | 12,6                    |
| Product Manager                | 2               | 17,5               | 8,8            | 1            | 21,0               | 21,0           | 3                  | 38,5                     | 12,8                    |
| Psicólogo/ga                   | 1               | 6,5                | 6,5            | 1            | 6,0                | 6,0            | 2                  | 12,5                     | 6,3                     |
| Redactor/ra                    | 1               | 4,0                | 4,0            | 0            | 0,0                |                | 1                  | 4,0                      | 4,0                     |
| Responsables                   | 38              | 1.958,8            | 51,5           | 154          | 2.941,0            | 19,1           | 192                | 4.899,8                  | 25,5                    |
| Supervisor                     | 1               | 29,0               | 29,0           | 2            | 9,5                | 4,8            | 3                  | 38,5                     | 12,8                    |
| Técnicos Especialistas         | 1               | 4,0                | 4,0            | 11           | 530,5              | 48,2           | 12                 | 534,5                    | 44,5                    |
| Técnicos/cas                   | 21              | 266,0              | 12,7           | 110          | 842,5              | 7,7            | 131                | 1.108,5                  | 8,5                     |
| Técnicos Especialistas         | 12              | 164,0              | 13,7           | 21           | 1.119,5            | 53,3           | 33                 | 1.283,5                  | 38,9                    |
| Técnicos Responsables          | 5               | 52,0               | 10,4           | 3            | 19,5               | 6,5            | 8                  | 71,5                     | 8,9                     |
| Telefonistas/Recepcionistas    | 0               | 0,0                |                | 1            | 1,5                | 1,5            | 1                  | 1,5                      | 1,5                     |
| <b>TOTAL GENERAL</b>           | <b>295</b>      | <b>6.226,2</b>     | <b>21,1</b>    | <b>3.135</b> | <b>54.365,6</b>    | <b>17,3</b>    | <b>3.430</b>       | <b>60.591,8</b>          | <b>17,7</b>             |
| <b>Porcentaje</b>              |                 |                    | <b>10%</b>     |              |                    | <b>90%</b>     |                    |                          | <b>100%</b>             |

### 7.2.2. Desarrollo del talento

Se ha continuado con el proyecto *del Staffing Review*, iniciado a finales de 2020, mediante la realización de toda una serie de evaluaciones competenciales (*asesment center* en formato *gamificado*) y de procesos de evolución y tutoría para las más de 40 personas participantes que fueron siguiendo las distintas fases.

Se ha construido y puesto al alcance de las personas participantes, y en el Campus TMB, una Guía de autodesarrollo (interactiva), a fin de poder ofrecer diversas posibilidades de asumir el crecimiento personal derivadas de recomendaciones realizadas sobre qué competencias ampliar o reforzar, establecidas en el plan de autodesarrollo individual definido.

Participantes en *el staffing review* por área y sexo:

|  | Transports de Barcelona |           |           |
|--|-------------------------|-----------|-----------|
|  | Hombre                  | Mujer     | TOTAL     |
| Dirección red de Bus                     | 4                       | 1         | 5         |
| Dirección red de metro                   | 1                       | 0         | 1         |
| Área de administración y finanzas        | 2                       | 5         | 7         |
| Área de innovación y tecnología          | 0                       | 1         | 1         |
| Área marketing-negocio internacional     | 2                       | 0         | 2         |
| Área comunicación y rel. institucionales | 0                       | 0         | 0         |
| Área buen gobierno y asesoría jurídica   | 0                       | 1         | 1         |
| Área gestión y control corporativo       | 4                       | 3         | 7         |
| <b>TOTAL</b>                             | <b>13</b>               | <b>11</b> | <b>24</b> |

Participantes por categoría y sexo:

|                            | Transports de Barcelona |           |           |
|----------------------------|-------------------------|-----------|-----------|
|                            | Hombre                  | Mujer     | TOTAL     |
| Grupo 1                    | 1                       | 0         | 1         |
| Grupo 2                    | 7                       | 1         | 8         |
| Grupo 3                    | 3                       | 3         | 6         |
| Grupo 4                    | 1                       | 4         | 5         |
| Grupo 3                    | 0                       | 0         | 0         |
| Jefe de división           | 0                       | 0         | 0         |
| Jefe de negociado superior | 0                       | 0         | 0         |
| Técnico agregado G         | 0                       | 0         | 0         |
| Técnico agregado H         | 0                       | 2         | 2         |
| Técnico agregado I         | 1                       | 0         | 1         |
| Técnico agregado J         | 0                       | 1         | 1         |
| <b>TOTAL</b>               | <b>13</b>               | <b>11</b> | <b>24</b> |

### Temas y preocupaciones clave en este ámbito

- **Atracción del talento: Gestión de estudiantes con discapacidad intelectual**

A finales del 2021 se inició una nueva línea de acogida de estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual de la mano del Instituto Municipal de Personas con discapacidad (IMPD). El objetivo consiste en potenciar la inclusión, favorecer y complementar los conocimientos y experiencia en el proceso de formación de alumnos provenientes de estos programas formativos vinculados con las necesidades educativas especiales y de promover su presencia en organizaciones como TMB.

Estas prácticas se concertan a través de convenios con escuelas de colaboración en los Programas de Formación e Inserción (PFI). Está prevista la incorporación de estos estudiantes en febrero de 2022.

- **Apuesta por la diversidad generacional**

En 2021 se ha fomentado la acogida de mujeres para realizar las prácticas en puestos muy técnicos. El resultado ha sido la selección de 2 mujeres: 1 grado medio de electromecánica en el taller de grupos de Zona Franca de TB y 1 grado superior de automoción en el CON de Ponent.

- **Convenio con el Institut de Vic**

Se ha firmado un convenio marco con el Institut de Vic que permite que los conductores de bus puedan convalidar dos módulos al cursar la Formación Profesional Dual de 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 2021 hemos participado en las siguientes ferias de forma virtual:

- Feria Talento EAE 2021 (Escuela de Administración de Empresas) con un stand virtual.
- El día 28 de abril: presencia en la XV Feria de Empresas de Ciencias e Ingenierías de la UB con un stand virtual y chat abierto durante todo el día.
- El día 4 de mayo, segundo encuentro virtual en la 31.ª edición del Fórum de la Escuela técnica Superior de Ingeniería Industrial de Barcelona de la UPC.
- El 16 de noviembre: segundo encuentro virtual en la *Universitat Oberta de Catalunya* (UOC) y contacto con estudiantes interesados en marketing y comunicación.
- Este año también se ha estado presente en un stand de forma presencial en el Salón del Empleo.

- **Gestión de estudiantes universitarios/ciclos formativos**

En 2021 se ha modificado el programa de acogida de estudiantes en prácticas ya que se ha reforzado el papel del tutor/ra que, asesorado por RRHH, se convierte en un facilitador, guía "entrenador" para que el estudiante integre los contenidos del puesto de trabajo en el período de prácticas. Se han trabajado primeramente las 2 peticiones de estudiantes en prácticas que venían de 2020 y posteriormente se han trabajado las 25 peticiones recogidas durante el año 2021, dentro de las cuales había estudiantes de máster, grado y ciclos formativos (grado medio y superior).

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

La Formación Profesional 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 alumno está supervisada en todo momento por dos tutores, uno del centro educativo y otro de la empresa, siendo ambos corresponsables de su formación.

Actualmente hay 8 estudiantes de Formación Dual en 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.

En 2021 la Formación Dual en TB ha sido **certificada con el máximo nivel (excelencia)**. También TB ha sido reconocida como **una de las 5 mejores empresas** que, en el ámbito catalán, han obtenido esta certificación de excelencia.

## **Sistemas de gestión competencial**

Cada año natural coincide con dos campañas de la apreciación de la actuación: la del año anterior, que se cierra en el primer trimestre, y la del propio año en curso.

Durante el ejercicio se ha asignado un nuevo perfil competencial y también se han impartido 7 sesiones formativas para los nuevos evaluadores: 4 por videoconferencia y 3 presenciales, con 23 asistentes, de los cuales 8 eran de TB; 11 sesiones formativas para nuevos evaluados, 2 por videoconferencia y 9 presenciales, con 46 asistentes, de los cuales 12 de TB.

Por último, se han tramitado 79 solicitudes individuales de alta en la aplicación corporativa Apreciación de la Actuación, de las cuales 12 eran de TB.

Las personas evaluadas con la Apreciación de la Actuación **del año 2020** fueron:

| código       | categoría profesional                | Total        | Red Bus    |           | Red Metro  |           | Áreas funcionales |          |
|--------------|--------------------------------------|--------------|------------|-----------|------------|-----------|-------------------|----------|
|              |                                      |              | Hombres    | Mujeres   | Hombres    | Mujeres   | Hombres           | Mujeres  |
| A07          | Auxiliar técnico                     | 8            | 0          | 0         | 8          | 0         | 0                 | 0        |
| A09          | Coordinador de equipo                | 4            | 0          | 0         | 4          | 0         | 0                 | 0        |
| 073          | Coordinador Protección Seguridad*    | 26           | 0          | 0         | 21         | 3         | 1                 | 1        |
| A08          | Esp. sup. Energía polivalente        | 15           | 0          | 0         | 15         | 0         | 0                 | 0        |
| A10          | Especialista mantenimiento           | 1            | 0          | 0         | 0          | 0         | 1                 | 0        |
| A12          | Especialista sup. Puerta Cochera*    | 159          | 0          | 0         | 158        | 0         | 0                 | 1        |
| A11          | Especialista superior Energía        | 5            | 0          | 0         | 5          | 0         | 0                 | 0        |
| G03          | Especialista superior SCTC           | 71           | 0          | 0         | 69         | 2         | 0                 | 0        |
| 084          | Grupo A nivel 07                     | 43           | 39         | 0         | 0          | 0         | 4                 | 0        |
| G04          | Grupo A nivel 08                     | 98           | 96         | 1         | 0          | 0         | 1                 | 0        |
| B06          | Grupo A nivel 09                     | 151          | 143        | 8         | 0          | 0         | 0                 | 0        |
| G05          | Grupo A nivel 10                     | 28           | 27         | 1         | 0          | 0         | 0                 | 0        |
| 034          | Jefe de líneas automáticas           | 6            | 0          | 0         | 6          | 0         | 0                 | 0        |
| 043          | Jefe de líneas convencionales        | 6            | 0          | 0         | 4          | 2         | 0                 | 0        |
| 166          | Mando Técnico Operativo*             | 138          | 0          | 0         | 109        | 27        | 2                 | 0        |
| 151          | Operador de emergencias              | 9            | 0          | 0         | 6          | 3         | 0                 | 0        |
| 193          | Operador de líneas automáticas       | 36           | 0          | 0         | 36         | 0         | 0                 | 0        |
| 041          | Responsable sección mantenimiento    | 22           | 0          | 0         | 20         | 1         | 1                 | 0        |
| 194          | Responsable turno mantenimiento      | 54           | 0          | 0         | 51         | 0         | 3                 | 0        |
| 190          | Responsable unidad mantenimiento     | 24           | 0          | 0         | 24         | 0         | 0                 | 0        |
| 040          | Técnico agregado B                   | 4            | 0          | 0         | 0          | 0         | 1                 | 3        |
| 196          | Técnico agregado D                   | 1            | 0          | 0         | 1          | 0         | 0                 | 0        |
| 191          | Técnico agregado E                   | 1            | 0          | 0         | 1          | 0         | 0                 | 0        |
| 205          | Técnico agregado G**                 | 1            | 0          | 0         | 0          | 0         | 1                 | 0        |
| 192          | Técnico agregado G                   | 39           | 0          | 0         | 34         | 5         | 0                 | 0        |
| 117          | Técnico agregado H                   | 3            | 0          | 0         | 3          | 0         | 0                 | 0        |
| 203          | Técnico ayudante superior*           | 15           | 0          | 0         | 10         | 3         | 1                 | 1        |
| 042          | Técnico operación líneas automáticas | 230          | 0          | 0         | 215        | 15        | 0                 | 0        |
| <b>TOTAL</b> |                                      | <b>1.198</b> | <b>305</b> | <b>10</b> | <b>800</b> | <b>61</b> | <b>16</b>         | <b>6</b> |

\* Los ocupantes de esta categoría que aparecen en las Áreas Funcionales lo estaban a 31/12/2020 como consecuencia de una movilidad posterior a su apreciación, realizada en Red Metro.

\*\* El ocupante de esta categoría que aparece en las Áreas Funcionales lo estaba a 31/12/2020 como consecuencia de una movilidad posterior a su apreciación, realizada en Red Bus.

## Valoración de los puestos de trabajo

Durante el año 2021 se ha implantado la nueva metodología de valoración de puestos de trabajo en TMB que permite conocer el valor relativo de los puestos dentro de los sistemas de clasificación existentes en la empresa.

El resultado de la actividad de 2021 vinculada a la revisión y posterior valoración de puestos de trabajo del ámbito de TB y áreas corporativas se ha traducido en un total de 66 revisiones y/o nuevos puestos de trabajo. Las descripciones de los puestos de trabajo pueden visualizarse a través de la intranet corporativa y la app del empleado de TMB.

## 7.3. Bienestar, diversidad e inclusión

### 7.3.1. 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 a 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 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 medidas de conciliación familiar siguientes:

- Concesión de adaptaciones de jornada, en virtud de la modificación del artículo 34.8 del Estatuto del Trabajador, en la medida en que organizativamente sea posible.
- Posibilidad de reducción de la jornada por cuidado de hijos menores de 12 años, concretando el horario en un turno diferente al que se tiene asignado formalmente (para algunos colectivos).
- Posibilidad de reducción de la jornada por compactación de la reducción en días enteros (para algunos colectivos).
- Posibilidad de modificar reducciones de jornada según necesidades escolares.
- Concesión de reducción de jornada a ambos progenitores, si lo solicitan, aunque trabajen 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 por maternidad/paternidad.
- Posibilidad de disfrute de la paternidad de forma fraccionada (a tiempo parcial) y equiparación total (16 semanas) entre hombres y mujeres de este permiso, que ha pasado a denominarse "permiso por nacimiento y cuidado del menor".
- Jornada continua 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 con respecto a uno mismo.
- Vacaciones garantizadas en período estival a la mayor parte de la plantilla estructural.

Con la pandemia se ha favorecido que todas las personas que, por sus funciones puedan desarrollar su trabajo a distancia, lo hicieran durante todos aquellos períodos en los que la recomendación se ha mantenido. Y como medida temporal, fuera de las necesidades sanitarias o de prevención, se ha establecido un día de trabajo a distancia, sin perjuicio de lo que pueda acabar estableciéndose en la negociación con la parte social.

### Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios

Siguiendo el empuje de las modificaciones legales en esta materia, han ido incrementando muy notablemente las solicitudes de adaptación de jornada. La inmensa mayoría se han planteado para modificar el turno y el horario de trabajo, pero también se han planteado para adaptar la "forma" de la prestación laboral y poder trabajar desde casa (dado que es uno de los mecanismos de adaptación prevista en el artículo 34.8 del Estatuto de los Trabajadores). Estas solicitudes, que han llegado sobre todo después de la reincorporación física a las oficinas a partir del 1/09/2021 (cuando parecía que la pandemia estaba controlada), no han tenido respuesta todavía.

|                         | TB      |         | Total      |
|-------------------------|---------|---------|------------|
|                         | Hombres | Mujeres |            |
| Reducciones de jornada  | 100     | 39      | <b>139</b> |
| Adaptaciones de jornada | 190     | 24      | <b>214</b> |

En TB no está prevista en convenio la medida asociada a la rebaja de servicio por motivos de gestación (tramitación de la prestación por riesgo de gestación), de forma que las empleadas gestantes que no pueden desarrollar las funciones propias de su puesto de trabajo porque les supondría un riesgo, son derivadas a realizar tareas de soporte administrativo en los CON hasta el momento de su maternidad o baja médica.

