



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

**GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS  
DE BARCELONA (GRUPO TMB)**

=====

**INFORME DE AUDITORÍA  
CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2022  
INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2022**

**Abril 2023**



## 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 CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE**

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

#### **Opinión**

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas del **GRUP TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA** (el Grupo), del cual **FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A. (FMB)** es la sociedad dominante a los efectos de formular las citadas cuentas anuales consolidadas, que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2022 la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2022, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, 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 consolidada) 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 consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas 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 consolidadas del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas 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 6 de la memoria de las cuentas anuales, el marco financiero en el que se desarrolla la actividad del Grupo 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 del Grupo, por lo que han tenido un impacto relevante en nuestra estrategia general de auditoría, atendiendo a su materialidad en el contexto de las cuentas anuales consolidados en su conjunto. Adicionalmente, para el ejercicio 2022, la financiación del Grupo se complementa por la Autoritat del Transport Metropolità, con el reconocimiento de mayores necesidades derivadas de las bonificaciones de los títulos de transporte, de los incrementos de los gastos de energía y carburantes derivados de la situación geopolítica y de la demanda todavía débil de los primeros meses de 2022, entre otros (ver Notas 6, 6.3.1, 6.3.3 de la memoria. En este sentido, todavía se está negociando entre las Administraciones los convenios y acuerdos de financiación que deberían permitir cubrir, las mayores necesidades corrientes y de capital del sistema de transporte gestionado por la Autoritat del Transport Metropolità, en el que está integrado el grupo TMB, para el año 2022 y siguientes.

#### 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 del Grupo. 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 del Grupo. 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 del 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 consolidado**

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2022, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión consolidado, 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 consolidado 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 consolidado con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas consolidadas, así como en evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado 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 2022 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.



## PROFORMA

### **Responsabilidades de los administradores de la Sociedad dominante en relación con las cuentas anuales consolidadas**

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, que se identifica en la nota 2 de la memoria adjunta, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error. En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo 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 el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

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

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas 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 consolidadas.

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 consolidadas, 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 del Grupo.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, 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 del Grupo 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 consolidadas 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 el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.



PROFORMA

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.
- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del Grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los administradores de la Sociedad dominante 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.

Entre los riesgos significativos que han sido objeto de comunicación a los administradores de la Sociedad dominante, determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas 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 2023

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

PROFORMA

Antoni Clapés i Donadeu (17879)

**Grupo Consolidado**  
**Transports Metropolitans de Barcelona**

# **CUENTAS ANUALES 2022**



**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 – PERÍMETRO DE LA CONSOLIDACIÓN .....	7
NOTA 2 – BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS .....	26
NOTA 3 – NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN .....	28
NOTA 4 – INMOVILIZADO MATERIAL .....	43
NOTA 5 – INMOVILIZADO INTANGIBLE .....	58
NOTA 6 – ENTIDADES PÚBLICAS.....	61
NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS.....	82
NOTA 8 – MONEDA EXTRANJERA.....	114
NOTA 9 - SITUACIÓN FISCAL.....	115
NOTA 10 - INGRESOS Y GASTOS.....	129
NOTA 11 - PROVISIONES Y CONTINGENCIAS.....	136
NOTA 12 – INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE.....	137
NOTA 13 – RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL .....	144
NOTA 14 – SUBVENCIONES, DONACIONES I LEGADOS.....	151
NOTA 15 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE.....	159
NOTA 16 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS .....	165
NOTA 17 – OTRA INFORMACIÓN.....	168
NOTA 18 – INFORMACIÓN SEGMENTADA.....	172

**GRUPO CONSOLIDADO**  
**TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA**  
**BALANCE**

## BALANCE CONSOLIDADO DEL GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

**Balance de Situación Consolidado a 31 de Diciembre de 2022 y 2021**  
(Euros)

	Nota	Año 2022	Año 2021
<b>ACTIVO</b>			
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>1.938.855.996,69</b>	<b>1.715.861.607,69</b>
<b>Inmovilizado intangible</b>	<b>5</b>	<b>16.848.734,06</b>	<b>16.178.300,19</b>
Gastos de investigación y desarrollo		0,00	0,00
Patentes, licencias, marcas y similares		5.556,82	6.195,80
Aplicaciones informáticas		12.358.138,43	11.502.607,13
Otro inmovilizado intangible		4.485.038,81	4.669.497,26
<b>Inmovilizado material</b>	<b>4</b>	<b>1.071.157.548,42</b>	<b>986.166.160,88</b>
Terrenos y construcciones		239.246.577,87	236.099.537,52
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		517.524.532,39	521.982.964,75
<i>Elementos de transporte</i>		<i>447.738.480,14</i>	<i>451.334.652,63</i>
<i>Otros</i>		<i>69.786.052,25</i>	<i>70.648.312,12</i>
Inmovilizado en curso y anticipos		314.386.438,16	228.083.658,61
<b>Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo</b>		<b>14.724.779,12</b>	<b>6.172.062,12</b>
Participación en empresas asociadas por puesta en equivalencia		10.687.400,04	6.112.062,12
Créditos a empresas		4.037.379,08	60.000,00
<b>Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>7</b>	<b>836.124.935,09</b>	<b>707.234.520,24</b>
Instrumentos de patrimonio		3.271.334,35	3.589.316,42
Valores representativos de deuda		1.542,65	1.542,65
Derivados a l/p		14.956.970,65	0,00
Otros activos financieros		70.460.598,61	74.179.382,50
Entidades Públicas	<b>6</b>	747.434.488,83	629.464.278,67
<i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>		<i>713.773.320,32</i>	<i>615.989.267,39</i>
<i>Otras deudas Entidades Públicas</i>		<i>33.661.168,51</i>	<i>13.475.011,28</i>
<b>Actius per impost diferit</b>		<b>0,00</b>	<b>110.564,26</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>		<b>268.183.484,87</b>	<b>290.050.847,05</b>
<b>Existencias</b>		<b>17.022.101,23</b>	<b>15.839.684,72</b>
<b>Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>7</b>	<b>219.656.331,03</b>	<b>186.587.670,82</b>
Deudores varios		16.769.863,20	9.892.863,52
Personal		1.906.008,75	1.990.131,70
Otros créditos con Administraciones Públicas		29.705.919,28	28.401.166,55
Entidades Públicas	<b>6</b>	171.274.539,80	146.303.509,05
<i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>		<i>142.161.362,76</i>	<i>131.787.571,95</i>
<i>Otras deudas Entidades Públicas</i>		<i>29.113.177,04</i>	<i>14.515.937,10</i>
<b>Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>7</b>	<b>3.837.480,83</b>	<b>21.425,31</b>
Créditos a empresas		3.068,78	0,00
Derivados a c/p		3.807.088,37	0,00
Otros activos financieros		27.323,68	21.425,31
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>		<b>1.839.160,40</b>	<b>415.030,09</b>
<b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>		<b>25.828.411,38</b>	<b>87.187.036,11</b>
Tesorería		21.951.570,41	84.779.346,44
Otros activos líquidos equivalentes		3.876.840,97	2.407.689,67
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>2.207.039.481,56</b>	<b>2.005.912.454,74</b>

## BALANCE CONSOLIDADO DEL GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

**Balance de Situación Consolidado a 31 de Diciembre de 2022 y 2021**  
(Euros)

	Nota	Año 2022	Año 2021
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>			
<b>PATRIMONIO NETO</b>		<b>1.004.815.465,04</b>	<b>863.908.899,45</b>
<b>Fondos propios</b>	<b>7.10</b>	<b>323.607.235,98</b>	<b>316.382.927,62</b>
Capital escriturado		18.641.641,48	18.641.641,48
Reservas		298.212.383,66	296.746.871,10
Resultado de ejercicios anteriores		-471.097,52	-1.429.794,21
Resultado del ejercicio		7.224.308,36	2.424.209,25
<b>Ajustes por cambio de valor</b>	<b>7</b>	<b>18.694.088,13</b>	<b>-35.283.115,33</b>
Operaciones de cobertura		18.694.088,13	-35.283.115,33
<b>Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>14.1</b>	<b>662.514.140,93</b>	<b>582.809.087,16</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>7</b>	<b>868.589.134,54</b>	<b>881.550.526,68</b>
<b>Provisiones a largo plazo</b>		<b>928.889,09</b>	<b>6.037.779,08</b>
<b>Deudas a largo plazo</b>		<b>867.660.245,45</b>	<b>875.512.747,60</b>
Deudas con entidades de crédito		548.082.962,38	509.078.136,81
Acreedores por arrendamiento financiero		257.336.378,04	270.730.297,77
Derivados financieros		0,00	27.595.142,76
Otros pasivos financieros		62.240.905,03	68.109.170,26
<b>PASIVO CORRIENTE</b>		<b>333.634.881,98</b>	<b>260.453.028,61</b>
<b>Provisiones a corto plazo</b>	<b>11</b>	<b>8.140.549,83</b>	<b>4.989.121,43</b>
<b>Deudas a corto plazo</b>	<b>7</b>	<b>165.072.381,20</b>	<b>113.272.735,08</b>
Deudas con entidades de crédito		50.453.982,35	27.784.502,15
Acreedores por arrendamiento financiero		39.719.256,27	39.674.904,90
Derivados financieros		0,00	7.945.409,45
Otros pasivos financieros		74.899.142,58	37.867.918,58
<b>Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>		<b>147.164.294,09</b>	<b>122.598.816,33</b>
Proveedores		57.154.158,44	27.598.084,58
Acreedores varios		44.690.958,18	53.520.525,03
Personal, remuneraciones pendientes de pago		24.772.159,46	23.081.848,44
Otras deudas con Administraciones Públicas		20.547.018,01	18.398.358,28
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>		<b>13.257.656,86</b>	<b>19.592.355,77</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>		<b>2.207.039.481,56</b>	<b>2.005.912.454,74</b>

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Balance a 31 de diciembre de 2022.