Se han gestionado 106 permisos por nacimiento y cuidado de menor. Desde este año 2021, el tiempo de permiso se ha equiparado, por ley, entre hombres y mujeres (16 semanas) y la nomenclatura se ha modificado (antes se hablaba de maternidad y paternidad, y ahora es necesario hablar de permiso por nacimiento y cuidado de menor).

| Nacimiento y cuidado del menor   | TB, SA    |          | Total      |
|--|-----------|----------|------------|
|  | Hombres   | Mujeres  |            |
| Madre biológica (maternidad)   |           | 8        | <b>8</b>   |
| Progenitor distinto a madre biológica (paternidades)                                       | 98        |          | <b>98</b>  |
| Progenitor distinto a madre biológica - modalidad disfrute a tiempo parcial (paternidades) |           |          | <b>0</b>   |
| <b>Total</b>   | <b>98</b> | <b>8</b> | <b>106</b> |

En cuanto a los permisos por cuidado del lactante:

| Permiso por cuidado del lactante        | TB, SA    |          | Total     |
|---|-----------|----------|-----------|
|   | Hombres   | Mujeres  |           |
| Permiso por cuidado lactante diarios    | 13        | 3        | <b>16</b> |
| Permiso por cuidado lactante acumulados | 39        | 1        | <b>40</b> |
| <b>Total</b>                            | <b>52</b> | <b>4</b> | <b>56</b> |

Respecto a estas ausencias asociadas a los nacimientos de hijos, otra información a tener en cuenta es la **Tasa de retorno al trabajo** por un lado (porcentaje de empleados que vuelven a trabajar después de estos permisos) y la **Tasa de retención** (los empleados que, después de volver, han continuado trabajando con la empresa al menos un año más):

|  | TB          |
|--|-------------|
| Cifra total de empleados que se reincorporan al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor         | 123         |
| Cifra total de empleados que deberían reincorporarse al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor | 123         |
| <b>Tasa de regreso al trabajo</b>  | <b>100%</b> |

|  | TB            |
|--|---------------|
| Cifra total empleados retenidos 12 meses después de reincorporarse al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor | 119           |
| Cifra total de empleados que se reincorporaron al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor                     | 123           |
| <b>Tasa de retención</b>   | <b>96,75%</b> |

Ligado a la conciliación, se ha realizado una supervisión y asesoramiento en la correcta aplicación de la normativa en materia de permisos y licencias que se han disfrutado en TB:

- 2.513 hombres que han gozado un total de 6.739 permisos.
- 250 mujeres que han gozado un total de 662 permisos.

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

- 2.100 hombres que han supuesto un total de 3.433 episodios de incapacidad temporal.
- 246 mujeres que han supuesto un total de 405 episodios de incapacidad temporal.

Estos datos incluyen también los casos de COVID-19, respecto a los cuales se dio un tratamiento diferenciado en los sistemas para poder realizar seguimientos específicos y un trato equivalente al accidente laboral a efectos económicos.

De hecho, en materia de absentismo, durante todo el 2021 se han reportado y se sigue informando diariamente los datos globales desde una perspectiva diferente (perspectiva de personas, en lugar de perspectiva horas de trabajo). Este dato no es el recogido mensualmente en el cuadro de mando histórico y no se encuentra todavía automatizado.

### Horas de absentismo

Las horas de absentismo por enfermedad y accidente de TB del año 2021 han sido las siguientes:

|                                      | AÑO 2021         |               |                  |
|--------------------------------------|------------------|---------------|------------------|
|                                      | Enfermedad       | Accidente     | Suma             |
| <b>Transports de Barcelona, S.A.</b> | <b>1.080.492</b> | <b>92.035</b> | <b>1.172.527</b> |

El 92,2 % de las horas de absentismo del año 2021 corresponden a enfermedad y el 7,8 % restantes a accidente. En 2020 la proporción era del 91,2 % de las horas perdidas por enfermedad y el 8,8 % por accidente.

- **Plan de absentismo**

En coordinación con una consultora externa, Solutia, se realizó un primer informe de diagnóstico de la situación del absentismo, tanto de Metro como de TB. Esta 1.ª fase, aparte del

análisis de datos, estaba formada por entrevistas individuales a diferentes directores, responsables de unidad y responsables de equipo, para conocer de primera mano la afectación sobre el servicio y entrevistas a aquellos sindicatos de la parte social que voluntariamente solicitaron su participación en esta diagnosis.

Del resultado de toda la información recogida por la consultoría, el informe de diagnosis establecía un total de **52 medidas** divididas en 10 bloques que corresponden a distintos aspectos de la organización. A raíz de los resultados presentados, se iniciaron una serie de reuniones de trabajo para acordar cuáles de las medidas propuestas por la consultora podían aplicarse a corto o a medio plazo.

### 7.3.2. Relaciones laborales y sociales

#### Negociación colectiva

Durante 2021 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.). Pese a la pandemia de COVID-19, la actividad no se ha visto afectada y se han realizado las reuniones presencialmente con normalidad, manteniendo siempre las medidas de seguridad vigentes.

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 al 2021 de la totalidad de los colectivos adscritos a estas comisiones de trabajo.
- Subrogación las líneas 80 de Nou Barris.
- Acuerdos referidos a las tandas de vacaciones para los distintos colectivos de la empresa.
- Concursos de méritos.
- Acuerdo de mandos.
- Se está trabajando en la reorganización de las oficinas de centro, el colectivo de material móvil y la nueva organización de los CGOL.
- Criterios de asignación de los servicios de conducción en fin de semana.
- Regularización antigüedad (paritaria).

A través de las sesiones de la Comisión Paritaria se ha trabajado y concretado la aplicación de la prórroga del convenio 2020-2021 y se han creado nuevas comisiones y mesas técnicas específicas para trabajar aspectos relacionados con estos temas y para negociar y dar a conocer los planes de absentismo y de igualdad: Comisión de Igualdad, Comisión de Absentismo, Mesa técnica del texto refundido, Mesa técnica de integración del personal de fuera de convenio y la Mesa técnica del teletrabajo.

El 25 de octubre se constituyó la comisión negociadora y se inició el proceso de negociación del convenio colectivo 2022-20XX de Transports de Barcelona, S.A. Se han realizado 4 reuniones de trabajo desde el inicio de la negociación.

En materia de conciliación, además de los acuerdos vigentes, en el mes de julio la Comisión de Explotación alcanzó un nuevo acuerdo aplicable al colectivo de conducción en materia de conciliación. Durante todo el año 2021 se han trabajado en la Comisión de Igualdad y en mesas técnicas derivadas de esta comisión aspectos relacionados con el plan de igualdad en materia de conciliación. También se han negociado mejoras en permisos y licencias (inicio de permiso de parejas de hecho, aplicación de los días de lactancia, etc.).

El pasado 8 de marzo se celebró una huelga con motivo del día de la mujer y los días 27 de octubre y 30 de noviembre CGT y la Intersindical convocaron una huelga en la Administración Pública con ínfimo seguimiento en TB.

En 2021 se han producido 3 procesos de huelga en TB. Se han convocado 3 días de huelga y se han efectuado 3 días de huelga.

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

- Demandas de conciliación: 33
- Demandas individuales: 29
- Conflictos colectivos: 4
- Inspecciones de trabajo: 28

En materia de régimen disciplinario, se han gestionado 139 expedientes disciplinarios por infracciones cometidas en el ámbito laboral: 69 faltas leves, 35 faltas menos graves, 18 faltas graves y 11 muy graves.

### **Organización del diálogo social, incluidos los procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos**

Artículo 64 Derechos de información y consulta y competencias, del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: *El comité de empresa tendrá derecho a ser informado y consultado por el empresario sobre aquellas cuestiones que puedan afectar a los trabajadores, así como sobre la situación de la empresa y la evolución del empleo en la misma, en los términos previstos en este artículo.*

- a) Número de semanas de aviso que se suele dar a las personas empleadas y a sus representantes antes de la aplicación de cambios operacionales significativos que podrían afectar de manera considerable:

Artículo 41.3 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: *Modificaciones sustanciales de condiciones de trabajo. La decisión de modificación sustancial de condiciones de trabajo de carácter individual deberá ser notificada por el empresario al trabajador afectado y a sus representantes legales con una antelación mínima de quince días a la fecha de su efectividad.*

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

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

En el caso de TB había 188 personas fuera de convenio a 31-XII-2021 que representaba el 4,06 % de la plantilla total:

| Plantilla fuera de convenio en TB. Año 2021              | Empleados/das |
|--|---------------|
| Grupo 0 Directivos y responsables                        | 2             |
| Grupo 1 Directivos y Responsables                        | 8             |
| Grupo 2 Directivos y responsables                        | 22            |
| Grupo 3 Directivos y responsables                        | 1             |
| Pendiente de determinar grupo Directivos/as responsables | 1             |
| Grupo 2 Mandos   | 6             |
| Grupo 3 Mandos   | 55            |
| Grupo 4 Mandos   | 13            |
| Grupo 5 Mandos   | 1             |
| Grupo 1 Personal de oficinas                             |               |
| Grupo 2 Personal de oficinas                             | 3             |
| Grupo 3 Personal de oficinas                             | 24            |
| Grupo 4 Personal de oficinas                             | 46            |
| Grupo 5 Personal de oficinas                             | 6             |
| <b>Total</b>   | <b>188</b>    |

### Integración y cohesión de las personas empleadas en TMB

- **Programa de acompañamiento a la desvinculación (jubilados parciales):** Se entiende por desvinculación un conjunto de situaciones que tienen como consecuencia finalizar la relación laboral que une a la empresa con el empleado/da. Una de ellas es la desvinculación por jubilación parcial. Así, se ha diseñado un programa de acompañamiento a los empleados que optan a la jubilación parcial hasta llegar a la jubilación total, donde destaca una guía rápida de todos los pasos para que las personas afectadas conozcan todo el proceso hasta la jubilación parcial.

A los empleados que entran por edad en el período de desvinculación se les ofrecerá a partir de 2022 las diversas acciones que tendrán acceso mediante el campus de TMB disponible en la Intranet:

- Vídeos de 5 a 10 minutos que traten temas que afecten a este período de la vida.
- Conferencia presencial en la que los expertos abordarán algunas de las cuestiones más frecuentes al respecto.
- Taller de reflexión: De la mano de expertos, será un lugar donde se trabajará presencialmente y en grupo las necesidades y temas que los participantes expresen en lo referente al “luto” que atraviesan y sus oportunidades.
- Blog: Es un espacio para que, mediante la creación de pequeñas historias (*Storytelling*) de situaciones vividas en esta etapa, pueda motivarlos y donde puedan aportar algún comentario personal sobre la historia que dé lugar a ciertos niveles de debate tutelado por un profesional experto.
- Infografías: mediante imágenes se quiere facilitar dos informaciones; los puntos clave más importantes a tener en cuenta en esta etapa y los puntos clave principales de todo el programa de acompañamiento a la desvinculación.

En TB se han realizado 165 entrevistas a empleados en período de desvinculación y 38 a los jefes respectivos.

- **Actividades sociales y deportivas:**

Como en años anteriores han continuado las actividades de Pádel (con 76 socios/cias), las de BBT (con 200 socios), las de Tai Chi (6 participantes), las de Fotografía (46 socios y 30

compañeros/ras de participación esporádica) la Coral de TMB (con 25 miembros) y el Atletismo (155 socios). El excursionismo no ha realizado ninguna actividad a causa de la pandemia.

Con respecto a las **bodas de oro y de plata**: Debido a la pandemia del coronavirus, este año tampoco se ha podido celebrar el tradicional acto presencial de las bodas de oro y de plata. Se ha enviado una carta personalizada a 82 empleados/das donde se les informa que el acto se hará en cuanto las circunstancias sean más favorables y lo permitan.

### 7.3.3. Comunicación interna

Para conmemorar el Día internacional de la Mujer se llevó a cabo la campaña “Mujeres en movimiento”, a través de la cual se daba voz a mujeres de la organización que ocupaban puestos habitualmente masculinizados y en la que las participantes y sus compañeros de trabajo responden a un cuestionario rápido que pretende romper con los estereotipos mujer-hombre.

Coincidiendo con la puesta en servicio de la Plataforma de idiomas de TMB, se realizó una campaña de lanzamiento que consistía en diversas noticias, *mailing* y un *spot* protagonizado por trabajadores/ras. Casi 500 personas accedieron al nuevo portal y realizaron la prueba de nivel para ser usuarios/rias activos/vas.

Destaca también la campaña *#UnViatgeSegur*, impulsada por la ATM y protagonizada por trabajadores/ras de TMB.

TMBInnova convocó un seminario web con motivo del día Mundial de la Creatividad y la Innovación, que contó con la intervención del Consejero delegado de TMB.

Conjuntamente con el Servicio de Calidad, se ha definido una metodología para recoger las necesidades de comunicación interna de las áreas, que permita planificar necesidades y establecer sinergias, así como restablecer el comité de comunicación interáreas.

El servicio de Comunicación Interna también ha seguido administrando <http://www.metrorespon-amiant.cat/>, una página web sobre las actuaciones que se realizan para afrontar la problemática del amianto.

Para finalizar el año, se ha elaborado un videoclip con la participación de más de 500 personas, con el doble objetivo de felicitar las fiestas navideñas y dar el pistoletazo de salida de los actos de celebración del centenario de la red de bus.

El Club GenTMB ha cerrado este año 2021 con la consolidación de una población de casi 6.093 miembros activos y con la firma de 12 convenios de colaboración (retribuidos económicamente) con diversas empresas. El club ha permitido un ahorro de 32.813 euros mediante los cupones de descuento y compras *online*.

La consolidación de GenTMBapp, la aplicación dirigida a los trabajadores a través de la cual pueden informarse de la actualidad de la compañía, al tiempo que gestionar aspectos relacionados con su puesto de trabajo (turnos, vacaciones...) y de ámbito personal (nómina, datos personales...), ha hecho que durante el año un 93 % de la plantilla se la haya descargado y esté operando con ella.

En cuanto a la información corporativa, se han publicado 40 avisos de TB y 53 de Metro, además de 32 avisos para selecciones externas y de personal de la bolsa. En la revista GenTMB se han redactado y publicado 233 artículos de temas directamente relacionados con la empresa y las personas trabajadoras.

### 7.3.4. Igualdad de oportunidades

En el ámbito de la igualdad y más concretamente en el de la **mujer y diversidad**, las actuaciones más destacadas han sido:

- Definición del proyecto global de gestión de la diversidad humana e inclusión en TMB.
- Seguimiento del **porcentaje de personas con discapacidad en la plantilla de TMB**, de acuerdo con la *Ley General de los derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social 1/2013 de 29 de noviembre*.
- Acciones orientadas a la **incorporación de personas con discapacidad en la plantilla**: adecuación de los procesos de selección, difusión segmentada de las convocatorias de nuevas plazas, prescripción de TMB como organización inclusiva y accesible para todos, potenciación de acogida de estudiantes en prácticas que acrediten discapacidad.
- Acciones de sensibilización y concienciación dirigidas tanto a la plantilla como a las personas usuarias. Ejemplo de esta línea de acción es la exposición "Igual de diferentes, igual de profesionales" promovida por Eurofirms Fundació, durante el mes de diciembre en la estación de metro Ciutadella/Vila Olímpica, la cual, mediante ilustraciones de Javi Royo, da visibilidad a situaciones cotidianas de personas con diferentes tipologías de discapacidad en su entorno laboral.
- **Perspectiva de género**: Constitución de las comisiones negociadoras en ambas compañías, con el objetivo de aprobar los planes de igualdad en enero de 2022.
- **Talento femenino**: acciones de potenciación del talento femenino (desarrollo y formación).

En cuanto a las **actuaciones realizadas contra el acoso**, hay que mencionar las siguientes:

- El 5 de marzo se realizó la presentación pública, conjuntamente con la Diputación de Barcelona, del Plan para la prevención del acoso sexual y por razón de sexo (mujeres).
- El día 17 de mayo se inició la campaña contra la LGTBIfobia en el transporte público.
- El 28 de julio se hizo la presentación del plan contra la LGTBIfobia en el transporte público, trabajado conjuntamente con el Observatorio Contra la Homofobia de Cataluña.
- Se colaboró en la campaña del Ayuntamiento de Barcelona "LGTBIfobia, no eres bienvenida".
- En noviembre se llevó a cabo la campaña para la prevención del acoso en las redes de transporte público.
- Encuesta en la materia a mujeres usuarias de las redes de transporte de TMB, con la colaboración de la Diputación de Barcelona (1er trimestre de 2022).

En cuanto a **sensibilización y concienciación**, resaltar las siguientes acciones:

- Conmemoración del 8-M con la iniciativa "Mujeres en movimiento" para dar visibilidad a las mujeres trabajadoras que desarrollan profesiones tradicionalmente ocupadas por hombres.
- Julio-octubre: "Humanidades en femenino", exposición en la estación de Ciutadella-Vila Olímpica, promovida por la Universidad Pompeu Fabra y comisariada por M. Àngels Cabré.
- Octubre: "Mujeres Tech para nuevos destinos", en colaboración con la Universidad Politécnica de Cataluña, con motivo de su 50 aniversario.
- Noviembre: con motivo del 25-N, cinefórum contra la violencia machista en la estación de metro Universitat.

Respecto a la **prevención del acoso moral, sexual o por razón de género**, el procedimiento establecido sigue activo y operativo a través de un proveedor externo que, de forma aséptica

y sin intereses de parte, es quien inicia el procedimiento una vez se activa por parte de cualquier trabajador/ra que contacte con dicho servicio a través del teléfono establecido.

Este año ha habido 6 predenuncias que, una vez tratadas, han tenido como resultado "no acoso".

## 7.4. Seguridad y salud en el trabajo

### 7.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral

#### Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

La empresa sigue desarrollando un sistema de salud y seguridad en el trabajo que incluye los requisitos legales y un proceso de mejoras para que este sistema, en los próximos años, esté adecuado a los requerimientos de la norma internacional ISO 45001.

Con esta voluntad de mejora continua, se ha actualizado la política de salud y seguridad, se ha aprobado el Manual del sistema de gestión integrado y los procedimientos fundamentales del sistema.

#### Identificación, evaluación de riesgos y acciones correctoras

La identificación de peligros y la evaluación de riesgos son una actividad constante 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.

Para 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, prevé un conjunto de actividades que permiten el control efectivo sobre estos riesgos.

De esta forma el sistema de gestión permite establecer un plan de acción (PA) conjunto y permanente en toda la empresa que incluye la formación e información del personal entre otros aspectos, y que tiene como finalidad poner en práctica aquellas acciones correctoras y de mejora necesarias para controlar posibles desviaciones en el sistema.

|   | TB  | AAFF de TMB |
|---|-----|-------------|
| Núm. Actualizaciones de las evaluaciones de riesgo                        | 15  | 10          |
| Núm. Actualizaciones de evaluaciones de riesgos en relación al SARS-CoV-2 | 192 | 12          |
| Núm. Evaluaciones de riesgos de tareas peligrosas                         | 2   | 0           |
| Núm. Evaluaciones de riesgos higiénicos                                   | 14  | 13          |

Las actividades preventivas que se han desarrollado han estado condicionadas por el mantenimiento de la vigilancia de las medidas de protección frente a la pandemia por el coronavirus SARS-COV-2.

## Actividades preventivas del servicio de prevención

|             | Planificadas | No planificadas | Investigaciones<br>por contagio<br>COVID-19 | Notas SST COVID-19<br>(Número de<br>actualizaciones) |
|-------------|--------------|-----------------|---|--|
| TB          | 531          | 176             | 340   | 36   |
| AAFF de TMB | 137          | 1               | 92  | 6  |

### Servicios de salud en el trabajo

El Servicio de prevención de TB es un servicio mancomunado entre las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A., que dispone de un equipo constituido por veintinueve 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 y 4) Medicina del trabajo.

Se han constituido tres centros de PRL de referencia (uno para TB y Corporativo y dos para FMB) y unos servicios centrales que los apoyan.

Por lo que respecta a sus funciones principales, son las siguientes:

- Proponer a la dirección el diseño del sistema de gestión de la salud y la seguridad.
- Proporcionar asistencia técnica a las empresas en el ámbito de la salud y la seguridad en el trabajo.
- Asesorar y ofrecer soporte a la dirección de la empresa, al personal empleado y a sus representantes legales, así como a los órganos de participación, en materia de seguridad y salud.
- Aportar información e impartir formación específica de su ámbito de actuación.
- Cualquier otra función que se determine en la legalidad vigente o en las normas convencionales de aplicación.

### Participación de la plantilla, consultas y comunicación sobre la salud y la seguridad en el trabajo

La participación del personal y sus representantes legales 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, que se reúnen 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 también participan a través de escritos mediante sus representantes legales o directamente a través de comunicados de riesgo percibido que pueden remitir directamente a su responsable con copia al servicio de prevención.

|   | TB  |
|---|-----|
| Reuniones ordinarias del comité de seguridad y salud                          | 12  |
| Reuniones extraordinarias del comité de seguridad y salud                     | 2   |
| Reuniones monográficas del comité de seguridad y salud                        | 0   |
| Respuesta a escritos de los delegados de prevención                           | 6   |
| Respuestas a los formularios de riesgo percibido directamente por el personal | 35  |
| Comunicaciones informativas emitidas por el servicio de prevención            | 418 |

### Fomento de la salud de los trabajadores

**Este año se ha inaugurado el Centro Médico TMB Salud.** Es un salto de calidad en la asistencia sanitaria que el personal podrá recibir directamente dentro de la empresa con una cartera de servicios que progresivamente se irán poniendo a disposición. Actualmente ya están operativos los siguientes servicios: la Unidad especializada en la asistencia de lesiones por accidente de trabajo, Diagnóstico por la imagen, Fisioterapia y rehabilitación funcional, Gestión del absentismo por contingencias comunes, Medicina del trabajo y Trabajo social.

Más allá de la asistencia sanitaria de las contingencias laborales, se dispone de un sistema de gestión de las contingencias comunes con el fin de colaborar con el/la trabajador/ra y el sistema público de salud con el objetivo común de reducir la duración de estos episodios, facilitando diagnósticos y, si fuera posible, también tratamientos para una curación efectiva del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

La empresa también dispone de un programa de asistencia social y sanitaria, mediante el cual se desarrollan actividades como: la atención a las consultas de ámbito social, la ayuda para la deshabituación del tabaco y atención a los trastornos de dependencia a sustancias psicoactivas o ludopatías.

Al mismo tiempo, se desarrollan otras actividades sanitarias y de promoción de la salud dirigidas a reducir el riesgo de enfermedades que prevalecen en nuestra sociedad, destacando las siguientes: promoción de hábitos dietéticos saludables y de pérdida de peso, prevención de enfermedades mentales, prevención del cáncer de colon y de próstata y campañas de vacunación contra la COVID-19 y la gripe.

El 23 de marzo de 2021 se publicó un aviso en la intranet sobre la actualización de la política de salud y seguridad en el trabajo: [http://tmbnet/rrhh/avisos/avisos\\_2021/avisos/6\\_8tmb21.pdf](http://tmbnet/rrhh/avisos/avisos_2021/avisos/6_8tmb21.pdf)

### Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los/las trabajadores/as directamente vinculados con las relaciones comerciales

Este año, condicionado por la pandemia del Coronavirus SARS CoV-2, se han priorizado todas las acciones preventivas necesarias para garantizar la salud y seguridad en nuestras instalaciones y vehículos, tanto del propio personal interno y externo como de los clientes y usuarios de los servicios ofrecidos. Específicamente todas las actividades necesarias para que nuestro personal no represente ningún riesgo durante las relaciones comerciales con los clientes y profundizando en los procesos de limpieza para eliminar cualquier posible cadena

de transmisión del coronavirus. Como resultado de este esfuerzo, durante **el mes de noviembre se ha renovado el certificado de espacios seguros frente al coronavirus.**

### Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

El alcance de cobertura del sistema es la totalidad del personal propio y externo que desarrolla funciones profesionales dentro de las instalaciones de nuestras empresas.

|  | Personal propio<br>TB | Externos |
|--|-----------------------|----------|
| Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud   | 4.826                 | 7.071    |
| Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría interna                 | 4.826                 | 7.071    |
| Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría externa o certificación | 4.826                 | 7.071    |

*En todos los casos representa el 100% de las plantillas*

### Ayudas y beneficios sociales

Se han tramitado todas las solicitudes procedentes de activación o renovación de ayudas para empleados, por las diferentes causas (ayudas guardería, escolar, discapacidad, extrarradio, etc.), de forma que, a 31/12/2021, casi la mitad de la plantilla percibe algún tipo de ayuda social.

|                                   | FMB     |         | TB      |         | TOTAL        |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|--------------|
|                                   | Hombres | Mujeres | Hombres | Mujeres |              |
| Ayudas: Número de ayudas vigentes | 1.618   | 838     | 2.065   | 178     | <b>4.699</b> |
| Ayudas: Perceptores               | 1.310   | 690     | 1.942   | 167     | <b>4.109</b> |

A destacar como novedad que durante el primer trimestre (y en virtud de lo pactado por la prórroga del convenio colectivo de Bus), se generó una nueva ayuda para aquellos empleados de TB que tienen pareja con una discapacidad reconocida (hasta ahora sólo era por hijos con discapacidad). Esta nueva ayuda ha sido concedida, después de las acreditaciones pertinentes, a **113 personas empleadas de TB (112 hombres y 1 mujer).**

También es novedad el hecho de que por primera vez, y previa adecuación de los sistemas, se ha aplicado la posibilidad de percibir la ayuda escolar al 50 %, para que parejas de empleados separadas y con custodia compartida, pudieran percibirla por igual.

Otro cambio a destacar ha sido la sustitución de los talonarios en papel de los "vales comedor" por tarjetas físicas o bien "virtual/online".

### Trabajo social

Las tareas que se llevan a cabo en el ámbito social de apoyo a las personas que lo soliciten se mantienen activas. Algunos de los datos principales del ejercicio que se han llevado a cabo desde el ámbito, en número de casos:

|  | TB |
|--|----|
| Trastornos de dependencia                              | 22 |
| Asignación y seguimiento de jornadas por motivo social | 33 |
| Atención repercusiones sociales COVID-19               | 4  |

Por lo que respecta al Fondo de Ayuda social, a finales de año había 146 beneficiarios en TB.

#### 7.4.2. 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 TB se han producido un total de 412 accidentes de trabajo, **10 de los cuales han sido accidentes graves**: 4 casos *in itinere* y 6 casos en el centro de trabajo.

| Gravedad de las lesiones | TB   |        |
|--------------------------|------|--------|
|                          | Núm. | Tasa   |
| Mortales                 | 0    |        |
| Graves                   | 10   | 2,42%  |
| Leves y muy leves        | 402  | 97,57% |

En relación con el personal externo, es decir, los trabajadores que no son empleados pero que están controlados por la organización, se han producido 3 accidentes con lesiones leves y 1 accidente mortal.

#### Dolencias y enfermedades laborales

En 2021 no se ha notificado ningún caso de enfermedad profesional. Se han detectado 3 nuevos casos de lipodistrofia, 2 casos en el Servicio de Salud, Seguridad y Bienestar laboral y 1 en un mando de explotación del CON de Zona Franca.

#### Vigilancia de la salud y enfermedades profesionales

La actividad ordinaria del servicio de prevención, en lo que respecta a la vigilancia de la salud, durante este año ha estado condicionada por la pandemia por Coronavirus SARS CoV-2 y la actividad prevista de vigilancia individual de la salud ha quedado afectada en términos de realización de reconocimientos médicos planificados.

| <b>Vigilancia de salud planificada:</b>                             | <b>TB</b> |
|---|-----------|
| Vigilancia de la salud individual no obligatoria                    | 60        |
| Vigilancia de la salud individual obligatoria                       | 1.794     |
| Vigilancia de la salud individual por posible exposición al amianto | 51        |
| <b>Vigilancia de salud no planificada:</b>                          | <b>TB</b> |
| Cambio de categoría   | 23        |
| Ingresos  | 21        |
| Reingresos  | 216       |
| Retornos al trabajo post IT   | 102       |

## Pandemia por Coronavirus SARS CoV-2

A continuación se muestran algunos de los datos más significativos del impacto de la pandemia en TMB:

|   | <b>D. Red Bus</b> | <b>Corporativos</b> | <b>TOTAL</b> |
|---|-------------------|---------------------|--------------|
| <b>Casos COVID_19 POSITIVOS (Total acumulado)</b>                           | <b>520</b>        | <b>77</b>           | <b>597</b>   |
| - Ingresados en el hospital (planta) a fecha de hoy                         | 0                 | 0                   | 0            |
| - Ingresados en el hospital (UCI) a fecha de hoy                            | 0                 | 0                   | 0            |
| - Altas hospitalarias   | 47                | 8                   | 55           |
| - Alta por defunción  | 2                 | 0                   | 2            |
| - Sin ingreso en el hospital  | 471               | 69                  | 540          |
| <b>Casos SOSPECHA COVID-19 (total acumulado)</b>                            | <b>643</b>        | <b>48</b>           | <b>691</b>   |
| <b>Casos en AISLAMIENTO DOMICILIARIO POR CONTACTO (total acumulado)</b>     | <b>1.135</b>      | <b>101</b>          | <b>1.236</b> |
| Personal externo que trabaja en instalaciones de TMB con COVID-19 positivo: | 17                | 0                   | 17           |

| <b>Casos que han requerido estudio como contactos estrechos</b>                                       | <b>TB</b> |
|---|-----------|
| Contactos estrechos   | 76        |
| Visitas de atención telefónica, presencial, realización de pruebas diagnósticas y emisión de informes | 228       |

## Notificación de brotes de coronavirus SARS-CoV-2

Siguiendo las indicaciones de la Agencia de Salud Pública de Barcelona, las cuales están incluidas dentro del *Procedimiento de actuación para los servicios de prevención de Riesgos laborales frente a la exposición al SARS-COV-2*, en el momento que desde el Servicio se han detectado tres casos en el mismo centro/turno en un intervalo de tiempo de 14 días, se ha declarado un brote. Una vez declarado, se ha llevado a cabo el conjunto de actuaciones requeridas por las Autoridades Sanitarias.