**GRUPO CONSOLIDADO**  
**TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA**  
**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS**

## CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADO DEL GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada de los ejercicios 2022 y 2021  
(Euros)

	Nota	Año 2022	Año 2021
<b>A) OPERACIONES CONTINUADAS</b>			
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>10.1</b>		
Ventas		322.047.146,06	246.156.839,81
Accesorios a la explotación		36.914.273,14	33.613.838,08
Subvenciones especiales		9.066.513,86	8.065.654,69
Subvenciones al servicio		641.217.944,80	618.674.340,80
<b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>1.009.245.877,86</b>	<b>906.510.673,38</b>
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>10.2</b>		
Aprovisionamientos		-23.662.283,80	-21.954.144,00
Carburantes y Electricidad		-89.059.680,61	-39.708.384,96
Personal operativo		-489.781.147,55	-460.777.987,75
Servicios exteriores		-335.545.050,73	-318.437.756,33
Tributos		-922.690,94	-837.784,60
Variaciones de provisiones		147.115,40	-2.560.737,30
Deterioro y resultado por ventas de inmovilizado		1.780.718,44	3.817.764,03
Otros resultados		46.755,95	53.439,14
<b>TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES</b>		<b>-936.996.263,84</b>	<b>-840.405.591,77</b>
Amortizaciones	<b>10.3</b>	-80.356.643,24	-80.522.721,31
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	<b>10.5</b>	39.522.922,67	36.260.836,53
<b>AMORTIZACIÓN NETA</b>		<b>-40.833.720,57</b>	<b>-44.261.884,78</b>
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>-977.829.984,41</b>	<b>-884.667.476,55</b>
<b>GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>10.4</b>		
Gastos financieros por saneamiento CP		-19.667.240,56	-22.111.308,15
Resultado financiero estructural		-4.607.144,41	1.916.198,38
Deterioro y resultados por venta de instrumentos financieros		-223.996,08	0,00
<b>TOTAL GASTOS FINANCIEROS</b>		<b>-24.498.381,05</b>	<b>-20.195.109,77</b>
<b>PARTICIPACIÓN EN BENEFICIO SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA</b>		<b>507.889,16</b>	<b>831.082,55</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS ANTES DEL IMPUESTO DE SOCIEDADES</b>		<b>7.425.401,56</b>	<b>2.479.169,61</b>
Impuesto sobre Sociedades		-201.093,20	-54.960,36
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)</b>		<b>7.224.308,36</b>	<b>2.424.209,25</b>
<b>B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS</b>			
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>		<b>7.224.308,36</b>	<b>2.424.209,25</b>

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte de la Cuentas de Pérdidas y Ganancias a 31 de diciembre de 2022.

**GRUPO CONSOLIDADO  
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA  
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO**

**GRUPO CONSOLIDADO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA**

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2022 y 31-12-2021**

(Euros)

**A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2022 y 31-12-2021**

	Notas	Año 2022	Año 2021
<b>A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>6.644.944,36</b>	<b>2.424.209,25</b>
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
II. Por cobertura de flujos de efectivo	7	47.288.011,70	9.629.710,26
III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14.1	130.888.862,49	201.820.849,54
<b>B) Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		<b>178.176.874,19</b>	<b>211.450.559,80</b>
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
IX. Por cobertura de flujos de efectivo	7	6.689.191,76	8.879.165,34
X. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14.1	-51.183.808,72	-36.505.543,57
<b>C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>-44.494.616,96</b>	<b>-27.626.378,23</b>
<b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS</b>		<b>140.327.201,59</b>	<b>186.248.390,82</b>

**B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31-12-2022 y 31-12-2021**

	Capital		Reservas	Resultado ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
	Escriturado	No exigido						
<b>SALDO INICIO DEL EJERCICIO 2021</b>	<b>18.641.641,48</b>		<b>294.052.142,02</b>	<b>0,00</b>	<b>1.264.934,87</b>	<b>-53.791.990,93</b>	<b>417.493.781,19</b>	<b>677.660.508,63</b>
I. Total ingresos y gastos reconocidos					2.424.209,25	18.508.875,60	165.315.305,97	186.248.390,82
III. Otras variaciones del patrimonio neto			2.694.729,08	-1.429.794,21	-1.264.934,87			0,00
<b>SALDO FINAL DEL EJERCICIO 20221</b>	<b>18.641.641,48</b>		<b>296.746.871,10</b>	<b>-1.429.794,21</b>	<b>2.424.209,25</b>	<b>-35.283.115,33</b>	<b>582.809.087,16</b>	<b>863.908.899,45</b>
I. Total ingresos y gastos reconocidos					7.224.308,36	53.977.203,46	79.705.053,77	140.906.565,59
III. Otras variaciones del patrimonio neto			1.465.512,56	958.696,69	-2.424.209,25			0,00
<b>SALDO FINAL DEL EJERCICIO 20221</b>	<b>18.641.641,48</b>		<b>298.212.383,66</b>	<b>-471.097,52</b>	<b>7.224.308,36</b>	<b>18.694.088,13</b>	<b>662.514.140,93</b>	<b>1.004.815.465,04</b>

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto 31 de diciembre de 2022.

**GRUPO CONSOLIDADO**  
**TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA**  
**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO**

**GRUPO CONSOLIDADO  
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA**

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS  
TERMINADOS EL 31-12-2022 y 31-12-2021**

(Euros)

	Notas	Año 2022	Año 2021
<b>A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN</b>			
<b>1. Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>		<b>7.425.401,56</b>	<b>2.479.169,61</b>
<b>2. Ajustes del resultado</b>		<b>63.010.754,21</b>	<b>62.315.446,13</b>
a) Amortización del inmovilizado (+)	10.3	80.356.643,24	80.522.721,31
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)		364.143,20	2.916.994,96
c) Variación de provisiones (+/-)	10.2	-126.131,04	-356.257,66
d) Imputación de subvenciones (-)	10.5	-39.755.009,11	-36.260.836,53
e) Resultados por bajas y ventas del inmovilizado (+/-)	10.2	-1.780.718,38	-3.817.764,03
f) Resultados por bajas y ventas de instrumentos financieros (+/-)	7.5	0,00	0,00
g) Ingresos financieros (-)	10.4	-2.255.324,91	-8.792.145,68
h) Gastos financieros (+)	10.4	26.769.549,88	28.979.859,89
i) Diferencias de cambio (+/-)	10.4	-7.753,56	7.395,56
k) Otros ingresos y gastos (+/-)		-554.645,11	-884.521,69
<b>3. Cambios en el capital circulante</b>		<b>-102.060.457,85</b>	<b>56.284.653,54</b>
a) Existencias (+/-)		-1.453.800,46	-76.860,56
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	7	-108.651.950,44	62.736.704,69
c) Otros activos corrientes (+/-)	7	-1.424.130,31	-242.140,34
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	7	24.068.945,24	-1.241.912,56
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	7	-6.334.698,91	1.942.370,85
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)		-8.264.822,97	-6.833.508,54
<b>4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>		<b>-21.448.305,61</b>	<b>-25.809.316,56</b>
a) Pago de intereses (-)	10.4	-23.819.870,05	-26.959.278,62
b) Cobro de dividendos (+)		435.698,40	354.966,27
c) Cobro de intereses (+)	10.4	1.817.557,31	1.847.772,34
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)		1.047.935,74	-1.328.354,41
e) Otros pagos (cobros) (+/-)	10.4	-929.627,01	275.577,86
<b>5. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4)</b>		<b>-53.072.607,69</b>	<b>95.269.952,72</b>
<b>B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>			
<b>6. Pagos por inversiones (-)</b>		<b>-173.161.754,86</b>	<b>-234.921.376,88</b>
a) Empresas asociadas		-7.926.846,28	0,00
b) Inmovilizado intangible	5	-3.829.648,48	-3.571.491,83
c) Inmovilizado material	4	-159.853.888,00	-229.548.136,39
e) Otros activos financieros		-560.952,79	-1.500,00
g) Otros activos	7	-990.419,31	-1.800.248,66

**GRUPO CONSOLIDADO  
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA**

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS  
TERMINADOS EL 31-12-2022 y 31-12-2021**

(Euros)

	Notas	Año 2022	Año 2021
<b>7. Cobros por desinversiones (+)</b>		<b>57.583.271,26</b>	<b>59.159.380,28</b>
b) Inmovilizado intangible		0,00	0,00
c) Inmovilizado material	4	424.240,56	290.169,06
e) Otros activos financieros	7	53.479.196,80	58.127.370,56
g) Otros activos	7	3.679.833,90	741.840,66
<b>8. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (6+7)</b>		<b>-115.578.483,60</b>	<b>-175.761.996,60</b>
<b>C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b>			
<b>9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>		<b>58.788.971,04</b>	<b>46.048.092,56</b>
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	14	58.788.971,04	46.048.092,56
<b>10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>		<b>48.495.741,96</b>	<b>111.376.274,43</b>
a) Emisión:			
2.Deudas con entidades de crédito (+)	7	115.650.581,11	185.121.457,22
4.Otras deudas (+)		3.529.079,81	310.367,20
b) Devolución y amortización de:			
2.Deudas con entidades de crédito (-)	7	-69.433.918,96	-74.055.549,99
4.Otras deudas (-)	7	-1.250.000,00	0,00
<b>12. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (9+10)</b>		<b>107.284.713,00</b>	<b>157.424.366,99</b>
<b>D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO</b>		<b>7.753,56</b>	<b>-7.395,56</b>
<b>E) AUMENTO / DISMIN.NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.(5+8+12)</b>		<b>-61.358.624,73</b>	<b>76.924.927,55</b>
<b>Efectivo o equivalentes al principio del ejercicio</b>		<b>87.187.036,11</b>	<b>10.262.108,56</b>
<b>Efectivo o equivalentes al final del ejercicio</b>		<b>25.828.411,38</b>	<b>87.187.036,11</b>

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Flujos de Efectivo Neto 31 de diciembre de 2022.