Durante el año 2021 se han investigado cuatro episodios considerados como brotes:

| <b>BROTE 1 (Material Móvil de Zona Franca)</b> |                          |                             |                |                         |
|--|--------------------------|-----------------------------|----------------|-------------------------|
| Núm. Casos                                     | Núm. Contactos estrechos | Núm. Contactos no estrechos | TAR realizados | Resultados TAR          |
| 4  | 3                        | 39                          | 39             | 39 Negativos            |
| <b>BROTE 2 (Horta Vestuario)</b>               |                          |                             |                |                         |
| Núm. Casos                                     | Núm. Contactos estrechos | Núm. Contactos no estrechos | TAR realizados | Resultados TAR          |
| 3  | 0                        | 0                           | 0              | 0                       |
| <b>BROTE 3 (CON de Ponent Noche)</b>           |                          |                             |                |                         |
| Núm. Casos                                     | Núm. Contactos estrechos | Núm. Contactos no estrechos | TAR realizados | Resultados TAR          |
| 3  | 3                        | 15                          | 15             | 15 Negativos            |
| <b>BROTE 4 (Oficina de Santa Eulàlia)</b>      |                          |                             |                |                         |
| Núm. Casos                                     | Núm. Contactos estrechos | Núm. Contactos no estrechos | TAR realizados | Resultados TAR          |
| 4  | 4                        | 12                          | 12             | 11 Negativos/1 Positivo |

## Estudios serológicos

Según lo previsto en el *Procedimiento de actuación para los servicios de prevención de riesgos laborales frente a la exposición al SARS-COV-2*, se han ido efectuando pruebas diagnósticas a lo largo de todo el año.

|    | PCR | Anticuerpos (ELISA) |
|----|-----|---------------------|
| TB | 14  | 66                  |

## Temas y preocupaciones clave

### Vigilancia higiénica de humos de motor diésel en los CON

Recientemente, el RD 665/1997 sobre protección de los trabajadores/ras contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes cancerígenos durante el trabajo se ha modificado por el RD 427/2021, que incorpora dentro de los agentes cancerígenos entre otros, los humos procedentes de las emisiones de los motores diésel, asignando para este contaminante un valor límite que entrará en vigor a partir de febrero de 2023. Ante esto, desde el servicio de prevención se han iniciado una serie de actividades para tener un diagnóstico inicial y conocer los niveles existentes de este contaminante en aquellas actividades de la empresa donde intervengan motores diésel. En TB se han realizado 30 muestras en 5 centros de trabajo.

En el Plan anual de actividades preventivas 2021 se recogió, desde el Servicio de Prevención, la verificación de la implantación de las medidas preventivas derivadas del Plan de Salud y Seguridad frente al coronavirus SARS CoV-2. En este sentido, se han realizado 156 visitas a los centros de trabajo de Transports de Barcelona, S.A. para verificar la implantación en diferentes ámbitos de la empresa.

A raíz de la auditoría de SARS CoV-2, se añadieron a los informes las oportunidades de mejora detectadas por el equipo auditor: puntuación de cada visita y revisión de las deficiencias de la anterior visita. Fruto de esto se valora mensualmente el resultado de la implantación de las medidas preventivas.

## 8. Protección del medio ambiente

### 8.1. Gestión ambiental

La **sostenibilidad ambiental en TMB** se basa en los criterios siguientes:

- Velar para que la protección del medio ambiente se lleve a cabo mediante hitos y directrices concretas de comportamiento en todas las áreas de la actividad de la empresa.
- Reducir sus impactos ambientales generados 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 motivarlos para que su comportamiento en el trabajo refleje la concienciación medioambiental de toda la organización.
- Exigir a los proveedores 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 las actuaciones ambientales llevadas a cabo para mejorar la protección medioambiental.

#### 8.1.1. Prevención de riesgos ambientales

El 16 de octubre de 2019 se publicó la orden ministerial TEC/1023/2019 en la que se establece la fecha a partir de la cual será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria para las actividades clasificadas como nivel de prioridad 3 por la ley. FMB y TB no están incluidos dentro de este nivel, por lo que no están obligados a establecer esta 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 2021 no ha habido ninguna sanción o multa por incumplimiento de normativas ambientales.

#### 8.1.2. Sistema de gestión ambiental y energética

Los Sistemas de Gestión basados en 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.

TB dispone de un Sistema de gestión ambiental y energética basado en las normas ISO 14001 y ISO 50001 implantado a nivel de 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 y Zona Franca. En 2021 se ha continuado trabajando en el proceso de ampliación del alcance de la certificación y se prevé obtener la certificación del centro de Triangle Ferroviari en 2022. El CON de Ponent no se podrá certificar, dado que no es posible obtener la licencia ambiental.

En 2021, se ha adecuado el marco documental del Sistema de gestión para dar cumplimiento a los nuevos requisitos de la nueva versión de la norma ISO 50001:2018. En septiembre se ha llevado a cabo la auditoría interna y en noviembre la auditoría externa de certificación, donde se ha incorporado por primera vez el CON de Triangle dentro del alcance. Ambas auditorías se han realizado teniendo como referencia los requisitos de la nueva versión de la norma ISO 50001.

Todo el trabajo se realiza de forma integrada en el Sistema de gestión único de TMB que responde también a los requisitos de calidad (ISO 9001 y UNE13816).

Por último, durante el año se han impartido diversas acciones formativas relacionadas con el sistema de gestión y con herramientas informáticas necesarias para mantenerlo.

## 8.2. Reducción del impacto en el entorno

### 8.2.1. Prevención y gestión de residuos

Todos los centros de TB donde se realiza el mantenimiento de material móvil o instalaciones tienen implantada la recogida selectiva de residuos industrial y, desde 2019, todos los centros de TB tienen implantada la recogida selectiva de los residuos asimilables a domésticos en sus oficinas y en la zona de abastecimiento de combustible. En 2021 se ha puesto en funcionamiento la logística definida para la recogida selectiva de los residuos generados en el nuevo centro de la calle Ribes.

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. Por ejemplo, en 2021 se ha empezado a realizar visitas periódicas a todos los centros de TB para verificar el correcto funcionamiento de la gestión de los residuos.

Como parte de la política de ambientalización de TMB y de minimización de residuos, desde el 2019 todas las dependencias de TMB tienen implantado un servicio de alquiler y reutilización de paños para minimizar la generación del residuo material absorbente contaminado, con código LER 150202. En 2021 se ha tramitado la nueva licitación de este servicio. En los pliegos de condiciones se han incorporado nuevos requisitos para mejorarlo y hacerlo técnica y económicamente más eficiente. Se prevé ponerlo en funcionamiento en enero de 2022.

En 2021, también se ha elaborado toda la documentación necesaria para poder licitar la nueva contratación del servicio de Gestión integral de residuos de TMB (actualmente se encuentra en trámite). En los pliegos de condiciones se han incorporado nuevos requisitos que permitirán mejorar el servicio.

### Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales

El Departamento de Medio Ambiente se encarga de la tramitación, el mantenimiento y la renovación periódica de los permisos y autorizaciones que la legislación ambiental establece para los centros de trabajo de TB.

En cuanto a los **permisos de vertido de aguas residuales**, actualmente están vigentes los de todos los centros de TB que les es de aplicación. En 2021 se ha presentado la solicitud de renovación de la autorización de vertido de aguas residuales del centro de Zona Franca 1, que se encuentra actualmente pendiente de resolución por parte del AMB.

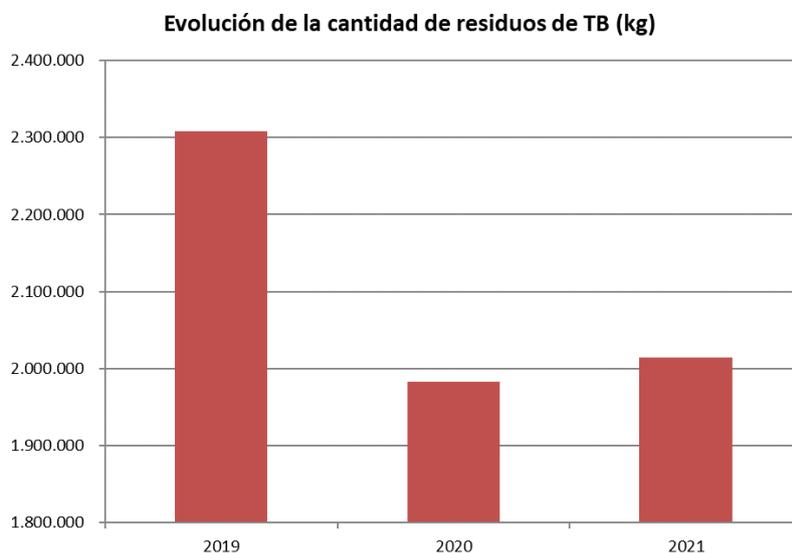
En cuanto a los **estudios de minimización de residuos**, actualmente están vigentes los de todos los centros de TB que les es de aplicación. En 2021 se ha elaborado y presentado el estudio de minimización del centro de Triangle en la Agencia de Residuos de Cataluña.

En cuanto a los **informes de situación de suelos**, actualmente están vigentes los de todos los centros de TB que les es de aplicación.

En cuanto a los trámites relativos a los **focos emisores a la atmósfera**, actualmente todos los que les es de aplicación disponen de libro de registro y todos los centros de TB tienen el Control Atmosférico del Establecimiento vigente.

### Datos de residuos de Transports de Barcelona

En 2021 se ha generado un total de 2.014,1 toneladas de residuos, frente a las 1.982,9 toneladas del año 2020. Todos los residuos que se generan en TMB son tratados por el transportista y gestor autorizado.



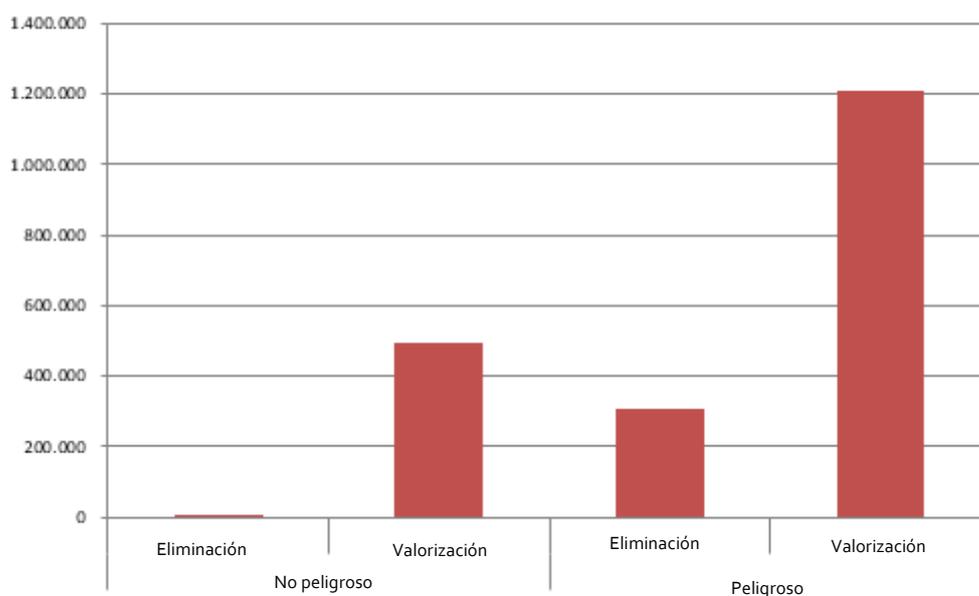
Los residuos que se han generado en mayor cantidad (> 100 t/año) en TB son: los vehículos fuera de uso, los residuos acuosos gestionados con camión cisterna que se generan en el proceso de lavado de buses y de los separadores de hidrocarburos, los banales y los metales. En un segundo orden de importancia (>50t/año) se encuentra el líquido refrigerante, los aceites, las baterías de calcio y el papel cartón. A continuación siguen (> 20 t/año) la madera, el papel y cartón y los trapos y absorbentes o filtros de aire.

Los principales residuos que se han generado en 2021 en TB han sido:

| CANTIDAD AÑO 2021 SEGÚN TIPOLOGÍA         |           |
|---|-----------|
| RESIDUO                                   | Kg        |
| 1 vehículo fuera de uso                   | 1.004.265 |
| 2 aguas con hidrocarburos                 | 309.940   |
| 3 banales                                 | 192.774   |
| 4 metales                                 | 114.974   |
| 5 líquido refrigerante                    | 79.388    |
| 6 aceites                                 | 78.026    |
| 7 baterías de calcio                      | 66.695    |
| 8 papel y cartón                          | 57.764    |
| 9 madera                                  | 26.210    |
| 10 trapos y absorbentes o filtros de aire | 22.252    |
| 11 vidrio                                 | 13.900    |
| 12 filtros de aceite/gasoil               | 8.135     |
| 13 envases ligeros                        | 6.858     |
| 14 eléctrico/electrónico_51               | 4.931     |
| 15 aluminio                               | 4.060     |
| 16 envases pl.valorizables                | 3.755     |
| 17 extintores                             | 3.431     |
| 18 envases met. valorizables              | 2.288     |
| 19 fosas sépticas-rm                      | 2.220     |
| 20 pintura o barniz                       | 2.118     |

En el gráfico siguiente se puede ver la cantidad de residuos generados en 2021 en TB, 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 TB según tipo de tratamiento (kg)**



Como puede verse, la gran mayoría de los residuos generados en TB se valorizan. De esta forma, el 84 % de los residuos generados se reutilizan, reciclan o se lleva a cabo una valorización energética, entre otros métodos.

## Desperdicio alimentario

En cuanto al desperdicio de alimentos, aunque no sea una cuestión relevante para TMB, dada la naturaleza del servicio que presta la compañía, a principios del año 2022, procedente del excedente facturado de lotes de Navidad de 2021, se hizo la donación de los alimentos de los 482 lotes que no se recogieron al Banco de alimentos. La parte correspondiente al alcohol se devolvió y se descontó de la factura del proveedor.

### 8.2.2. Protección de la biodiversidad

La actividad de TMB no afecta a ningún espacio natural protegido, sino que se desarrolla en un entorno urbano o en zona industrial. Por tanto, la incidencia de TMB en la biodiversidad no es relevante.

Por otra parte, en mayo un grupo de conductores de TMB, buceadores voluntarios, sacaron en cuatro horas más de 300 kg de desechos del fondo del mar. La iniciativa medioambiental y solidaria, que contó con el patrocinio de TMB y la colaboración de la Federación Catalana de Actividades Subacuáticas (FECDAS) y el apoyo logístico de *SubLimits Diving Center*, se llevó a cabo en la zona de baños del Fòrum de Barcelona por submarinistas del club de buceo Helisub, del que forman parte una cincuentena de empleados de bus y metro.

## 8.3. Minimización del uso de recursos

### 8.3.1. 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. En 2021 se ha estado trabajando en la realización **de un estudio de las aguas residuales generadas en el centro de Horta** con el objetivo de optimizar su tratamiento. La idea es hacer extensibles al resto de centros de TB las conclusiones y acciones resultantes del estudio.

**El consumo de agua** en Transports de Barcelona, SA durante el año 2021 **ha sido de 34.312 m<sup>3</sup>** frente los 31.099 m<sup>3</sup> del año anterior, esto es, ha aumentado un 10,3 %.

### 8.3.2. Energía y carburante

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 ISO50001:2018 y, donde reafirma una vez más, su compromiso en 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 50001:2018.
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 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.

En 2021 se ha realizado una auditoría energética de la flota de TB por parte de una empresa especializada en la que se analizan en detalle los suministros energéticos y se proponen acciones para reducir el consumo energético de los autobuses.

### Consumo energético en el bus

- **Consumo de carburante de la flota de bus**

En 2021, dado que la flota de bus de TMB ha realizado más kilómetros que el año anterior, el consumo de carburante ha crecido. Así, este año se ha consumido 14,3 millones de litros de gasoil, lo que representa un aumento del 2,6 % respecto al año anterior, pero notablemente inferior al 2019. También el consumo de gas natural comprimido (GNC) ha aumentado un 14,7% respecto al año 2020, ya que se ha pasado de 10,33 millones de kg en 2020 a 11,85 millones de kg en 2021. También ha crecido notablemente el consumo de kWh de los autobuses eléctricos debido a la electrificación de la línea H16 con la incorporación de nuevos autobuses articulados eléctricos a lo largo del ejercicio.

| Año  | Gasoil<br>(miles de litros) | GNC<br>(miles de kg) | Electricidad<br>(miles kWh) |
|------|-----------------------------|----------------------|-----------------------------|
| 2017 | 16.060                      | 11.659               | 175                         |
| 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                       |

El consumo unitario de gasoil medio, litros por cada 100 km recorridos, ha disminuido un -0,15% en 2021.

|   | 2021         | 2020         | % dif.       |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Vehículos con motor diésel              | 55,48        | 56,65        | -2,07        |
| Vehículos híbridos diésel y eléctrico   | 49,63        | 48,58        | 2,16         |
| <b>Total consumo unitario de gasoil</b> | <b>52,20</b> | <b>52,28</b> | <b>-0,15</b> |

En cuanto a la flota propulsada con GNC, el consumo unitario medio ha sido de 64,45 kg por cada 100 km recorridos, lo que ha supuesto un incremento del 1,6% respecto al año anterior.

**CONSUMOS ENERGÉTICOS TB**

|  | unidad       | Año 2021 | Año 2020 | Difer.  | % Dif |
|--|--------------|----------|----------|---------|-------|
| Consumo de energía eléctrica           | miles kWh    | 9.843,1  | 8.451,3  | 1.391,8 | 16,5% |
| Gasoil flota de autobuses:             | miles litros | 14.298,2 | 13.934,0 | 364,2   | 2,6%  |
| Gasoil flota auxiliar de vehículos     | miles litros | 346,2    | 338,4    | 7,7     | 2,3%  |
| Gas natural edificios e instalaciones: | miles kWh    | 13.103,0 | 10.648,9 | 2.454,1 | 23,0% |
| Gas natural flota de autobuses         | Miles kg     | 11.851,1 | 10.330,5 | 1.520,6 | 14,7% |

Por último, el consumo total de energía consumida en TB en Megajoules del año 2021 ha crecido un 9 % debido a la mayor oferta de servicio respecto al año 2020:

**CANTIDAD DE ENERGÍA CONSUMIDA A TB EN MEGAJOULES**

|  | Año 2021             | Año 2020             | Difer.             | % dif       |
|--|----------------------|----------------------|--------------------|-------------|
| Consumo de energía eléctrica           | 35.435.246           | 30.424.633           | 5.010.613          | 16,5%       |
| Gasoil flota de autobuses:             | 585.369.536          | 570.459.184          | 14.910.353         | 2,6%        |
| Gasoil flota auxiliar de vehículos     | 14.172.691           | 13.856.025           | 316.666            | 2,3%        |
| Gas natural edificios e instalaciones: | 47.170.663           | 38.336.076           | 8.834.587          | 23,0%       |
| Gas natural flota de autobuses         | 596.795.679          | 520.220.982          | 76.574.697         | 14,7%       |
| <b>TOTAL ENERGÍA CONSUMIDA</b>         | <b>1.278.943.816</b> | <b>1.173.296.900</b> | <b>105.646.916</b> | <b>9,0%</b> |

## 8.4. Lucha contra el cambio climático

### 8.4.1. Emisiones

TMB desarrolla su actividad cuidando el medio ambiente y situando la ciudad de Barcelona como una de las líderes en la investigación y la innovación en el transporte urbano de emisión cero. Por ello, TMB pretende limitar las emisiones de gases que contribuyen al calentamiento global mediante la adquisición de vehículos híbridos y la electrificación progresiva de la flota de autobuses.

Desde 2011 TB está adherido al Programa de Acuerdos Voluntarios para la reducción de las emisiones de efecto invernadero de la Oficina Catalana del Cambio Climático. En 2021, después de un proceso de verificación por parte de una entidad acreditada, se ha renovado esta adhesión. También en 2021 se ha realizado el inventario de emisiones de CO<sub>2</sub> correspondiente al año 2020, verificado por una entidad acreditada. El informe de verificación se ha presentado a esta Oficina.

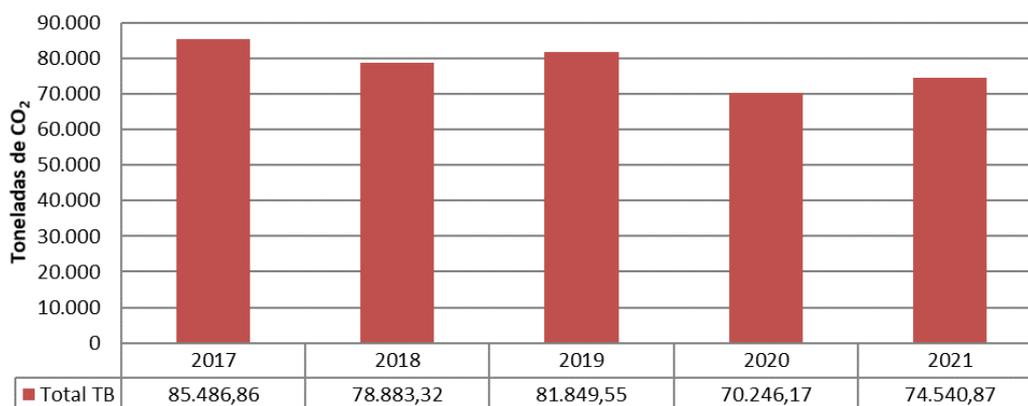
En 2021 se ha trabajado en el establecimiento y seguimiento de la implantación del Programa de objetivos del Sistema de gestión ambiental y energética para reducir los consumos de energía y emisiones atmosféricas de la flota e instalaciones de TB. También se ha continuado con el programa de ambientalización de la flota de bus, que ha de permitir reducir las emisiones atmosféricas de la red de superficie.

### Datos de emisiones de bus

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 2021 se han estimado tomando como premisa que los consumos de gases refrigerantes se mantienen iguales que los del año anterior.

### Emisiones CO<sub>2</sub> TB



A partir de los datos de emisiones de CO<sub>2</sub> del año 2020, 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 |             |               |
|---|-------------------------|-------------|---------------|
|   | 2021                    | 2020        | % dif.        |
| Toneladas de CO <sub>2</sub>            | 74.541                  | 70.246      | 6,1%          |
| Coches-km totales (miles)               | 46.656                  | 43.198      | 8,0%          |
| <b>kg CO<sub>2</sub>/coche-km total</b> | <b>1,60</b>             | <b>1,63</b> | <b>-1,8%</b>  |
| Viajeros transportados (millones)       | 147,27                  | 115,47      | 27,5%         |
| <b>kg CO<sub>2</sub>/viajero</b>        | <b>0,51</b>             | <b>0,61</b> | <b>-16,8%</b> |

En 2021 las emisiones de CO<sub>2</sub> han crecido un 6,1 % porque ha habido un mayor consumo de carburantes y energía, debido también al incremento de kilómetros recorridos por la flota (8,0 %). El hecho de que el aumento de la oferta haya sido superior a las emisiones, ha hecho que el ratio kg de CO<sub>2</sub> baje un -1,8 %. Asimismo, el incremento de viajeros del 27,5 % ha hecho que el ratio kg de CO<sub>2</sub> por viajero transportado haya descendido notablemente (-16,8 %).

### Medidas de lucha contra el cambio climático

- **Inversiones en material móvil 2020 para reducir las emisiones**

El reto para mejorar la calidad del medio ambiente y conseguir unas ciudades más saludables se plasma en el Plan de Renovación de la flota de bus para el período 2019-2021, acordado con la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), que supone el adquisición de vehículos de las tecnologías más limpias disponibles. Como resultado de las licitaciones de los años 2020 y 2021, a continuación se presenta la tabla resumen de las adjudicaciones:

| Marca        | Tipología  | Tecnología       | Cantidad   | Año del concurso |
|--------------|------------|------------------|------------|------------------|
| Man          | Estándar   | Híbrido suave    | 30         | 2020             |
| Mercedes     | Articulado | Híbrido suave    | 16         | 2020             |
| Solaris      | Estándar   | Híbrido serie    | 30         | 2021             |
| Caetano      | Estándar   | Hidrógeno        | 8          | 2020             |
| Indcar       | Mini       | Combustión       | 10         | 2021             |
| Man          | Estándar   | Híbrido suave    | 85         | 2021-2025        |
| Man          | Articulado | Híbrido suave    | 23         | 2021-2025        |
| BYD          | Estándar   | Eléctrico        | 25         | 2021-2025        |
| Solaris      | Estándar   | Eléctrico        | 24         | 2021-2025        |
| Irizar       | Articulado | Eléctrico        | 29         | 2021-2025        |
| Volvo/Unvi   | Doble piso | Híbrido paralelo | 24         | 2021-2025        |
| <b>Total</b> |            |                  | <b>304</b> |                  |

Nota:

- Híbrido suave o *Mild Hybrid*: lleva un sistema de acumulación de 48 voltios que ayuda al motor en la salida y recupera un poco la energía de frenado. No puede circular en modo eléctrico puro y el sistema híbrido ayuda levemente a reducir su consumo. Es más barato y puede mantenerse sin procedimientos de alta tensión. Puede llevar la etiqueta ECO al igual que el resto de autobuses híbridos.
- Híbrido paralelo: son aquellos vehículos en los que la tracción del motor térmico va conectada directamente a las ruedas y puede trabajar en modo térmico solo o, al mismo tiempo, en modo eléctrico y térmico.

Del proceso de licitación llevado a cabo en 2021 que representa 210 autobuses, 78 serán eléctricos puros (29 articulados y 49 estándares), 108 serán híbridos de gas natural comprimido (85 estándares y 23 articulados) y 24 serán híbridos de dos pisos.

Además de estas compras, y en respuesta a una petición del AMB, la empresa está gestionando la compra de vehículos para varios operadores del área metropolitana. En concreto 87 vehículos híbridos y 39 eléctricos que entrarán en servicio a principios de 2023.

A finales de 2021, el conjunto de la flota de autobuses propulsados con GNC, vehículos híbridos y eléctricos representaban el **69,1 % del total**.

#### ▪ Renovación de la flota auxiliar de TB y FMB

Los vehículos de la flota auxiliar son aquellos que sin dar servicio al transporte de viajeros, se utilizan para transportar equipos de trabajo, maquinarias y/o herramientas, para realizar el mantenimiento y reparaciones de la red de metro. Al cabo de 8-10 años de funcionamiento los vehículos de la flota auxiliar llegan al final de su vida útil y su mantenimiento tiene un coste superior a su valor residual, por lo que se hace necesaria la compra de nuevos vehículos para sustituir a los más antiguos.

Toda la flota auxiliar adquirida corresponde a **flota 100 % eléctrica**, con el consiguiente ahorro de combustible y una reducción muy importante de emisiones de CO<sub>2</sub>, logrando el objetivo firme de disminuir así la huella de carbono.

Este año 2021 se ha licitado, al tiempo que se hacían licitaciones para la adquisición de nueva flota de autobuses, la renovación de flota auxiliar, tanto de Ferrocarril Metropolità de Barcelona como de Transports de Barcelona, mediante una licitación distribuida en diferentes lotes.

- **Desarrollo de la infraestructura eléctrica para los autobuses eléctricos**

En mayo de 2021 finalizó la primera fase de la instalación de la infraestructura eléctrica en la cochera de Triangle y en la calle. Esta primera fase constaba de un total de **30 cargadores con carga de oportunidad en la misma cochera, 2 cargadores más en la calle del Cisell y 2 más en la Avenida de Maristany**. Esta infraestructura apoya la primera línea 100 % eléctrica de la ciudad, la H16, Pg. de la Zona Franca – Fòrum Campus Besòs.

Actualmente, se está trabajando para poder electrificar las líneas V15 y H12. Se han adjudicado los cargadores ubicados en la calle en los terminales de línea. Se está licitando 16 cargadores con carga de oportunidad y 12 de carga nocturna (*overnight*) para la cochera de Horta, donde se establecerá la línea V15, y se ha finalizado la redacción del proyecto para 21 cargadores de oportunidad y 20 de carga nocturna para la cochera de Zona Franca, donde va asignada la línea H12. En Zona Franca ya se dispone de acometida eléctrica procedente de la L9/10 de metro para el suministro eléctrico a la nueva flota de e-buses que llegará a en 2022.

- **Planta de suministro de hidrógeno**

La empresa Iberdrola pondrá en marcha en diciembre la planta de suministro de hidrógeno verde para la flota de ocho autobuses de hidrógeno, cuya primera unidad (un bus estándar modelo H2 City Gold LHD, fabricado por Caetano) llegó a finales de diciembre de 2021. Estos tipos de autobuses, que emiten únicamente vapor de agua, se abastecerán de hidrógeno verde en la planta de abastecimiento situada en el polígono de la Zona Franca.

- **Contratación de electricidad de origen renovable para oficinas y dependencias**

A mediados de año se resolvió el concurso para suministrar energía eléctrica en baja tensión en los próximos tres años y medio con destino a edificios corporativos, como la sede central de la Zona Franca, las cocheras de autobús de la Zona Franca y Ponent y otras dependencias, además de asegurar el suministro a las estaciones de metro en caso de fallo de alta tensión. La adjudicación recayó en la comercializadora de reciente creación y orientada a las energías verdes, Nexus Energía. Esta suministrará hasta 2023 los 9,92 GWh anuales de consumo estimado de electricidad de origen renovable.

## 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:

- **Proyecto europeo ASSURED** (*fast and smart charging solutions for full size urbano heavy duty applications*), que fomenta la innovación en la carga rápida de los vehículos. En este ejercicio han finalizado las demostraciones en las que han participado autobuses eléctricos de Irizar, Solaris y VDL, así como cargadores de Jema, Heliox y ABB. Se han compartido los resultados con el resto de *partners* del proyecto.
- **JIVE 2** (*Joint initiative for Hydrogen Vehicles across Europe*) para autobuses de hidrógeno: Bajo este paraguas, TB incorporará (a primeros de 2022) 8 autobuses, el primero de los cuales llegó en diciembre de 2021. Serán los primeros vehículos de este tipo y darán lugar a la primera infraestructura de abastecimiento a nivel nacional. Por su participación en JIVE2, recibirá más de 1,2 millones de euros en subvenciones. Durante 2021 TB ha entrado a formar parte del proyecto europeo JIVE-2 que tiene como objetivo desplegar 152 nuevos autobuses de pila de combustible de hidrógeno, con cero emisiones, y la infraestructura asociada, en 14 ciudades europeas. Es un consorcio formado por 23 socios de 9 países.

#### 8.4.2. Otros tipos de contaminación

TB dispone 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 2021 se ha trabajado en mejorarlo, especialmente en la relativización de indicadores, para poder realizar un análisis de causas más esmerado, en caso de detectar desviaciones.

En 2020, se desarrolló una nueva metodología para el cálculo de los factores de emisión de NOx y PM de la flota de TB. En 2021 se han cargado los nuevos factores de emisión en el Cuadro de mando para su seguimiento.

#### 8.4.3. Fondo Next Generation EU

A través del Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y los Ayuntamientos de Cornellà de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià del Besós, **TMB ha solicitado subvenciones por valor de 84,1 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:

- 4 nuevos trenes para el servicio de Metro.
- 99 autobuses eléctricos de 12 metros y 24 de 18 metros.
- Infraestructuras para la carga de autobuses eléctricos en las cocheras de Triangle y Zona Franca.
- 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.
- Pago del billete sencillo a bordo del bus con tarjeta bancaria.