**GRUPO CONSOLIDADO  
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA  
MEMORIA**

## NOTA 1 – PERÍMETRO DE LA CONSOLIDACIÓN

El ejercicio 2005 fue el primero en que el Grupo Transports Metropolitans de Barcelona presentó Cuentas Anuales Consolidadas.

En el año 2005 este grupo estaba formado por las sociedades siguientes:

- Sociedad que formula las Cuentas Anuales Consolidadas:  
**Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (Metro)**
- Sociedades del grupo consolidadas por integración global:  
**Transports de Barcelona, SA (TB)**  
**Projectes i Serveis de Mobilitat, SA**  
**Transports Metropolitans de Barcelona, SL**
- Sociedad asociada consolidada por puesta en equivalencia:  
**Transports Ciutat Comtal, SA**

A 31 de diciembre de 2022, Societat Catalana per a la Mobilitat, SA se ha incorporado como Sociedad asociada consolidada por puesta en equivalencia.

En fecha 21 de octubre de 2011 se constituyó TMB France, EURL unipersonal, propiedad al 100% de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA. En fecha 24 de diciembre de 2021, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA vendió la totalidad de las acciones de TMB France, EURL a Transports Metropolitans de Barcelona, SL. Dada la poca relevancia de la sociedad TMB France, EURL dentro de las cuentas del Grupo TMB, este año 2022, no se incluye en el Grupo.

Las Sociedades están integradas 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 en el Registro Mercantil de Barcelona. La dominante última del Grupo es el Àrea

Metropolitana de Barcelona (AMB), con domicilio en el municipio de Barcelona, y que desde el ejercicio 2022 también presenta cuentas anuales consolidadas según criterios de contabilidad pública. El Grupo Transports Metropolitans de Barcelona no aplica el régimen de consolidación fiscal.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA forma parte del Sector Público Metropolitano, dado que la totalidad de sus acciones son propiedad del Àrea 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 y Viladecans.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA presta sus servicios de transporte de viajeros de forma totalmente coordinada con Transports de Barcelona, SA, bajo la denominación comercial de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). La primera para el transporte subterráneo y la segunda para el transporte de superficie, 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, que también forma parte del Sector Público Metropolitano (100% AMB) es complementaria a la de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.
- c) Adicionalmente tanto el número de viajeros transportados, como la cifra de negocio y el valor de los activos inmovilizados en explotación lo confirman.

**1.1 - Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA** se constituyó por tiempo indefinido según consta en la escritura autorizada por el que fue notario de esta ciudad Don Antonio Gallardo Martínez el día 17 de diciembre de 1920, con el nombre de "Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.", sufriendo posteriormente diversas modificaciones recogidas en las pertinentes escrituras públicas, tales como la municipalización de la Sociedad en 1959, la fusión por absorción de las Sociedades "Gran Metropolitano de Barcelona, S.A." y "Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.", mediante el aumento del capital social de la sociedad absorbida, Gran Metropolitano de Barcelona, S.A., posteriormente, el cambio a la denominación de "Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., (S.P.M.)", en 1981 y, por último, el cambio a la denominación actual de "Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA", tras su metropolitanización en abril de 1991. Figura inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, volumen 29.381, NIF A-08005795. Su domicilio social se encuentra en la calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, de la ciudad de Barcelona.

El ejercicio económico coincide con el año natural.

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 por camino de rodadura fijo o por cable, especialmente ferrocarril, funicular, tranvía, teleférico o cualquier otro modo de transporte, tanto de superficie como subterráneo o aéreo 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 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 y relacionadas con el transporte, para sus clientes o para terceros, comprendiendo la comunicación e información, 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 recarga 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 Ferrocarril Metropolità 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 Ferrocarril Metropolità 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 Ferrocarril Metropolità 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 43053, folio 167, hoja B 21021, inscripción 283.

Posteriormente, en fecha 26 de junio de 2018, el Consejo Metropolitano del AMB convocado en funciones de Junta General Extraordinaria de Ferrocarril Metropolità 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 45929, folio 192, hoja B 21021, inscripción 321.

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

La principal actividad de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es el transporte colectivo subterráneo de viajeros en la ciudad de Barcelona y municipios de su entorno metropolitano,

complementándose con la red de autobuses existente de Transports 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 Ferrocarril Metropolità 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 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA se presta dentro del área territorial del AMB, ámbito en el que también actúa FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya). Esta oferta está formada, básicamente, por 8 líneas de Metro (se incluye el Funicular integrado en la línea 3) cuya longitud total (semisuma de los recorridos de ida y vuelta) era a 31-12-2022 de 125,4 kilómetros (en el año 2016 se cambió el criterio de medida para adaptarlo a los estándares internacionales y sólo se tiene en cuenta la vía en servicio comercial) y 165 estaciones de las cuales 117 eran sencillas, 18 dobles o de correspondencia y 4 de triple enlace, permitiendo el transbordo entre líneas.

Dicha red presta servicio a una población de 2,5 millones de habitantes, en 9 municipios del área metropolitana, enlazando la ciudad de Barcelona con los municipios de L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Sant Adrià de Besòs, Montcada i Reixac y El Prat de Llobregat.

Cabe mencionar que el 29 de julio de 2008 el Consell de Govern de la Generalitat de Catalunya concedió a la EMT (actualmente AMB) la explotación de la totalidad de la línea 9/10 de metro. En la sesión de 2 de octubre de 2008, la EMT (actualmente AMB) acordó gestionar directamente este servicio por medio de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de conformidad con el artículo 255 del Decreto Legislativo 2/2003 de 28 de abril por el cual se aprueba el texto refundido de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya. El 13 de diciembre de 2009 y 18 de abril de 2010 se inauguraron respectivamente, las líneas L9 Nord y 10 Nord, que a 31 de diciembre de 2022 constan de un total de 12 estaciones y 10,4 kilómetros de longitud. El 12 de febrero de 2016 y el 8 de septiembre de 2018 se inauguraron respectivamente, las líneas 9 Sud y 10 Sud, que a 31 de diciembre de 2022 constan de un total de 23 estaciones y 26,1 kilómetros de longitud. Con el tramo de la línea 9 Sud, el metro llega hasta el aeropuerto y conecta zonas industriales y de importante actividad económica y social del Área Metropolitana de Barcelona. La puesta en servicio de la L9 Sud, supuso por primera vez, que existiera una tarifa diferente en un sector de la red de metro que son las estaciones Aeroport T1 y Aeroport T2 para los usuarios ocasionales. En el cuadro siguiente se muestra el calendario de entrada en funcionamiento de las diferentes estaciones de ambas líneas:

	Número estaciones	Estaciones
<b><u>L9/10 Nord</u></b>		
13 de diciembre de 2009	5	Can Zam - Singuerlín - Església Major - Fondo - Can Peixauet
18 de abril de 2010	4	Gorg - La Salut - Llefà - Bon Pastor
26 de junio de 2010	2	Onze de Setembre - La Sagrera
19 de septiembre de 2011	1	Santa Rosa (entre Fondo y Can Peixauet)
<b><u>L9/10 Sud</u></b>		
12 de febrero de 2016	15	Zona Universitària - Collblanch - Torrassa - Can Trias/Gornal - Europa Fira - Fira - Parc Logístic - Mercabarna - Les Moreres - El Prat Estació - Cèntric - Parc Nou - Mas Blau - Aeroport T2 - Aeroport T1
8 de septiembre de 2018	2	Foneria - Foc
2 de marzo de 2019	1	Provençana
23 de noviembre de 2019	1	Ciutat de la Justícia
1 de febrero de 2020	1	Zona Franca
7 de noviembre de 2021	3	Port Comercial/La Factoria - Ecoparc - ZAL/Riu Vell
<b>Total</b>	<b>35</b>	

El 25 de julio de 2021 entró en servicio la estación Ernest Lluch, que está intercalada entre las de Collblanch y Pubilla Cases, y es la 27ª estación de la línea 5. Esta estación potencia el intercambio directo con el Trambaix, con las líneas T1, T2 y T3, y varias líneas de autobuses urbanos e interurbanos, de modo que amplía la cobertura del servicio de metro y al mismo tiempo favorece la intermodalidad en los desplazamientos entre el Baix Llobregat y Barcelona.

Ferrocarril Metropolità 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 otras de asesoramiento a empresas e instituciones nacionales y extranjeras relacionadas con el transporte público.

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 con 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 cual se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias).

**1.2 - Transports de Barcelona, SA** 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.

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 e información, 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 recarga 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 Ferrocarril Metropolità 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 21019, inscripción 411.

### **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 103 líneas con una longitud (semisuma de los recorridos de ida y vuelta) de 821,85 kilómetros a 31-12-2022.

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 fue progresiva y se desarrolló en las siguientes fases o etapas:

	Líneas Verticales	Líneas Horizontales	Líneas Diagonales	Total
1 de octubre de 2012	2	2	1	5
18 de noviembre de 2013	2	3	0	5
15 de septiembre de 2014	2	1	0	3
29 de febrero de 2016	2	1	0	3
13 de noviembre de 2017	3	0	1	4
25 de junio de 2018	2	0	1	3
26 de noviembre de 2018	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 del 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. En el año 2022 no ha funcionado la ruta verde y por tanto, el número de paradas ha sido de 33 con 24,86 kilómetros. Igualmente se ha ofrecido durante el año 2022 el Barcelona Night Tour (ruta nocturna por Barcelona) y se ha seguido ofreciendo el servicio de Barcelona Christmas Tour (ruta para disfrutar de las luces de Navidad de Barcelona) iniciado ya en el año 2020.

- 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).

**1.3 – Projectes i Serveis de Mobilitat, SA** con NIF A63645220 domiciliada en la ciudad de Barcelona, calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, se constituyó por tiempo indefinido según consta en escritura autorizada por el notario de esta ciudad Don Josep Maria Valls i Xufré el día 6 de octubre de 2004, con inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona, en el Volumen 37068, Folio 21, Hoja B-297086, Inscripción 1ª.

Se constituye como compañía mercantil limitada, con la denominación de “Telefèric de Montjuïc, SL”, que se regirá por la vigente Ley de Sociedades de Responsabilidad Limitada, otras disposiciones legales aplicables, y, especialmente, por los Estatutos Sociales.

En fecha 28 de abril de 2005 se aprobó la transformación de la compañía en Sociedad Anónima con la denominación “Telefèric de Montjuïc, SA”, según escritura autorizada por el notario de esta ciudad Don Josep Maria Valls i Xufré el día 17 de mayo de 2005.

En fecha 14 de octubre de 2008 se aprobó el cambio de denominación social por “Projectes i Serveis de Mobilitat, SA”, según consta en escritura autorizada por el notario de esta ciudad Don Raúl González Fuentes.

Según acuerdo de Junta General de 17 de mayo de 2022, se modificó el artículo 1.1 de los estatutos sociales en el sentido que la Sociedad es un órganos de gestión directa del Área Metropolitana de Barcelona y, a los efectos previstos en la legislación de contratos del sector público, tiene la consideración de medio propio instrumental y servicio técnico respecto de la citada administración pública local supramunicipal de carácter territorial, así como de las entidades dependientes y está obligada a ejecutar los servicios, trabajos y tareas que estos le encarguen en las materias que constituyan su objeto social.

Constituye el objeto de la Sociedad:

- a) El proyecto, el diseño, la planificación, la construcción, la gestión y la explotación de servicios y modos de transporte público u otras formas de movilidad, de personas y equipajes, con carácter o finalidad de ocio, turística o cultural, y que sean complementarios, accesorios o conexos con los transportes públicos de carácter

esencial o de prestación obligatoria por las Administraciones Públicas, así como la administración de los bienes que los integren o estén afectos.

- b) El diseño, la planificación, el desarrollo y la gestión de actividades y prestación de servicios de estudio y asesoramiento, investigación, producción y distribución de recursos, comerciales y publicitarios, transferencia de tecnología, sistemas de telecomunicaciones y generación de energía, contables, laborales, administrativos, de gestión y organización de empresas.
- c) Las actividades de transporte o movilidad que le encomiende el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) o cualquier otra Administración que tenga competencias en la materia.

Para el desarrollo de los actos que constituyen el objeto social podrá adquirir o arrendar bienes muebles e inmuebles, hacer instalaciones de todo tipo y, en general, realizar cualquier otra actividad mercantil o industrial complementaria, conexas o accesorias a las señaladas.

El objeto social se puede realizar en todos los campos del transporte, tanto en el ámbito territorial que le es propio como fuera de él e incluso en el extranjero, por la sociedad, directa o indirectamente mediante la titularidad de acciones o participaciones en sociedades mercantiles, y entidades u organismos públicos, con objeto idéntico, análogo o parecido, tanto nacionales como extranjeras.

**1.4 - Transports Metropolitans de Barcelona, SL** con NIF B63645253 domiciliada en la ciudad de Barcelona, calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, se constituyó por tiempo indefinido según consta en escritura autorizada por el notario de esta ciudad Don Josep Maria Valls i Xufré el día 6 de octubre de 2004, con inscripción en el Registro Mercantil de Barcelona en el Volumen 37068, Folio 29, Hoja B-297088, Inscripción 1ª.

Se constituye como compañía mercantil limitada, con la denominación de “Transports Metropolitans de Barcelona, SL” que se registrará por la vigente Ley de Sociedades de Responsabilidad Limitada, otras disposiciones legales aplicables, y, especialmente, por los Estatutos Sociales.

Constituye el objeto de la Sociedad:

- a) La gestión, la explotación y la operación de servicios y modos de transporte público, de personas y equipajes, incluyendo su diseño, planificación y construcción, así como la administración de los bienes que los integren o estén afectos.
- b) El diseño, la planificación, el desarrollo y gestión de actividades y prestación de servicios de estudio y asesoramiento, investigación, producción y distribución de recursos, comerciales y publicitarios, transferencia de tecnología, sistemas de telecomunicaciones y generación de energía, contables, laborales, administrativos, de gestión y organización de empresas.
- c) Las actividades que le encomiende el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

Para el desarrollo de los actos que constituyen el objeto social podrá adquirir o arrendar bienes muebles e inmuebles, hacer instalaciones de todo tipo y, en general, realizar cualquier otra actividad mercantil o industrial complementaria, conexas o accesorias a las señaladas.

El objeto social se puede realizar en todos los campos del transporte, tanto en el ámbito territorial que le es propio como fuera de él e incluso en el extranjero, por la sociedad, directa o indirectamente mediante la titularidad de acciones o participaciones en sociedades mercantiles, y entidades u organismos públicos, con objeto idéntico, análogo o parecido, tanto nacionales como extranjeras.

En fecha 1 de julio de 2015 inició su actividad de venta de títulos de transporte mediante una plataforma e-commerce.

**1.5** – La información relativa a las empresas asociadas, incluidas en el perímetro de consolidación es la siguiente (nota 7.8):

- Transports Ciutat Comtal, SA: su actividad principal consiste en la realización de las siguientes actividades relacionadas con el transporte terrestre:

- a) La prestación a todo tipo de empresas, entidades, instituciones y administraciones públicas, de servicios de asesoría y gestión en materia comercial, financiera, administrativa, contable, fiscal, tecnológica, informática y de sistemas electrónicos e informáticos en general (hardware y software en todas sus variantes).
- b) La prestación y explotación de toda clase de servicios de transporte y movilidad de viajeros per cualquier medio y en todas sus modalidades (públicos y privados, discrecionales y regulares, urbanos e interurbanos, nacionales e internacionales, aéreos, terrestres, -incluyendo la bicicleta-, ferroviarios - incluyendo sistemas tranviarios- y marítimos); ejercitando, prestando o arrendando toda clase de actividades relacionadas con el transporte de viajeros en general y con servicios auxiliares del mismo, incluyendo la expedición de billetes, agencias de viajes, expedición de carburantes, de energías alternativas y de lubricantes de todas clases; instalación y explotación de estaciones de servicio, suministro energético, de autobuses, de talleres; la prestación de servicios de grúa y asistencia en carretera; garajes, aparcamientos e instalaciones similares de vehículos y equipos; con la obtención de las concesiones y autorizaciones administrativas que sean precisas en cada caso.
- c) La prestación de servicios de transporte de mercancías por cualquier medio, tanto nacional como internacional, las actividades propias de agencias de transporte y la actividad de consignatario de cargas o mercancías de cualquier clase.
- d) La realización de actividades relacionadas con el comercio de vehículos, recambios y accesorios, en todos sus aspectos y derivaciones, como su compraventa, representación, agencia y toda clase de comisiones mercantiles.
- e) La realización de todo tipo de actos o negocios u operaciones de comercio de productos derivados del petróleo autorizados por la Ley, y su almacenamiento, transporte, comercio nacional e internacional de los mismos, explotación, construcción, adquisición, ampliación y explotación de estaciones de servicio y centros de almacenamiento y distribución de productos derivados del petróleo, sin más limitaciones o exclusiones que las que se deriven de las disposiciones legales vigentes en cada momento.

- f) La compraventa y alquiler de todo tipo de vehículos a motor, así como la realización de actividades complementarias a las mismas; y la prestación a otras empresas de toda clase de servicios administrativos y de organización sobre la citada actividad.
- g) La compraventa y administración de toda mena de bienes e inmuebles, así como la participación en toda clase de empresas o sociedades con objeto idéntico análogo, mediante la compra de acciones u otros títulos o parte o formas de participación, con exclusión de las actividades propias de las instituciones de inversión colectiva; así como la gestión y administración de patrimonios inmobiliarios.
- h) La realización de actividades de correduría de seguros. En el desarrollo de esta actividad, la sociedad se someterá a la legislación específica que sea aplicable.

Las Cuentas Anuales Consolidadas incorporan los valores de sus Cuentas Anuales Individuales a 30 de noviembre de 2021 (último disponible).

- Societat Catalana per a la Mobilitat, SA: su objeto social consiste en la ejecución de las prestaciones incluidas en el “Contracte de Col·laboració Públic-Privat per a l’execució del projecte T-Mobilitat” suscrito con la Autoritat del Transport Metropolità, con el objetivo de implantar un nuevo sistema tarifario y de gestión.

Las Cuentas Anuales Consolidadas incorporan los valores de sus Cuentas Anuales Individuales a 31 de diciembre de 2022.

**1.6** – La memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo TMB se presenta en miles de euros y los estados financieros se presentan en euros. El euro es la moneda funcional y de presentación del Grupo.

## **NOTA 2 – BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS**

### **2.1 – Imagen fiel**

Las Cuentas Anuales Consolidadas adjuntas han sido preparadas a partir de los registros contables de las Sociedades 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, así como según el RD 1159/2010 de 17 de septiembre de 2010 por el cual se aprueban las normas para la formulación de las Cuentas Anuales Consolidadas, 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 las Sociedades.