En relación a proyectos que está previsto ejecutar desde TMB, para 2022 se espera una nueva convocatoria del propio MITMA y varias convocatorias del *Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico* enmarcadas en el PERTE en *Energías Renovables, Hidrógeno Renovable y Almacenamiento*.

En 2021, la Generalitat de Catalunya ha otorgado a TMB 25,4 millones de euros en relación a 4 nuevos trenes correspondientes al lote de 8 unidades de las series 7000 y 8000, de la ampliación del contrato de adquisición de 42 trenes firmado en octubre de 2019.

#### 8.4.4. 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 se complementó en el año 2021 con dos reglamentos más: 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 a la adaptación al mismo**, y determinar también si esta

actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los otros objetivos ambientales.

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 pasajeros por carretera (adquisición, financiación, *leasing*, alquiler y explotación de vehículos de transporte urbano y suburbano de pasajeros y de transporte de viajeros por carretera).

Al tener en cuenta los criterios de selección del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de 4 de junio, podemos observar que la actividad de TB, S.A., dependiente 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"** (vehículos con motor diésel).

Este año 2021 deben valorarse estos dos primeros objetivos; "la mitigación del cambio climático" y "la adaptación al cambio climático" bajo la visión de tres indicadores:

### 1. Resultados del volumen de negocio (ingresos)

En el caso de bus, al ser un transporte que utiliza diversas 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 (dependiente del nivel de emisiones de CO<sub>2</sub>) habrá 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". Por otra parte, gracias al funcionamiento del transporte público y del bus 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.

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 a 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.

### 2. 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 tipo de vehículo y la inversión/km total. Se han considerado sólo 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 2021.

### 3. Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Considerando que la actividad de transportar viajeros en bus no es el 100 % 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, los de los Informadores del bus turístico y otros gastos directos bus turístico (que se han asignado a este servicio), se calcula en función de los km totales.

Hechas estas consideraciones, los resultados del ejercicio 2021 de los tres indicadores para TB, S.A. son los siguientes:

| miles de euros   |                   | Indicador                    |                                    |                                 |                                | Indicador       |                     |                                 |                                | Indicador      |                    |                                 |                                |
|--|-------------------|------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------------|---------------------------------|--------------------------------|----------------|--------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Actividades económicas (1)   | Códigos actividad | Objetivo 1                   |                                    | Objetivo 2                      |                                | Objetivo 1      |                     | Objetivo 2                      |                                | 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 ajustan 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%                          |
| <b>A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)</b> |                   |                              |                                    |                                 |                                |                 |                     |                                 |                                |                |                    |                                 |                                |
| 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)  | 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%                          |

## 9. Compromiso social

### 9.1. Plan de responsabilidad social - Agenda 2030

Este Plan contiene el marco estratégico, conceptual y operativo, el modelo de gestión y los mecanismos de seguimiento y evaluación, así como el cuadro de ámbitos de impacto, objetivos, indicadores y metas de toda la organización, definidos a partir de tres referentes: uno legal (Ley 11/2018 de 28 de diciembre, de divulgación de la información no financiera y diversidad), uno técnico (informe GRI) y uno aspiracional (Agenda 2030).

Las fases que ha seguido el desarrollo del plan durante el año han sido las siguientes:

- Febrero: final de la fase de identificación de retos de la organización alineados con los principales referentes normativos y técnicos de responsabilidad social y con la Agenda 2030.
- Marzo: redacción del documento base y cuadro de mando del Plan de responsabilidad social.
- Noviembre: adecuación al Plan Estratégico 2025 de TMB.
- Diciembre: presentación del Plan al Comité de dirección de TMB.
- 17 de febrero de 2022: presentación del Plan a los consejos de administración de TB y FMB.
- 18 de febrero de 2022: acto de presentación pública del Plan a los grupos de interés.
- Marzo de 2022: constitución del comité de responsabilidad social y sostenibilidad de TMB y puesta en marcha de la estructura de participación.

#### 9.1.1. Contribución a la sociedad

##### Impacto económico, social y ambiental de TMB

En el primer trimestre de 2021 finalizó el estudio realizado con la colaboración de la *Universidad Pompeu Fabra, Barcelona School of Management*, para cuantificar en euros el impacto de la actividad de TMB en la sociedad. El estudio 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.

El impacto económico total es el resultado de sumar el impacto directo (la creación de renta y empleo que TMB genera de inmediato gracias a su actividad), el indirecto (la creación de renta y empleo que los trabajadores de la empresa generan a través del consumo propio de bienes y servicios) y el inducido (la creación de renta y empleo en todos los sectores de la economía).

**Las grandes conclusiones son:**

Con su actividad, TMB genera un retorno importante anual a la sociedad y multiplica el valor de las aportaciones realizadas por las administraciones por la prestación del servicio:

- **Impacto en la economía** de Cataluña de **1.689,1 millones de euros**, el 0,67% del PIB catalán.
- **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).
- Es relevante el efecto dinamizador de la economía, especialmente **en el ámbito de Barcelona y su área metropolitana**: el 1,02 % del PIB y el 1,33 % del empleo.
- En cuanto al **impacto social y ambiental**, se estudió el ahorro generado por TMB en externalidades negativas, es decir, el conjunto de costes no pagados por el usuario final que se generan a partir del uso de los medios de transporte. Dentro de las externalidades

se consideraron 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. Así, se determinó un impacto social y medioambiental (ahorro de externalidades) de **706,5 millones de euros** anuales.

- Por último, el estudio calcula el **impacto global de TMB** como el resultado de sumar el impacto económico, social y medioambiental, y restarle las aportaciones económicas recibidas en forma de aportaciones de las administraciones públicas. Así, en 2019 TMB recibió en concepto de prestación de servicios 368,8 millones de euros, **generando una riqueza en la sociedad de Cataluña de 2.395,6 millones de euros**, es decir, cada euro que las administraciones aportan a los viajeros de TMB, generan un retorno a la sociedad de **6,5 euros**.

### Fomento de la comunidad local

Más del 93 % de las adquisiciones realizadas en el año 2021 se han realizado a empresas españolas y, dentro de estas, el 54,2 % en la provincia de Barcelona y el 2,7 % en empresas del resto de Cataluña. Respecto al año anterior, han disminuido en 5,9 puntos las compras a empresas españolas, debido al crecimiento de las adquisiciones realizadas en el extranjero.

| Transports de<br>Barcelona, SA | Año 2021       | Año 2020       |
|--------------------------------|----------------|----------------|
| <b>España</b>                  | <b>93,28%</b>  | <b>99,19%</b>  |
| Provincia de Barcelona         | 54,16%         | 75,37%         |
| Resto de Cataluña              | 2,73%          | 2,28%          |
| Resto de España                | 36,40%         | 21,53%         |
| <b>Fuera de España</b>         | <b>6,72%</b>   | <b>0,81%</b>   |
| <b>TOTAL TB, SA</b>            | <b>100,00%</b> | <b>100,00%</b> |

### Movilidad sostenible

Madrid, Barcelona y Bilbao son las ciudades españolas que acreditan un mayor grado de cumplimiento en la consolidación de la movilidad sostenible, según se desprende de la **segunda edición del Índice de Movilidad Sostenible de las Ciudades de España (IMSCE)**, correspondiente al año 2021, realizado por la consultoría *IdenCity*, especializada en procesos de transformación de ciudades y territorios. El índice mide, analiza y evalúa los sistemas de movilidad de 82 ciudades de toda España y por primera vez incluyó también un estudio pormenorizado de siete áreas de transporte público integrado. Las siete áreas estudiadas alcanzan un 55,1 % de cumplimiento en términos de movilidad sostenible y, por orden, el área de Barcelona, formada por 17 municipios, obtiene el mayor grado de cumplimiento, con un 64,4 %.

Según el informe, Barcelona destaca por la prioridad de uso del suelo destinado a infraestructuras de transporte y la longitud de vías adaptadas para uso de los peatones, la accesibilidad y la cobertura en el transporte público, así como el servicio de metro y el servicio nocturno de autobús. También despunta por la buena gestión y gobernanza de los sistemas de movilidad, la presión fiscal en los vehículos privados y pesados, el gasto e inversión municipal en protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica o la inversión y el gasto en transporte público.

En el lado opuesto, el índice refleja como puntos de mejora la densidad de vehículos, los índices de accidentes y siniestralidad leve en vías urbanas.

## 9.2. Fundació TMB

La Fundació TMB es una entidad sin ánimo de lucro acogida a la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales de mecenazgo. Fue constituida en 2010 y tiene los objetivos siguientes:

- El fomento del transporte público y la movilidad urbana de Barcelona y su área metropolitana, en línea con el propósito de las compañías fundadoras, contribuyendo así al desarrollo más sostenible y más equitativo de la sociedad.
- La aportación de valor al objeto social de las compañías que conforman el Grupo TMB.
- El impulso de acciones que favorezcan la inclusión de todos los colectivos, para garantizar la accesibilidad universal al transporte público de todas las personas.
- El desarrollo de proyectos sociales, culturales, educativos y cívicos, así como de promoción y preservación del patrimonio histórico y documental de TMB.

### 9.2.1. Proyectos sociales

- **Servicios solidarios para la movilidad:** a lo largo del año se han prestado 19 servicios especiales de bus que han contado con la colaboración de 19 profesionales solidarios, dedicando 76 horas de su tiempo libre. Un total de 285 personas de distintos colectivos en riesgo de exclusión social se han beneficiado de estos servicios.

Los talleres para el fomento de la autonomía en el metro se reanudarán en enero de 2022.

- **Colaboraciones en difusión de entidades sociales:** durante el año se han realizado 108 colaboraciones para dar a conocer iniciativas, eventos y campañas de entidades del tercer sector mediante canales de comunicación propios de TMB.
- **Elige tu causa y Muévete 2021:** la acción escogida este año ha sido “Muévete por un futuro sin Alzheimer” de la mano de la Fundación Pasqual Maragall: Del programa de acciones destaca la exposición instalada en el intercambiador de la estación Diagonal (L5/L3), que se inauguró el pasado 9 de noviembre, con la participación de la Fundación Pasqual Maragall, y la actividad infantil “Pinta neuronas”, con la participación de los niños y niñas de 5.º y 6.º de primaria de la escuela Estel de la Sagrera.
- **Acuerdos de colaboración** con entidades como la Fundación ANAED (trastornos mentales), con la Comisión Catalana de ayuda a personas refugiadas (CCAR) y con la Federación ECOM con motivo de su 50 aniversario.
- Destacar el **Convenio de colaboración** que firmaron en septiembre de 2021 la **Cruz Roja y la Fundació TMB** que prevé, entre otros, la cesión sin coste de varios espacios e instalaciones para acciones de sensibilización y campañas de comunicación de Cruz Roja y la acción de agradecimiento con motivo del Día Internacional del Voluntariado. En este **Acto de reconocimiento al voluntariado de TMB** con la colaboración de Cruz Roja (15 de diciembre), se ofreció una visita a su sede en Barcelona y una dinámica en relación con los objetivos de desarrollo sostenible.

### 9.2.2. Proyectos culturales

- **15.ª edición del Concurso de relatos cortos de TMB:** creación de la biblioteca digital del concurso y los valores de la Fundació TMB como inspiración de los relatos.
- **Músicos en el Metro:** hay 43 puntos habilitados y con previsión de revisión del proyecto en 2022.
- **XII Edición Festival Subtravelling:** por sexto año consecutivo se ha celebrado este certamen con la colaboración del festival SMIFF del Metro de Seúl. Los cortometrajes más votados han sido:
  - Muestra Internacional: el cortometraje titulado "2019".
  - Rueda de TMB: el cortometraje titulado "DES CONEXIÓN"
  - El ganador en la categoría Rueda TMB ha sido: "Tu nombre"
- **Calendario del *Espai Mercè Sala*:**
  - **Tu experiencia y la mía, tu exposición y la mía:** de octubre de 2020 a enero de 2021, organizada por la asociación *48H Open House Barcelona*.
  - **Rojo Clavel:** del 17 de febrero al 11 de abril, organizada por el Teatro libre.
  - **Los colores del agradecimiento, Un camino de esperanza:** del 28 de abril al 23 de junio. Exposición propia comisariada por el artista Philip Stanton.
  - **La Nueva Era:** del 28 de junio al 8 de octubre, comisariada por el fotógrafo documental y artístico Jordi Otix (artistas transgénero).
  - **Miró. Del objeto a la escultura:** octubre-diciembre. Muestra de fotografías de Joaquim Gomis, organizada por la Fundació Miró.
  - **Come, actúa e impacta:** enero y febrero de 2022. Deslocalización de la gran exposición comisariada por la *Fundació catalana de l'esplai* y enmarcada en el programa de actividades de la capitalidad mundial de Barcelona para la alimentación sostenible.

### 9.2.3. TMB Educa

El proyecto TMB Educa, entre otras metas, promueve educar para moverse con criterios de movilidad sostenible y segura e impulsa actitudes cívicas en la movilidad de la ciudadanía.

Este año ha contado con cuatro nuevas propuestas temáticas específicas: Civismo, Medio Ambiente, Personas Mayores y Movilidad inclusiva.

Se ha realizado la revisión y digitalización del proyecto educativo. Con el inicio del curso escolar 2021-22, se han reanudado las visitas escolares de forma presencial a nuestras instalaciones.

Ha continuado el proyecto "Nos mueve la educación", en colaboración con el Consorcio de Educación de Barcelona.

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).

### 9.2.4. Patrimonio histórico

Este año se ha creado la comisión de trabajo y programado el calendario de actividades destinadas a celebrar el **Centenario de la red de Bus en 2022**. Así, en diciembre destacan: el concurso interno del diseño del Cartel del Centenario de la red de autobuses (iniciado en

noviembre); el calendario corporativo 2022; el villancico (tanto digital como impreso) y el videoclip navideño de la plantilla de TMB con un final alusivo a este centenario.

Las acciones más destacadas del año han sido las siguientes:

- **La línea del tiempo:** Un recurso digital para mostrar el patrimonio histórico de TMB (1a fase del Centenario de la red de Bus).
- **Restauración del autobús *Tilling Stevens Imperial*** a cargo de la empresa *Consman Truck, SL*. Este proyecto formará parte de las actividades enmarcadas en la celebración del centenario de la red de bus en 2022, como pieza de la colección de vehículos históricos de la Fundació TMB.
- **Restauración de la puerta de forja** de la estación Sagrada Família.
- **Actuaciones de digitalización:**
  - o **Actas de los consejos de Administración:** han finalizado los trabajos de digitalización de las actas de los Consejos de Administración de Transports de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, desde el año 1906 hasta el 2000. Se trata de un conjunto formado por 80 libros (10.000 páginas). Con esta tarea se garantiza la conservación del contenido de los libros de actas históricas y se ha iniciado la biblioteca digital del archivo de Patrimonio Histórico, que facilitará el acceso y consulta mediante PDF-OCR (reconocimiento óptico de caracteres).
  - o **Negativos de vidrio y de acetatos:** con la finalidad de disponer de material para documentar la historia de la red de autobuses, en los próximos meses se digitalizará un paquete de negativos de vidrio y de acetatos de tranvías y autobuses del archivo de patrimonio histórico.

En cuanto a **Videoma**, el total de imágenes provenientes de la colección de diapositivas de los años 1980/1990 y de la colección fotográfica del archivo de infraestructuras ha llegado a 8.000, todas ellas digitalizadas y documentadas.

El archivo dispone actualmente de más de 95.000 imágenes introducidas que van desde el 2007 al 2021. Este año se han introducido 120 colecciones, todas ellas peticiones de coberturas de diferentes actividades de departamentos de TMB, con un total de 6.401 imágenes.

También se ha elaborado el catálogo de obras artísticas de la red de metro, con el fin de disponer de un entorno digital de consulta en 2024 (Centenario de Metro).

En cuanto al inventario de **vehículos históricos**, la Fundació TMB tiene actualmente 60 vehículos junto con 4 trenes y 16 tranvías.

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.

### 9.3. Derechos humanos

En cuanto a los acuerdos y contratos de inversión y operaciones significativos con cláusulas sobre los derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos, cabe decir que TMB opera dentro del ámbito del área metropolitana de Barcelona, en el que no hay riesgos significativos de vulneración de derechos humanos fundamentales. Es por ello que durante el año no se han previsto acuerdos de inversión que incluyan cláusulas específicas de derechos humanos.

Sin embargo, como se ha indicado anteriormente, **todos los pliegos de condiciones particulares de TMB** incorporan un apartado específico de obligaciones generales en materia ambiental y también social que especifica la obligación por parte del proveedor de ser conocedor y comprometerse a cumplir: la normativa ambiental vigente, la política ambiental de TMB y los procedimientos de aplicación, **y las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.**

Por otra parte, en junio, la Fundació TMB y la Comisión catalana de ayuda al refugiado (CCAR) firmaron un convenio que permite que la Fundació apoye las **acciones de sensibilización y promoción de los derechos de las personas refugiadas** que lleva a cabo la organización, a través de la cesión de espacios, físicos y publicitarios en la CCAR y la difusión de piezas promocionales en el MouTV. Otra vertiente del convenio supone la realización conjunta entre ambas entidades de talleres educativos, dirigidos a las personas usuarias de la CCAR, para el conocimiento de los recursos del transporte público.

En cuanto a la formación, durante el año **se han programado cuatro acciones formativas con un contenido de Derechos Humanos:** 1) Formación Protección de Datos -Teams- Básico, 2) El Contrato de Encargado de Tratamiento, 3) Acceso, bloqueo y supresión de los datos y 4) Jornada sobre *Compliance / Código Ético*.

Todas se han llevado a cabo en formato virtual, mediante *MS Teams*. Se han realizado 13 sesiones con 1.467 asistentes, de los cuales 622 de TB.

En 2021 se han realizado las siguientes acciones formativas en derechos humanos:

| curso  | duración (horas) | número de sesiones | horas lectivas | número de asistentes TB | horas-asistente TB |
|--|------------------|--------------------|----------------|-------------------------|--------------------|
| Formación protección de datos (teams) básico | 2                | 4                  | 8              | 170                     | 340,0              |
| El contrato de encargado de tratamiento      | 2                | 1                  | 2              | 67                      | 134,0              |
| Acceso, bloqueo y supresión de los datos     | 2,5              | 1                  | 2,5            | 49                      | 122,5              |
| Jornada Compliance/Código ético              | 2                | 7                  | 14             | 336                     | 672,0              |
| <b>TOTAL</b>                                 |                  | <b>13</b>          | <b>26,5</b>    | <b>622</b>              | <b>1.268,5</b>     |

En cuanto a prácticas en materia de seguridad, dentro de la plantilla de Seguridad y Control del fraude, se ha formado a 1 persona que representa el 10% de este colectivo.

Finalmente, en 2021 no ha habido denuncias por discriminación.

## 10. Información financiera

### Operaciones de tesorería y planificación financiera

Por segundo año consecutivo, los efectos económicos de la pandemia de COVID-19 han supuesto un desequilibrio económico para nuestras empresas. Se ha registrado una importante reducción de viajeros, al tiempo que se ha mantenido un nivel de oferta y servicio a los ciudadanos y, además, las aportaciones de la ATM necesarias se han visto aplazadas. Como consecuencia de ello, la situación de tesorería a corto plazo en TMB no ha cambiado respecto al año anterior y se han renovado las pólizas de crédito (35 millones de euros para Transports de Barcelona, S.A. y 56 millones de euros para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.) para cubrir, entre otros, los compromisos de pagos con proveedores y empleados a la espera de recibir las aportaciones de las Administraciones Públicas. Con estas pólizas, el endeudamiento a corto plazo es de 91 millones de euros para el conjunto de TMB.

Durante 2021 se han realizado diversas 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 compra de 8 trenes.

En marzo se firmó el acuerdo de la subvención otorgada a Transports de Barcelona, S.A. por importe de 9.213.515,00 € de INEA (*Innovation and Networks Executive Agency*), organismo que pertenece a la Comisión Europea, de los cuales se han cobrado 2.701,638,50 €.

En junio se firmó una financiación con tres bancos españoles para financiar a largo plazo, mediante *sale & lease back*, la opción de compra que la ATM cedió a TMB por 39 trenes de CAF, que hasta ese momento Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. tenía cedidos para su uso.

### 10.1. Cuenta de pérdidas y ganancias

El estallido de crisis sanitaria derivada de la Covid-19 tuvo un gran impacto sobre la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2020. Por un lado hubo un descenso de pasaje y, en consecuencia, también de los ingresos y, por otro lado, algunas partidas crecieron como consecuencia de las actuaciones realizadas para evitar contagios y luchar contra la pandemia. En 2021, a pesar de sufrir varias oleadas de contagios, la situación ha mejorado respecto al año 2020, especialmente a nivel de viajeros transportados y de los ingresos de la operación.

- **Ingresos de 2021 vs 2020**

El total de ingresos del ejercicio 2021 (sin incluir las subvenciones al servicio) ha crecido en 15,9 millones de euros, un 22,3 %. A continuación, se analiza la evolución comparativa de las principales partidas.

Los ingresos procedentes de las ventas de títulos de viaje crecieron un 25,2 %, concretamente 15,3 millones de euros más que el año anterior, debido al aumento de 31,8 millones más de viajeros transportados. Hay que tener presente que en 2021 se mantuvieron las mismas tarifas del transporte público del año 2020.

También ha habido un aumento de las comisiones y rápeles aplicados de 0,8 millones de euros (18,9 %). En cambio, las subvenciones especiales han disminuido -1,5 millones de euros debido principalmente al descenso de la subvención por la remodelación de las líneas 80 de Nou Barris.

Los ingresos accesorios, que incluyen también los ingresos por pensiones, han crecido notablemente, 2,9 millones de euros (34,4 %), debido principalmente al aumento de los ingresos derivados de los cánones de publicidad, y los procedentes de otros servicios (alquiler de autobuses por sesiones fotográficas, visitas técnicas a CON, rodajes, etc.).

- **Gastos de operación de 2021 vs 2020**

Los gastos de operación antes de amortizaciones han crecido en 18,1 millones de euros, es decir, un 5,9 % respecto al año anterior. Dentro de estos, cabe destacar el aumento de los gastos de personal en 9,3 millones de euros (3,8 %), los gastos de carburante y electricidad en 3,2 millones de euros (19,3 %), los servicios exteriores en 2,4 millones de euros (6,8 %) y las variaciones de las provisiones en 2,7 millones de euros.

El aumento de los gastos de Personal obedece principalmente al aumento salarial aplicado y a provisiones salariales por conflictos colectivos y otros.

El crecimiento del gasto de carburantes se ha producido tanto en los gastos de gasoil, que han aumentado 2,3 millones de euros, como en los de gas natural comprimido, que han crecido 0,8 millones de euros respecto al año 2020. Ello se ha debido, por un lado, al aumento de consumo del carburante por la realización de más kilómetros recorridos y, por otra parte, al incremento del precio medio de los carburantes este año 2021, especialmente el del gasóleo que ha crecido un 21 %.

En cuanto a los servicios exteriores, las partidas que han incrementado han sido las siguientes: los seguros, la limpieza de autobuses y edificios, los servicios de seguridad y vigilancia, la reparación y conservación de maquinaria, instalaciones y utillaje, y los trabajos de informática, entre otras.

- **Resto de partidas**

Destacar también el aumento de la amortización neta en 1,5 millones de euros (8,1 %) gracias al incremento de las dotaciones a la amortización en 0,68 millones de euros, especialmente las procedentes de los elementos de transporte, y el descenso en 0,86 millones de euros de la subvención en capital.

Como consecuencia del mayor aumento de los gastos respecto de los ingresos del ejercicio, las subvenciones al servicio, necesarias para equilibrar la cuenta de resultados, han crecido 3,7 millones de euros (+1,4 %), alcanzando los 256,9 millones de euros.

Finalmente, este año 2021 hay un resultado de 7,3 millones de euros procedente de la venta de acciones de Transports Ciutat Comtal, propiedad de TB, S.A., a la sociedad Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.

**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (en miles de euros)**

|   | (1)<br>Año 2021 | (2)<br>Año 2020 | Diferencia<br>(1) - (2)<br>(%) |            |
|---|-----------------|-----------------|--------------------------------|------------|
| <b>A) OPERACIONES CONTINUADAS:</b>  |                 |                 |                                |            |
| <b>INGRESOS</b>   |                 |                 |                                |            |
| Ventas  | 75.948          | 60.664          | 15.284                         | 25,2       |
| Comisiones y rápeles  | -5.181          | -4.359          | -823                           | 18,9       |
| Ingresos accesorios   | 11.355          | 8.446           | 2.908                          | 34,4       |
| Subvenciones especiales   | 4.958           | 6.470           | -1.512                         | -23,4      |
| Subvenciones al servicio  | 256.877         | 253.210         | 3.667                          | 1,4        |
| <b>TOTAL INGRESOS</b>   | <b>343.956</b>  | <b>324.431</b>  | <b>19.525</b>                  | <b>6,0</b> |
| <b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>  |                 |                 |                                |            |
| Aprovisionamientos  | -10.540         | -9.931          | -609                           | 6,1        |
| Electricidad/carburantes  | -19.542         | -16.385         | -3.157                         | 19,3       |
| Personal  | -252.673        | -243.345        | -9.328                         | 3,8        |
| Servicios Exteriores  | -37.917         | -35.493         | -2.425                         | 6,8        |
| Tributos  | -550            | -497            | -52                            | 10,5       |
| Variaciones de las provisiones  | -2.807          | -85             | -2.722                         |            |
| Resultado por ventas de inmovilizado  | 254             | 130             | 124                            | 95,3       |
| Otros resultados  | 53              | 0               | 53                             |            |
| <b>TOTAL GASTOS ANTES AMORTIZACIONES</b>  | <b>-323.723</b> | <b>-305.608</b> | <b>-18.115</b>                 | <b>5,9</b> |
| Amortizaciones  | -31.756         | -31.081         | -676                           | 2,2        |
| Subv. en capital imputada a pérdidas y ganancias  | 11.341          | 12.198          | -857                           | -7,0       |
| <b>AMORTIZACIÓN NETA</b>  | <b>-20.415</b>  | <b>-18.882</b>  | <b>-1.533</b>                  | <b>8,1</b> |
| <b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>  | <b>-344.137</b> | <b>-324.490</b> | <b>-19.648</b>                 | <b>6,1</b> |
| <b>GASTOS FINANCIEROS</b>   |                 |                 |                                |            |
| Resultado por la venta de instrumentos financieros  | 7.299           | 0               | 7.299                          |            |
| Gastos financ. Estructurales (incluye leasing)  | 181             | 58              | 123                            | 210,0      |
| <b>TOTAL GASTOS FINANCIEROS</b>   | <b>7.481</b>    | <b>58</b>       | <b>7.422</b>                   |            |
| <b>RESULTADO TOTAL ANTES DE IMPUESTOS</b>   | <b>7.299</b>    | <b>0</b>        | <b>7.299</b>                   |            |
| <b>Impuesto sobre sociedades</b>  | <b>-40</b>      | <b>0</b>        | <b>-40</b>                     |            |
| <b>Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas (después del impuesto de sociedades)</b>   | <b>7.259</b>    | <b>0</b>        | <b>-7.259</b>                  |            |
| <b>B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS:</b>  |                 |                 |                                |            |
| <b>Resultado del ejercicio procedente de operaciones interrumpidas (después del impuesto de sociedades)</b> | <b>0</b>        | <b>0</b>        | <b>0</b>                       |            |
| <b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>  | <b>7.259</b>    | <b>0</b>        | <b>7.259</b>                   |            |

## 10.2. Balance de situación a 31 de diciembre

| <b>TRANSPORTS DE BARCELONA, SA</b>                          |                 |                 |                   |
|---|-----------------|-----------------|-------------------|
|   | <b>Año 2021</b> | <b>Año 2020</b> | <b>Diferencia</b> |
| <b>ACTIVO</b>   |                 |                 |                   |
| <b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>                                  | <b>393.434</b>  | <b>345.059</b>  | <b>48.375</b>     |
| Inmovilizado intangible                                     | 10.183          | 10.488          | -304              |
| Inmovilizado material                                       | 307.337         | 278.534         | 28.803            |
| Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo | 14.176          | 5.464           | 8.712             |
| Inversiones financieras a largo plazo                       | 61.737          | 50.573          | 11.164            |
| <b>ACTIVO CORRIENTE</b>                                     | <b>137.833</b>  | <b>120.916</b>  | <b>16.917</b>     |
| Existencias   | 7.104           | 6.559           | 545               |
| Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar               | 68.678          | 86.235          | -17.557           |
| Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo | 39.000          | 27.500          | 11.500            |
| Inversiones financieras a corto plazo                       | 0               | 0               | 0                 |
| Periodificaciones a corto plazo                             | 170             | 172             | -2                |
| Efectivos y otros activos líquidos equivalentes             | 22.882          | 450             | 22.431            |
| <b>TOTAL ACTIVO</b>   | <b>531.267</b>  | <b>465.975</b>  | <b>65.292</b>     |
| <b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>                             |                 |                 |                   |
| <b>PATRIMONIO NETO</b>                                      | <b>254.531</b>  | <b>218.739</b>  | <b>35.792</b>     |
| Fondos propios:   | 135.243         | 127.984         | 7.259             |
| <i>Capital escriturado</i>                                  | 8.415           | 8.415           | 0                 |
| <i>Reservas</i>   | 119.569         | 119.569         | 0                 |
| <i>Resultado del ejercicio</i>                              | 7.259           | 0               | 7.259             |
| Ajustes por cambio de valor                                 | 0               | 0               | 0                 |
| Subvenciones, donaciones y legados recibidos                | 119.288         | 90.755          | 28.532            |
| <b>PASIVO NO CORRIENTE</b>                                  | <b>203.490</b>  | <b>176.892</b>  | <b>26.599</b>     |
| Deudas a largo plazo  | 203.490         | 176.892         | 26.599            |
| <b>PASIVO CORRIENTE</b>                                     | <b>73.246</b>   | <b>70.344</b>   | <b>2.902</b>      |
| Provisiones a corto plazo                                   | 2.634           | 4.635           | -2.001            |
| Deudas a corto plazo  | 29.608          | 24.539          | 5.069             |
| Deudas con empresas del Grupo y asociadas a corto plazo     | 0               | 0               | 0                 |
| Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar              | 29.462          | 35.557          | -6.095            |
| Periodificaciones a corto plazo                             | 11.542          | 5.613           | 5.929             |
| <b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>                       | <b>531.267</b>  | <b>465.975</b>  | <b>65.292</b>     |

### Acciones propias

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

### Plazos de pago a proveedores

En cuanto al plazo medio de pago a proveedores en 2021, en Transports de Barcelona, S.A. ha sido de 50 días. En los últimos tiempos, la sociedad está adaptando los plazos de pago a los proveedores 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

Ver Nota 8.9. de las Cuentas Anuales del ejercicio 2021 de la sociedad Transports de Barcelona, S.A.