Estas Cuentas Anuales Consolidadas 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 Consolidadas, no se haya aplicado.

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

La preparación de las Cuentas Anuales Consolidadas requiere la realización por parte de la Dirección de las Sociedades 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 Consolidadas, 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 Consolidadas son los siguientes:

- Vidas útiles de los elementos del inmovilizado material (nota 3.4 i 4).
- Valores razonables de los instrumentos financieros no cotizados (nota 3.7 i 7).
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los compromisos por pensiones (nota 3.14 y 13).
- El cálculo de las provisiones (nota 3.12).
- La evaluación del impacto de la covid-19 y la guerra de Ucrania (nota 6).

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

Las Cuentas Anuales Consolidadas 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 el RD 1159/2010 aprobado el 17 de septiembre de 2010; y la cuenta de pérdidas y ganancias en un formato acorde con las características que particularizan las Sociedades.

A efectos de comparabilidad, en el año 2021 se ha reclasificado la partida de deudores por subvenciones de otras administraciones que figuraba en el epígrafe “Otros créditos con Administraciones Públicas” pasando al epígrafe “Otras deudas con Entidades Públicas”, ambas dentro del Activo Corriente.

Cabe señalar que la Ley 18/2022 de 28 de septiembre, de creación y crecimiento de empresas, modifica la “Disposición adicional tercera. Deber de información” de la Ley 15/2010, de 5 de julio,

de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la cual se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, incluyendo requerimientos de información en la memoria de las cuentas anuales consolidadas en relación al volumen monetario y número de facturas pagadas en un período inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad y el porcentaje que suponen sobre el número total de facturas y sobre el total monetario de los pagos a sus proveedores. No se presenta información comparativa al respecto del ejercicio 2021, considerándose las presentes cuentas anuales consolidadas como iniciales a dichos efectos.

## **2.4 – Métodos de consolidación**

La consolidación de las Cuentas Anuales del Grupo se realiza aplicando el método de integración global por las empresas del grupo y el método de puesta en equivalencia por las empresas asociadas.

## **NOTA 3 – NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN**

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

### **3.1 – Homogeneización de partidas**

Las partidas incluidas en las Cuentas Anuales Individuales de las Sociedades que forman parte del Grupo consolidable se presentan en todos sus aspectos significativos con criterios homogéneos en cuanto a temporalidad, valoración, operaciones internas y estructura.

### **3.2 – Transacciones entre sociedades incluidas en el perímetro de consolidación**

Durante los ejercicios 2021 y 2022 se han realizado operaciones de compra-venta entre las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación. A efectos de la consolidación, se ha procedido a la eliminación de créditos y débitos y de las compras y ventas entre las sociedades consolidadas.

### **3.3 – 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.

### **3.4 – 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 a 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 pagados a proveedores a cuenta de los equipos a incorporar a los trenes y cabinas del teleférico y los derivados de los contratos de leasing de los autobuses y trenes, pagados a las entidades firmantes, están clasificados como inmovilizaciones materiales en curso.

Las inversiones realizadas para la explotación y operación de material móvil dispuesto en cesión para la prestación del servicio público de transporte colectivo se amortizan con aplicación de los coeficientes detallados en el cuadro siguiente.

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 2022 y 2021 son los que resultan de tomar los períodos de amortización que a continuación se detallan:

	<b>Años</b>
- Instalaciones fijas	10-33
- Edificios y otras construcciones	10-66
- Maquinaria e instalaciones	
Estaciones de recarga	8
Resto maquinaria e instalaciones	10-12,5
- Utillaje	4-5
- Elementos de transporte	
Trenes series nuevas	25
Autobuses: estándar, articulados y midis	12
Mini autobuses	10
Cabinas	20
Bicicletas	8
Flota auxiliar	7
- Mobiliario y enseres	10
- Equipos para procesos de información	4
- Repuestos para el inmovilizado	4
- Instalaciones complejas especializadas	10-16

Las inversiones de ejercicios anteriores que habían sido objeto de actualización han sido amortizadas tomando los valores netos actualizados y el número de años de vida útil restante en cada caso.

A la actividad del teleférico de Montjuïc le son de aplicación las normas europeas CEN relativas al transporte por cable. En estas normas se establece la periodicidad de las grandes revisiones, siendo la primera gran revisión a los 15 años o a las 22.500 horas de funcionamiento, la que se cumpla primero.

Debido al número de horas de funcionamiento anual del Telefèric de Montjuïc, superior a las 3.000 horas, implicaría (según la Norma 1709) realizar las grandes revisiones a los 7 años la primera, a los 4 o 5 años la segunda y cada 2 años las siguientes. Esta frecuencia de revisiones es inviable, en términos de tiempo de paro y de coste económico.

Para evitar esta situación, se planteó una revisión de máximos en el ejercicio 2014 en la que se substituyeron sistemáticamente muchos elementos sometidos a fatiga. De esta forma se realizó una “puesta a cero” con el objetivo de permitir mantener la frecuencia de grandes revisiones en los 7 años (esta solicitud fue aceptada por el Servei de Coordinació i Gestió del Transport Ferroviari i per Cable de la Generalitat de Catalunya).

En este sentido, las vidas útiles de todos los elementos afectados por estas “revisiones de máximos” se adaptaron a esta situación, siempre respetando los intervalos de amortizaciones autorizados por la normativa del Impuesto sobre Sociedades.

### **3.5 - 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 las Sociedades actúan como arrendatarias, 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 o 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 las Sociedades se detalla en las notas 4.7 y 7 y la información relativa a arrendamientos operativos en las notas 10.6 i 10.7.

El Grupo Consolidado TMB no tiene concertado ningún arrendamiento operativo de importe significativo al cierre de los ejercicios 2021 y 2022 a excepción del que se cita en la nota 5.2.

### 3.6 – 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.

Las Sociedades clasifican 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 adquieran con el propósito de proceder a su venta en el corto plazo o forman parte de una cartera instrumentada para obtener ganancias a corto plazo, así como los activos financieros que designen las Sociedades en el momento de su reconocimiento inicial en esta categoría por 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 las Sociedades 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 las Sociedades.

Se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada 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 cambio 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 entregada 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 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, proceda 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 coste amortizado

Son aquellos débitos y partidas a pagar que tienen las Sociedades 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 designan las Sociedades 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**

Las Sociedades registran 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. Las Sociedades designan determinados derivados como:

- Coberturas de valor razonable

Cubren los cambios en su 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 atribuido 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 en la medida en 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 en 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, las Sociedades utilizan el descuento de flujos de caja esperados y se basan en las condiciones del mercado, tanto de contado como de futuros, a la fecha de cierre del ejercicio.

### **3.7 – 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 271 miles de euros de correcciones por deterioro, quedando un saldo a 31 de diciembre de 2022 de 1.584 miles de euros. En el ejercicio 2021 se aplicaron 98 miles de euros por dicho concepto.

### **3.8 – Transacciones en moneda extranjera**

Las transacciones en moneda extranjera se convierten en la moneda funcional de las Sociedades (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.

### 3.9 – Impuesto sobre Beneficios

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA y Projectes i Serveis de Mobilitat, SA están sujetas al Impuesto sobre Beneficios con bonificación del 99% sobre la cuota líquida positiva. El Grupo 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.

En Transports Metropolitans de Barcelona, SL el Impuesto sobre Beneficios se registra como gasto, según el principio de devengo. Para determinar la cantidad imputable en el ejercicio por dicho concepto, se han considerado las diferencias que puedan producirse entre el resultado contable y la base imponible del impuesto, ya sean temporales o permanentes.

### 3.10 – 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 las Sociedades, descontando las devoluciones, rebajas, descuentos y el impuesto sobre el valor añadido.

Las Sociedades reconocen 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 las Sociedades y se cumplan las condiciones específicas para cada una de las actividades.

Para aplicar este criterio fundamental de registre contable de ingresos, las Sociedades siguen 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.

### **3.11 – 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 las Sociedades tienen 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 las Sociedades. Estos pasivos contingentes no son objeto de registro contable y se presenta un detalle en la memoria.

### **3.12 – 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.

### **3.13 – Compromisos por pensiones**

Los compromisos por pensiones de las Sociedades así como sus criterios de registro y valoración se detallan en la nota 13.

### **3.14 – Negocios conjuntos**

En relación a las explotaciones controladas de manera conjunta (UTE), el Grupo registra en su balance la parte proporcional que le corresponde, en función de su porcentaje de participación, de los activos controlados conjuntamente y de los pasivos incurridos conjuntamente. Asimismo reconoce en su cuenta de pérdidas y ganancias la parte que le corresponde de los ingresos generados y de los gastos incurridos por el negocio conjunto. En el estado de cambios en el patrimonio neto y el estado de flujos de efectivo también se integra la parte proporcional de los importes de las partidas del negocio conjunto que le corresponda en función del porcentaje de participación establecido en los acuerdos alcanzados. Si el negocio conjunto elabora estados

financieros a efectos de control de su gestión, se integran directamente en las cuentas anuales consolidadas del Grupo en función del porcentaje de participación. Las integraciones mencionadas se realizan una vez efectuada la necesaria homogeneización temporal y valorativa, en caso que el negocio conjunto haya utilizado criterios valorativos diferentes, y las conciliaciones y reclasificaciones de las partidas necesarias. Estas Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo Transports Metropolitans de Barcelona integran el 25% de la UTE CTB (Catalunya Bus Turístic, Unió Temporal d'empreses) con NIF U63233696 y domicilio social en Barcelona, avda. Miramar, 20-30, 1ª planta.

### **3.15 – 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 dichos 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 lo 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 otro lado, 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.

### **3.16 – Criterios utilizados en transacciones entre partes vinculadas**

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

### **3.17 – 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 2022 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 6).

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

## **NOTA 4 – INMOVILIZADO MATERIAL**

El activo inmovilizado de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA no incluye el valor de las infraestructuras (ni de parte de las superestructuras) de los tramos de línea construidos a partir del año 1967. Este diferente tratamiento contable es el efecto de las sucesivas normas que han modificado la distribución de competencias, titularidades y financiación entre los diversos Entes

Públicos relacionados con el servicio, dado que las actas de entrega no definen con claridad el título jurídico bajo el cual la Sociedad recibe estos activos. Así, sólo se incluyen en el inmovilizado las inversiones financiadas directamente por la Sociedad, y quedan excluidas las financiadas por el Estado y la Generalitat de Catalunya con cargo a sus Presupuestos.

En consecuencia, la amortización se limita exclusivamente a las inversiones que han sido financiadas por la Sociedad.

En todo caso, de acuerdo con la normativa contable de aplicación, una eventual incorporación en la cuenta de pérdidas y ganancias de los gastos por su uso supondría a la vez una mayor subvención corriente recibida de las Administraciones.

#### **4.1 – 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:

(Miles de euros)	Terrenos y construcciones				Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material				Inmovilizado en curso y anticipos	Total	
	Terrenos y bienes naturales		Edificios y Construcciones		Instalaciones técnicas y Maq. y enseres de transporte		Mobiliario y Elementos de transporte				Otros inmovilizados
	Construcciones	Instalaciones fijas	Instalaciones técnicas y Maq.	Mobiliario y enseres de transporte	Elementos de transporte	Otros					
<b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	<b>22.962</b>	<b>132.322</b>	<b>328.062</b>	<b>0</b>	<b>259.818</b>	<b>10.563</b>	<b>954.086</b>	<b>47.975</b>	<b>220.602</b>	<b>1.976.390</b>	
(+) Adquisiciones	0	2.514	3.219	2.480	260	161.625	2.210	70.592	242.900		
(-) Bajas	0	0	150	651	40	46.886	0	0	47.727		
(-) Correcciones valorativas por deterioro	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
(+/-) Traspasos entre partidas	0	4.395	16.894	15.021	735	22.990	1.552	-63.110	-1.523		
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	<b>22.962</b>	<b>139.231</b>	<b>348.025</b>	<b>276.668</b>	<b>11.518</b>	<b>1.091.815</b>	<b>51.737</b>	<b>228.084</b>	<b>2.170.040</b>		
<b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	<b>22.962</b>	<b>139.231</b>	<b>348.025</b>	<b>276.668</b>	<b>11.518</b>	<b>1.091.815</b>	<b>51.737</b>	<b>228.084</b>	<b>2.170.040</b>		
(+) Adquisiciones	0	701	2.230	2.688	24	50.891	1.165	141.537	199.236		
(-) Bajas	0	489	35	471	0	36.177	1.983	0	39.155		
(-) Correcciones valorativas por deterioro	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
(-) Cesión autobuses AMB	0	0	0	0	0	11.157	0	25.853	37.010		
(+/-) Traspasos entre partidas	1	2.592	10.985	7.640	117	4.742	1.182	-29.380	-2.121		
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	<b>22.963</b>	<b>142.035</b>	<b>361.205</b>	<b>286.525</b>	<b>11.659</b>	<b>1.100.114</b>	<b>52.101</b>	<b>314.388</b>	<b>2.290.990</b>		
<b>AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2021</b>	<b>0</b>	<b>67.395</b>	<b>193.798</b>	<b>202.895</b>	<b>9.087</b>	<b>639.393</b>	<b>43.552</b>	<b>0</b>	<b>1.156.120</b>		
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	0	3.583	9.478	11.289	449	47.959	2.707	0	75.465		
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	14	0	0	14	0	0	28		
(-) Disminuc. por salidas, bajas, reducc. o trasp.	0	0	149	664	40	46.886	0	0	47.739		
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	<b>0</b>	<b>70.978</b>	<b>203.141</b>	<b>213.520</b>	<b>9.496</b>	<b>640.480</b>	<b>46.259</b>	<b>0</b>	<b>1.183.874</b>		
<b>AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2022</b>	<b>0</b>	<b>70.978</b>	<b>203.141</b>	<b>213.520</b>	<b>9.496</b>	<b>640.480</b>	<b>46.259</b>	<b>0</b>	<b>1.183.874</b>		
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	0	3.846	9.516	10.469	392	48.035	2.817	0	75.075		
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0	1	0	0	0	1		
(-) Disminuc. por salidas, bajas, reducc. o trasp.	0	489	35	471	0	36.140	1.983	0	39.118		
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	<b>0</b>	<b>74.335</b>	<b>212.622</b>	<b>223.518</b>	<b>9.889</b>	<b>652.375</b>	<b>47.093</b>	<b>0</b>	<b>1.219.832</b>		
<b>V.NETO CONT., SALDO FINAL EJERCICIO 2022</b>	<b>22.963</b>	<b>67.700</b>	<b>148.583</b>	<b>63.007</b>	<b>1.770</b>	<b>447.739</b>	<b>5.008</b>	<b>314.388</b>	<b>1.071.158</b>		

## 4.2 – Inversiones del año

Las inversiones de los ejercicios 2022 y 2021, en miles de euros, han sido las siguientes:

(Miles de euros)	<u>Año 2022</u>
Compra trenes	51.979
Autobuses	50.819
Autobuses AMB	25.853
Vías	20.679
Cocheras	9.087
Remodelación de estaciones/red	6.134
Mejoras trenes	4.031
Equipos informáticos	3.957
Remodelación trenes serie 2100	3.645
Red embarcada Bus	3.624
Regarga eléctrica	2.701
Elementos movilidad pasaje (ascensores/escaleras mec.)	2.078
Intereses intercalarios trenes	1.982
Señales, Enclavamientos y Telemando	1.876
Mejoras edificios/talleres	1.380
Equipos de medida y laboratorio	905
Sistemas de voz y datos	899
Vehículos mantenimiento	666
Material de reserva de trenes	631
Sistemas de seguridad y protección contra incendios	576
Renovación instalaciones fijas (gran revisión)	566
Climatización	534
Sistema de validación y venta	531
Sistema de información al pasaje	516
Puertas de andén	431
Maquinaria y utillaje mantenimiento	416
Túneles y máquinas de lavado	300
Megafonía e interfonía	215
Centro transformación	165
Subcentrales	159
Electrificación líneas y alumbrado	143
Funicular revisión y material de reserva	107
Radiocomunicaciones	86
Centro médico (Colaboradora)	75
Renovación dependencias Telerérico	57
Mobiliario industrial y oficinas	32
Materia Móvil (proyecto AMBICI)	30
Instalaciones de agua y depuradoras	27
Centro médico (Prevención)	26
Estación con acometida (proyecto AMBICI)	26
Simulador conducción trenes	19
Pozos ventilación y ventilación estaciones/túneles	16
Equipos de rescate	8
Varios	1.249
<b>Total</b>	<b>199.236</b>

En la sociedad Transports de Barcelona, SA se han ejecutado inversiones por importe de 25.853 miles de euros correspondientes a compra de autobuses que, una vez recepcionados, se cederán para su explotación al AMB. A efectos contables se efectúa la baja con cargo a la financiación a recibir.

A lo largo del ejercicio 2022 se ha producido la cesión al AMB de los 30 buses que el AMB encargó comprar a Transports de Barcelona, SA y que se incorporaron a lo largo del ejercicio 2021 por importe de 11.157 miles de euros

A efectos del Contrato Programa, las inversiones, considerando las correspondientes a inmovilizado intangible, han sido de 109.370 miles de euros.

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2021</b>
Opción compra trenes renting serie 5000	110.175
Autobuses	48.106
Compra trenes	31.947
Remodelación de estaciones/red	6.313
Cocheras	5.833
Mejoras trenes	4.625
Vías	3.652
Remodelación trenes serie 2100	3.648
Mejoras edificios/talleres	3.561
Intereses intercalarios trenes	3.271
Elementos movilidad pasaje (ascensores/escaleras mec.)	2.581
T-Mobilitat	2.495
Equipos informáticos	2.273
Material de reserva de trenes	2.083
Sistemas de voz y datos	1.765
Sistemas de seguridad y protección contra incendios	1.280
Recarga eléctrica	1.121
Renovación instalaciones fijas (gran revisión)	916
Señales, Enclavamientos y Telemando	890
Red embarcada Bus	655
Electrificación líneas y alumbrado	638
Maquinaria y utillaje mantenimiento	602
Vehículos mantenimiento	598
Radiocomunicaciones	472
Puertas de andén	411
Equipos de medida y laboratorio	299
Sistema validación y venta	260
Mobiliario industrial y oficinas	201
Túneles y máquinas de lavado	170
Centro médico (Colaboradora)	170
Pozos ventilación y ventilación estaciones/túneles	139
Megafonía e interfonía	125
Funicular revisión y material de reserva	85
Subcentrales	82
Instalaciones de agua y depuradoras	69
Centro de transformación	56
Centro médico (Prevención)	74
Climatización	27
Varios	1.232
<b>Total</b>	<b>242.900</b>

A efectos del Contrato Programa, las inversiones, considerando las correspondientes a inmovilizado intangible, han sido de 86.819 miles de euros.

#### 4.3 – 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 3.4). Los 39 trenes adquiridos por ejercicio de la opción de compra, se amortizan por su vida útil restante.