### 10.3. 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. Sin embargo, TB ha tenido en 2021 un resultado de 7.259,1 miles de euros por la venta de instrumentos financieros (venta de las acciones de Transports Ciutat Comtal en propiedad de TB a la sociedad Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.).
- **Impuestos sobre beneficios pagados:** en 2021 no hay pago de impuesto sobre beneficios. La previsión de pago del impuesto 2021 que se liquida en julio de 2022 es de 40.375,37 euros.
- **Subvenciones públicas:** Esta información se desarrolla en las Cuentas anuales del ejercicio (apartado referente a las subvenciones, donaciones y legados). Las subvenciones recibidas por TB, S.A. en 2021 han sido:

| AÑO 2021 (en miles de euros)   | FMB, SA | TB, SA  |
|--|---------|---------|
| Subvenciones al servicio de la ATM:  | 361.797 | 256.877 |
| Subvenciones especiales del AMB por títulos sociales:                              | 3.108   | 4.662   |
| Subvenciones para líneas 80 de bus:  |         | 31      |
| Subvenciones del Ayuntamiento de Barcelona por servicios de bus a los cementerios: |         | 73      |
| Subvención AMB para adquisición de 30 autobuses:                                   |         | 253     |
| Subvenciones en capital:   | 24.919  | 11.341  |

### 10.4. Inversiones

En 2021 se han realizado en TB, S.A. unas inversiones por importe de 60,29 millones de euros, lo que supone 37,06 millones más que el año anterior.

| Conceptos                            | Miles de Euros  |
|--------------------------------------|-----------------|
| <b>Inmovilizado Intangible:</b>      | <b>1.539,0</b>  |
| Propiedad industrial                 | 0,0             |
| Aplicaciones informáticas            | 1.539,0         |
| <b>Inmovilizado material:</b>        | <b>42.817,8</b> |
| Edificios y otras construcciones     | 107,9           |
| Maquinaria, instalaciones y utillaje | 623,8           |
| Mobiliario y herramientas            | 34,9            |
| Equipos para proceso de información  | 20,1            |
| Elementos de transporte              | 42.031,1        |
| Recambios para inmovilizado          | 0,0             |
| <b>Subtotal</b>                      | <b>44.356,8</b> |
| Variación Inmovilizado en curso      | 15.932,0        |
| <b>Total</b>                         | <b>60.288,8</b> |

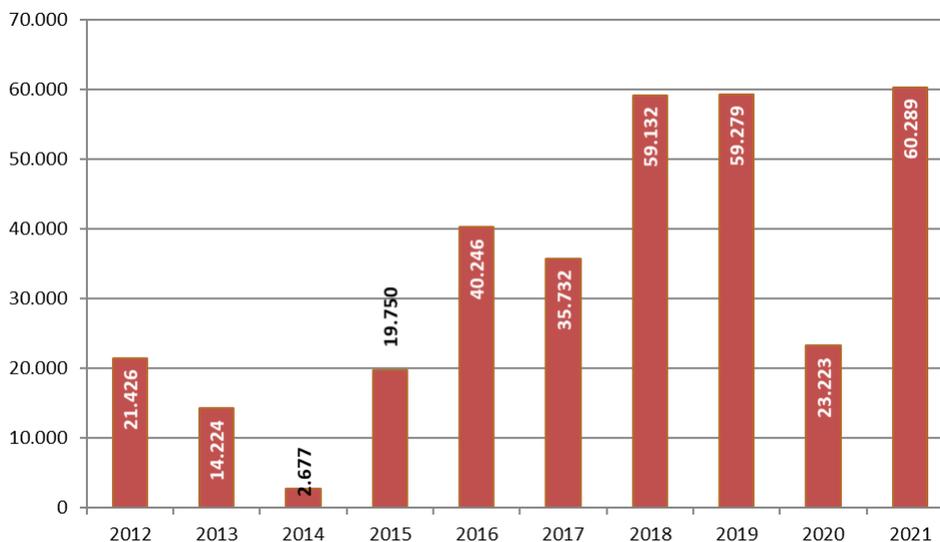
Dentro de este conjunto cabe destacar las siguientes:

- Aplicaciones informáticas: hacen referencia a licencias de *Microsoft Office 365*, licencias de *Oracle* y de *Windows*, principalmente.
- Edificios y otras construcciones: destacan las destinadas al nuevo centro médico y las de la ampliación de manzanas y de la zona de descanso de Zona Franca I, entre otras.
- Maquinaria, instalaciones y utillaje: destaca las columnas elevadoras, la instalación de la pasarela portátil para reparar los techos de los autobuses de Triangle, las destinadas a la Red PML y a la ampliación de la red Tetra.
- Elementos de transporte: hacen referencia a 30 autobuses propulsados con GNC, 26 estándares HYB para el AMB, 16 articulados híbridos, 9 articulados eléctricos, una furgoneta eléctrica y 5 turismos eléctricos.

Los 15,9 millones de euros de variación de inmovilizado en curso corresponden al saldo de dos cuentas: 1,7 millones de euros de anticipos por la compra de autobuses y, por otra parte, al inmovilizado en curso por valor de 14,2 millones de euros. Dentro de estos últimos se incluyen la compra de autobuses, inversiones del proyecto T-mobilitat e inversiones en la nueva cochera de Zona Franca Port.

Por último, en el gráfico siguiente se puede ver la evolución de las inversiones en los últimos 10 años, donde se observa el esfuerzo inversor realizado en los últimos ejercicios, a excepción del año de 2020, que se vio afectado por el estallido de la pandemia de COVID-19.

**Evolución de las inversiones en TB (miles de euros)**



## 11. Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio

Tras el cierre del ejercicio no se ha producido ningún suceso remarcable que no estuviera contemplado dentro de los planes económicos y operacionales previstos para el año 2022.

Asimismo, el Consejo de Administración de la Autoritat del Transport Metropolità decidió, el pasado 23 de diciembre de 2021, mantener las tarifas del transporte público para el próximo ejercicio 2022 (que son las mismas que las de 2020 también). La decisión del Consejo de Administración de la ATM se tomó para afrontar el impacto negativo que la pandemia tiene para muchas personas y familias.

Por otra parte, la Unión Internacional del Transporte (UITP) ha otorgado a TMB el **Premio UITP a la Diversidad, inclusión e igualdad de género** durante el Congreso y Exposición del Transporte MENA de la UITP, celebrado en Dubai en febrero de 2022. El premio 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 las diferentes acciones para promover la igualdad de oportunidades y la no discriminación.

Durante el mes de febrero de 2022 se ha publicado la concesión de las subvenciones del *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)*. Las ayudas otorgadas suman un total de 40,5 millones de euros que corresponden a: 22,4 millones de euros para la compra de 81 autobuses eléctricos de 12 metros y 24 autobuses eléctricos de 18 metros y, por otro lado, 18,1 millones de euros para los proyectos de videovigilancia y sistema de información a bordo del bus, y digitalización de elementos de información en las estaciones de metro y digitalización de la gestión y mantenimiento de activos de metro.

## 12. Tabla de contenidos del EINF (GRI 102.55)

|  | Contenido principal                               | Estándar GRI de referencia  | Referencia en índice de contenido             | Explicación/Observaciones                           |
|--|---|---|---|---|
| <b>MODELO DE NEGOCIO</b>   |   |   |   |   |
| Sociedades del Grupo<br>Misión, visión y valores de TMB<br>Modelo de negocio<br>Entorno institucional<br>Servicios y productos de TMB<br>Gobernanza<br>Grupos de interés | Breve descripción del modelo de negocio del Grupo | De GRI 102.1 a GRI 102.5;<br>GRI 102.7;<br>GRI 102.13; GRI 102.14;<br>GRI 102.16; GRI 102.18;<br>GRI 102.22 y GRI 102.23<br>GRI 102.40; GRI 102.45;<br>GRI 102.53 | Capítulo 2 y Apartados 3.1;<br>5.1.1. y 5.3.1 | Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad (Nota 1) |

|  | Contenido principal  | Estándar GRI de referencia                                  | Referencia en índice de contenido | Explicación/Observaciones  |
|--|--|---|-----------------------------------|--|
| <b>Introducción Estado de Información No Financiera</b>              | Ley 11/2018 de 28 de diciembre   | GRI 101, 103, 102.50,<br>102.51, 102.52, 102.54 y<br>102.56 | Capítulo 1                        |  |
| <b>Gestión del riesgo</b>  | Sistema de gestión de riesgos y tipos de riesgos y acciones correctoras  | GRI 102.15  | Apartado 5.2                      |  |
| <b>Materialidad</b>  | Temas materiales   | GRI 102.46 y GRI 102.47                                     | Apartado 5.3.2                    |  |
| <b>I. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES</b>              |  |   |                                   |  |
| <b>I.1. Prevención de riesgos medioambientales</b>                   | Cobertura de riesgos medioambientales  | GRI 102.11 y GRI 307.1                                      | Apartado 8.1.1.                   | No ha habido sanciones en materia medioambiental                       |
| <b>I.2. Contaminación</b>  | SGAiE (ISO 14001/50001)<br>Inversiones en material móvil para reducir emisiones<br>Participación de TB en proyectos de lucha contra el cambio climático<br>Sistema de gestión ambiental y energética<br>Otros tipos de contaminación | GRI 305.4<br><br>GRI 305.5                                  | Apartados 8.1.2; 8.4.1 y 8.4.2    | Véase también 8.4.3. Fondo Next Generation                             |
| <b>I.3. Economía circular y prevención y gestión de los recursos</b> | Prevención y gestión de residuos<br>Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales<br>Cuantificación de los residuos de TB<br>Desperdicio alimentario  | GRI 306.2 a GRI 306.5.                                      | Apartado 8.2.1.                   |  |
| <b>I.4. Uso sostenible de los recursos</b>                           | Consumos de energía, carburante y agua   | GRI 302, GRI 303.2 y GRI 303.5                              | Apartado 8.3 y Apartado 8.2.1     |  |
| <b>I.5. Cambio climático</b>   | Evolución de las Emisiones de CO <sub>2</sub> (en toneladas) y Medidas contra el cambio climático  | GRI 305.1 y GRI 201.2                                       | Apartados 8.4.1. y 8.3.2.         | Ver 8.4.4 Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (taxonomía) |
| <b>I.6. Protección de la biodiversidad</b>                           |  | GRI 304   | Apartado 8.2.2                    | La actividad de TMB no afecta a ningún espacio natural protegido       |

|  | Contenido principal  | Estándar GRI de referencia  | Referencia en índice de contenido | Explicación/observaciones |
|--|--|---|-----------------------------------|---------------------------|
| <b>II. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL</b> |  |   |                                   |                           |
| <b>II.1. Empleo</b>  | Contratación laboral<br>Procesos de selección y promoción<br>Plantilla por sexos, por nacionalidades,<br>Plantilla por edades<br>Plantilla para clasificación profesional<br>Plantilla para modalidad de contrato<br>Empleados con discapacidad<br>Despidos<br>Remuneraciones y brecha salarial<br>Desconexión laboral | GRI 102.8<br>GRI 102.38<br>GRI 102.39.<br>GRI 202.1.<br>GRI 202.2<br>GRI 401.1 y 401.2<br>GRI 405.1 y 405.2 | Apartados 7.1 y 7.3.1             |                           |
| <b>II.2. Organización del trabajo</b>                                    | Medidas de conciliación familiar<br>Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios<br>Horas de absentismo  | GRI 401.3   | Apartado 7.3.1                    |                           |

|  | Contenido principal   | Estándar GRI de referencia         | Referencia en índice de contenido | Explicación/Observaciones   |
|--|---|------------------------------------|-----------------------------------|---|
| <b>III.3. Salud y Seguridad</b>  | Salud, seguridad y bienestar laboral<br>Lesiones por accidentes de trabajo<br>Enfermedades profesionales  | GRI 403 y GRI 102.44               | Apartados 7.4 y 7.2.1             | Se complementa con la información de la gestión de la COVID-19 (Capítulo 6) |
| <b>III.4. Relaciones sociales</b>                                      | Negociación colectiva<br>Integración y cohesión de los trabajadores/ras<br>Organización del diálogo social<br>Comunicación interna  | GRI 402<br>GRI 102.41<br>GRI 404.2 | Apartados 7.3.2 y 7.3.3.          |   |
| <b>III.5. Formación</b>  | Actividad formativa y desarrollo del talento  | GRI 404.1, GRI 404.3 y 102.44      | Apartados 7.2.1. y 7.2.2.         |   |
| <b>III.6. Accesibilidad universal de las personas con discapacidad</b> | Código operativo de accesibilidad universal<br>Prorroga convenio acceso scooters al T. Público<br>Valoración técnica en el uso de andadores y rollators en bus por rampa<br>Formación en accesibilidad<br>Nuevo decálogo de atención al cliente con discapacidad intelectual<br>Otras acciones de accesibilidad | GRI 102.44                         | Apartado 4.1.4                    | Se complementa con información de acciones de accesibilidad digital         |
| <b>III.7. Igualdad</b>   | Acciones realizadas en materia de igualdad  | GRI 406                            | Apartados 7.3.4.                  | ver también formación en derechos humanos (apartado 9.3)                    |

|  | Contenido principal   | Estándar GRI de referencia                         | Referencia en índice de contenido       | Explicación/observaciones  |
|--|---|--|---|--|
| <b>III. INFORMACIÓN SOBRE RESPETO A LOS DERECHOS HUMANOS</b>                 |   | GRI 412 y GRI 410                                  | Apartado 9.3.                           | TMB desarrolla su actividad teniendo en cuenta en todo momento el respeto a los derechos humanos fundamentales                                   |
| <b>IV. INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO</b> | Protección de datos, transparencia, cumplimiento normativo. Política pública. Cumplimiento socioeconómico. Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.                               | GRI 415, GRI 419, GRI 205.1, GRI 205.2, GRI 102.17 | Apartados 2.1.3, 4.3.2, 5.1.2 y 5.3.    |  |
| <b>V. SOCIEDAD</b>   |   |  |   |  |
| <b>V.1. Compromisos de la Empresa con el desarrollo sostenible</b>           | Adquisiciones en ámbito local<br>Impacto económico, social y ambiental de TMB<br>Fundación TMB  | GRI 204 y GRI 413.1                                | Apartados 9.1.1 y 9.2.                  |  |
| <b>V.2. Subcontratación y proveedores</b>                                    | Procedimiento interno P716<br>Aplicación de la nueva Ley de Contratación (Ley 9/2017)   | GRI 308; GRI 407; GRI 408; GRI 409; 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 |
| <b>V.3. Consumidores</b>   | Perfil del cliente de bus según variables sociodemográficas<br>Valoración satisfacción de los clientes<br>Seguridad del servicio<br>Comunicación corporativa<br>Quejas, reclamaciones y sugerencias | GRI 102.6<br>GRI 416.1<br>GRI 418                  | Apartados 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 6)  |
| <b>V.4. Información fiscal</b>   | Beneficios obtenidos país por país<br>Impuestos sobre beneficios pagados<br>Subvenciones públicas del ejercicio   | GRI 201.4 y GRI 207.4                              | Apartado 10.3.                          | Ver también cuentas anuales de la sociedad.  |
| <b>VI. INFORMACIÓN FINANCIERA</b>  | Operaciones de tesorería y planificación financiera   |  |   |  |
|  | Cuenta de pérdidas y ganancias<br>Balance de situación a 31 de diciembre<br>Otra información financiera   | GRI 201.1 y GRI 203.1                              | Apartados 10.1; 10.2 y 10.4             | Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad.  |