#### 4.4 – Bienes totalmente amortizados

Al cierre de los ejercicios 2022 y 2021, las cuentas de inmovilizado incluyen bienes totalmente amortizados en uso, con el siguiente detalle en miles de euros:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
<b>Construcciones</b>	<b>153.460</b>	<b>151.490</b>
<b>Resto de inmovilizado material:</b>		
- Maquinaria	161.463	148.175
- Mobiliario	8.074	7.242
- Equipos para procesos de información	17.776	16.623
- Elementos de transporte	424.367	400.300
- Repuestos	23.762	24.737
<b>Total resto de inmovilizado material</b>	<b>635.442</b>	<b>597.077</b>
<b>Total inmovilizado material</b>	<b>788.902</b>	<b>748.567</b>

#### 4.5 – 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 2022</b>	<b>Subvenciones</b>	<b>Coste de los activos</b>	<b>Valor neto</b>
<b>(Miles de euros)</b>	<b>recibidas</b>	<b>relacionados</b>	<b>contable</b>
Subvención Infraestr. Generalitat 2º Convenio	2.807	2.807	0
Subvención Integración tarifaria	5.940	5.940	0
Subvención Peaje L-2	162	207	0
Subvención Infraestr. Generalitat 1er Convenio	5.518	5.518	0
Subvención 6 trenes para conversión L-4 a L-2	36.365	36.365	5.654
Subvención ATP-ATO trenes Can Cuiàs	12.403	12.403	2.960
Subvención 16 puertas frontales trenes L-9	6.350	6.357	3.054
Subvención MOU TV	350	367	0
Subvención 6 trenes S/9000	43.674	43.674	30.632
Subvención 12 trenes	92.118	94.830	86.119
Subvención 42 trenes	152.175	161.187	161.187
Subvención 8 trenes	24.107	24.826	24.826
Subvención 39 trenes	110.175	110.175	95.661
Subvención Insero	1.792	66.306	0
Subvención medio ambiente reducción emisiones NOx	72	1.080	0
Subvención Institut Català d'Energia	216	3.473	0
Subvención Gas Natural por reducción emisiones	6.962	87.309	21.439
Subvención IDAE transformación buses diesel-híbridos	1.139	2.566	0
Subvención IDAE compra buses híbridos	830	5.424	468
Subvención IDAE-Iluminación túnel	206	1.236	1.121
Subvención Proyecto Scada	58	224	40
Subvención ACCIÓ transformación buses gas-híbridos	127	677	0
Subvención Distribuidora Automática	60	60	18
Subvención ELENA	713	1.832	37
Subvención Wifi Ciudadano	2.572	2.589	108
Subvenció CEF-INEA	5.080	35.448	29.388
Subvención vehiculos eléctricos	151	1.171	676
Subvención digitalizaicón Metro	1.154	1.282	1.282
Subvención videovigilancia embarcada MITMA	3.621	4.023	4.023
Subvención compra busdes eléctricos MITMA	7.400	15.524	15.524
Ingreso en capital Colaboradora INSS	3.077	3.077	3.077
<b>Total</b>	<b>527.374</b>	<b>737.957</b>	<b>487.294</b>

Adicionalmente se tienen que considerar las subvenciones en capital de Contrato Programa descritas en las notas 6 y 14.

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Subvenciones recibidas</b>	<b>Coste de los activos relacionados</b>	<b>Valor neto contable</b>
Subvención Infraestr. Generalitat 2º Convenio	2.807	2.807	0
Subvención Integración tarifaria	5.940	5.940	0
Subvención Peaje L-2	162	207	0
Subvención Infraestr. Generalitat 1er Convenio	5.518	5.518	0
Subvención 6 trenes para conversión L-4 a L-2	36.365	36.365	7.108
Subvención ATP-ATO trenes Can Cuiàs	12.403	12.403	3.456
Subvención 16 puertas frontales trenes L-9	6.350	6.357	3.309
Subvención MOU TV	350	367	0
Subvención 6 trenes S/9000	43.674	43.674	32.379
Subvención 12 trenes	92.118	94.830	89.912
Subvención 42 trenes	106.540	111.496	111.496
Subvención 8 trenes	17.763	17.981	17.981
Subvención 39 trenes	110.175	110.175	104.842
Subvención Insero	2.690	98.951	0
Subvención medio ambiente reducción emisiones NOx	72	1.080	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 ACCIÓ transformación buses gas-híbridos	127	677	0
Subvención Distribuidora Automática	60	60	24
Subvención ELENA	713	1.832	57
Subvención Wifi Ciudadano	2.572	2.589	199
Subvención CEF-INEA	5.379	35.202	32.197
Subvención vehiculos eléctricos	103	637	280
Ingreso en capital Colaboradora INSS	3.002	3.002	3.002
<b>Total</b>	<b>466.848</b>	<b>697.321</b>	<b>433.974</b>

Adicionalmente se tienen que considerar las subvenciones en capital de Contrato Programa descritas en las notas 6 y 14.

#### 4.6 – Seguros

Es política de las Sociedades 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.

#### 4.7 – Bienes financiados en régimen de leasing financiero

##### a) Elementos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Hacen referencia a los siguientes contratos vigentes, cuyos importes están expresados en miles de euros (nota 7.1.2), correspondientes a las inversiones totalmente activadas:

<b>Año 2022</b>				
<b>(Miles de euros)</b>				
<b>Fecha</b>	<b>Nº Elementos</b>	<b>Coste</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor Neto</b>
CAIXABANK 03-06-2021 (Leasing financiero trenes)	19	53.675	7.071	46.604
SABADELL 03-06-2021 (Leasing financiero trenes)	10	28.250	3.721	24.529
BBVA 03-06-2021 (Leasing financiero trenes)	10	28.250	3.721	24.529
SABADELL 17-04-2018 (Leasing financiero trenes)	3	23.376	2.148	21.228
BBVA 17-04-2018 (Leasing financiero trenes)	3	23.417	2.189	21.228
CAIXABANK 17-04-2018 (Leasing financiero trenes)	4	31.783	2.431	29.352
BANKIA 27-03-2018 (Leasing financiero trenes)	2	16.254	1.943	14.311
BBVA 08-04-2009 (Leasing financiero trenes)	3	21.794	6.508	15.286
CAIXABANK 08-04-2009 (Leasing financiero trenes)	2	14.582	4.355	10.227
BANKINTER 23-06-2009 (Leasing financiero trenes)	1	7.299	2.180	5.119
<b>Total</b>		<b>248.680</b>	<b>36.267</b>	<b>212.413</b>

En el ejercicio 2019 se formalizó 1 contrato de arrendamiento financiero para la financiación de la adquisición de un tren, por un importe total de 6.344 miles de euros, de los cuales a 31 de diciembre de 2022 se ha contabilizado como inversión en curso un importe de 5.075 miles de euros. El contrato se firmó en fecha 22 de noviembre de 2019.

<b>Año 2021</b>				
<b>(Miles de euros)</b>				
<b>Fecha</b>	<b>Nº Elementos</b>	<b>Coste</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor Neto</b>
CAIXABANK 03-06-2021 (Leasing financiero trenes)	19	53.675	2.598	51.077
SABADELL 03-06-2021 (Leasing financiero trenes)	10	28.250	1.367	26.883
BBVA 03-06-2021 (Leasing financiero trenes)	10	28.250	1.367	26.883
SABADELL 17-04-2018 (Leasing financiero trenes)	3	23.376	1.213	22.163
BBVA 17-04-2018 (Leasing financiero trenes)	3	23.417	1.252	22.165
CAIXABANK 17-04-2018 (Leasing financiero trenes)	4	31.783	1.160	30.623
BANKIA 27-03-2018 (Leasing financiero trenes)	2	16.254	1.293	14.961
BBVA 08-04-2009 (Leasing financiero trenes)	3	21.794	5.637	16.157
CAIXABANK 08-04-2009 (Leasing financiero trenes)	2	14.582	3.771	10.811
BANKINTER 23-06-2009 (Leasing financiero trenes)	1	7.299	1.888	5.411
<b>Total</b>		<b>248.680</b>	<b>21.546</b>	<b>227.134</b>

En el ejercicio 2019 se formalizó 1 contrato de arrendamiento financiero para la financiación de la adquisición de un tren, por un importe total de 6.344 miles de euros, de los cuales a 31 de diciembre de 2021 se contabilizó como inversión en curso un importe de 3.806 miles de euros. El contrato se firmó en fecha 22 de noviembre de 2019.

Respecto a los contratos firmados en el ejercicio 2018, a 31 diciembre de 2021 ya se había producido la total activación de la inversión asociada.

#### **b) Elementos de Transports de Barcelona, SA**

La información relativa a los bienes financiados con leasing, en miles de euros, figura a continuación (nota 7.1.2):

Año 2022				PRINCIPAL				
Fecha del Contrato	Importe total del Contrato	Coste de los bienes en origen	Fecha finalización contratos	Cuotas años anteriores	Cuotas año 2022	Cuotas pdtes.pago pag. 31-12-22	Principal más int. pdtes. de pago 31-12-22	Valor residual
<b>LEASINGS</b>								
18/06/2008	4.309	4.309	28/04/2023	3.891	375	43	43	43
18/06/2008	2.564	2.564	07/04/2023	2.316	223	25	25	26
14/04/2010	732	732	13/01/2023	661	64	7	7	7
22/04/2010	2.836	2.836	28/04/2023	2.560	248	28	28	28
14/04/2010	5.611	5.611	28/04/2023	5.069	486	56	56	56
22/04/2010	5.257	5.257	25/08/2023	4.521	454	282	282	53
09/04/2010	2.578	2.578	28/04/2023	2.328	225	25	25	26
31/05/2010	2.303	2.303	09/04/2024	1.870	203	230	236	23
22/04/2010	2.755	2.755	03/07/2024	2.119	239	397	410	28
26/04/2011	4.014	4.014	04/10/2024	3.086	541	387	390	40
26/04/2011	3.348	3.348	19/08/2024	2.575	290	483	498	33
26/04/2011	2.418	2.418	29/05/2025	1.758	206	454	472	24
26/04/2011	3.653	3.653	30/04/2024	2.948	329	376	388	37
26/04/2011	1.424	1.424	28/05/2024	1.149	129	146	151	14
08/05/2013	1.609	1.609	28/08/2025	948	150	511	578	93
10/05/2013	3.396	3.396	13/02/2024	2.965	163	268	281	80
10/05/2013	1.620	1.620	28/02/2026	906	148	566	643	17
08/05/2015	5.715	5.715	02/04/2026	3.409	546	1.760	1.821	57
08/05/2015	3.095	3.095	01/03/2028	1.549	243	1.303	1.364	31
08/05/2015	664	664	12/02/2028	332	54	278	290	7
04/05/2015	4.563	4.563	30/03/2028	2.320	357	1.886	1.940	46
04/05/2015	2.281	2.281	14/04/2026	1.361	218	702	726	23
25/05/2016	5.065	5.065	08/02/2029	2.098	384	2.583	2.721	152
10/05/2016	3.438	3.438	13/03/2027	1.740	323	1.375	1.423	34
10/05/2016	11.497	11.497	09/03/2029	4.905	888	5.704	5.972	115
25/05/2016	7.144	7.144	19/03/2029	3.082	554	3.508	3.619	71
25/05/2016	3.498	3.498	29/03/2029	1.504	271	1.723	1.787	35
30/03/2017	16.668	16.668	25/04/2030	5.962	1.291	9.415	9.634	167
30/03/2017	3.415	3.415	30/03/2029	1.019	287	2.109	2.177	34
06/04/2017	4.083	4.083	06/04/2029	1.218	344	2.521	2.602	41
06/04/2017	8.330	8.330	06/04/2029	2.486	700	5.144	5.309	83
26/07/2017	3.560	3.560	26/07/2029	1.063	301	2.196	2.263	36
26/07/2017	2.115	2.115	26/07/2029	632	178	1.305	1.345	21
08/11/2017	4.646	4.646	26/07/2030	1.488	361	2.797	2.848	46
08/11/2017	4.388	4.388	26/07/2030	1.406	340	2.642	2.690	44
10/11/2017	3.537	3.537	26/07/2030	1.133	274	2.130	2.169	35
10/11/2017	3.537	3.537	26/07/2030	1.114	269	2.154	2.254	35
19/03/2018	16.147	16.147	19/03/2030	4.203	1.367	10.577	10.736	161
19/03/2018	3.460	3.460	28/01/2031	974	267	2.219	2.267	35
19/03/2018	2.301	2.301	28/02/2031	652	180	1.469	1.483	23
19/03/2018	4.606	4.606	28/02/2031	1.305	359	2.942	2.969	46
19/03/2018	919	919	17/01/2031	260	72	587	592	9
19/03/2018	604	604	28/02/2031	171	47	386	389	6
19/03/2018	6.451	6.451	28/01/2031	1.816	498	4.137	4.228	65
21/05/2021	4.499	4.499	16/01/2034	185	392	3.922	3.945	45
21/05/2021	20.806	1.040	06/03/2034	-	1.040	-	-	49
28/07/2022	17.707	17.707	30/09/2035	-	885	16.822	17.788	177
28/07/2022	14.096	704	31/10/2035	-	704	-	-	-
28/07/2022	12.353	617	31/10/2035	-	617	-	-	-
21/05/2021	8.999	8.999	06/03/2034	371	784	7.844	7.973	90
04/08/2022	7.525	5.002	30/09/2035	-	376	4.626	5.096	50
17/10/2022	7.042	352	31/08/2034	-	352	-	-	-
17/10/2022	568	28	31/08/2034	-	28	-	-	-
17/10/2022	3.015	150	28/02/2035	-	150	-	-	-
	<b>282.764</b>	<b>225.252</b>		<b>91.428</b>	<b>20.774</b>	<b>113.050</b>	<b>116.933</b>	<b>2.498</b>
	(1)	(2)		(3)	(4)(7)	(5)	(6)	

(1) Importe total de los contratos firmados con los proveedores. Incluye valor residual e IVA no deducible.

(2) Coste de los bienes en origen (importe dispuesto). Incluye IVA no deducible.

(3) Cuotas de principal satisfechas en los años 2008 a 2022. Incluye IVA no deducible.

(4) Cuotas de principal satisfechas en el año 2022. Incluye IVA no deducible.

(5) Cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2022. Incluye valor residual e IVA no deducible.

(6) Cuotas totales (principal más intereses, más valor residual), pendientes de pago a 31 de diciembre de 2022.

En el pasivo de la Empresa se incluyen las cuotas de principal pendientes de pago a 31 de diciembre de 2022, incluido valor residual e IVA no deducible.

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

Año 2021				PRINCIPAL				
Fecha del Contrato	Importe total del Contrato	Coste de los bienes en origen	Fecha finalización contratos	Cuotas años anteriores	Cuotas año 2021	Cuotas pdtes.pago pag. 31-12-21	Principal más int. pdtes. de pago 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.

#### **4.8 – 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 Millora 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 2022, un importe de gastos de urbanización en curso registrados y anticipados por Transports de Barcelona, SA de 13.795 miles de euros.

En fecha 7 de octubre de 2022 se ha firmado la escritura de declaración de obra nueva, extinción de condominio, división en régimen de propiedad horizontal y protocolización de estatutos y constitución de un complejo inmobiliario, adjudicaciones y constitución de servidumbre entre el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y Transports de Barcelona, SA de la finca FR.05 resultante del Proyecto de Reparcelación del Sector “Triangle Ferroviari”.

#### **4.9 – 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 día 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 Tranports 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.

#### 4.10 – Bajas de inmovilizado material

El resultado de los ejercicios 2022 y 2021 derivado de la alienación o disposición por otros medios de elementos del inmovilizado material, en miles de euros, es el siguiente:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b> <b>inventario</b>	<b>Importe</b> <b>amortizado</b>	<b>Ingresos</b>	<b>Resultado</b>
Baja de pavimento por sustitución	489	489	0	0
Baja material de parque	1.975	1.975	0	0
Desguace aire acondicionado bateadora	9	9	0	0
Desguace bomba agotamiento	3	2	0	-1
Desguace caldera	19	19	0	0
Desguace elementos periféricos	8	8	0	0
Desguace equipos elevadores	17	17	0	0
Desguace equipos de vigilancia	20	20	0	0
Desguace horno eléctrico	1	1	0	0
Desguace maq., instalaciones y utillaje de talleres	6	6	0	0
Desguace máquinas de autoliquidación	103	103	0	0
Desguace puertas M-90	15	15	0	0
Desguace túneles de lavado	322	322	0	0
Donación de un camión	38	38	0	0
Venta de autobuses	36.130	36.094	424	388
<b>Total</b>	<b>39.155</b>	<b>39.118</b>	<b>424</b>	<b>387</b>

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor inventario</b>	<b>Importe amortizado</b>	<b>Ingresos</b>	<b>Resultado</b>
Desguaces asensores y escaleras mecánicas	150	150	0	0
Desguace equipos audiovisuales	19	19	0	0
Desguace maq., inst. y utillaje de talleres	179	178	0	-1
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
Baja equipos en cabinas	415	415	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	126	126	7	7
<b>Total</b>	<b>47.727</b>	<b>47.692</b>	<b>291</b>	<b>256</b>

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

A 31 de diciembre de 2022 los compromisos de adquisición de inmovilizado de las Sociedades son de 463.976 miles de euros (a 31 de diciembre de 2021 eran de 524.737 miles de euros). Estas inversiones se prevén financiar, en su mayor parte, con recursos a recibir de los Contratos Programa.

## NOTA 5 – INMOVILIZADO INTANGIBLE

### 5.1 – Estado de movimientos del inmovilizado intangible

Los movimientos registrados durante los ejercicios 2022 y 2021 han sido los siguientes:

(Miles de euros)	Derechos de Traspaso	Aplicaciones informáticas	Cesión Jocs Florals	Otros inmoviliz.	Total
<b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	<b>6.500</b>	<b>74.042</b>	<b>225</b>	<b>84</b>	<b>80.851</b>
(+) Adquisiciones	0	3.556	0	0	3.556
(-) Bajas	0	0	0	0	0
(+) Traspasos de otras partidas	0	1.523	0	0	1.523
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	<b>6.500</b>	<b>79.121</b>	<b>225</b>	<b>84</b>	<b>85.930</b>
<b>SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	<b>6.500</b>	<b>79.121</b>	<b>225</b>	<b>84</b>	<b>85.930</b>
(+) Adquisiciones	0	3.830	0	0	3.830
(-) Bajas	0	0	0	0	0
(+) Traspasos de otras partidas	0	2.121	0	0	2.121
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	<b>6.500</b>	<b>85.072</b>	<b>225</b>	<b>84</b>	<b>91.881</b>
<b>AMORT.ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2021</b>	<b>1.721</b>	<b>62.726</b>	<b>150</b>	<b>78</b>	<b>64.675</b>
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	185	4.871	0	0	5.056
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	20	0	0	20
(-) Disminuc.por salidas, bajas, reducc.o trasp.	0	0	0	0	0
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021</b>	<b>1.906</b>	<b>67.617</b>	<b>150</b>	<b>78</b>	<b>69.751</b>
<b>AMORT.ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2022</b>	<b>1.906</b>	<b>67.617</b>	<b>150</b>	<b>78</b>	<b>69.751</b>
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	184	5.096	0	0	5.280
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0	0
(-) Disminuc.por salidas, bajas, reducc.o trasp.	0	0	0	0	0
<b>SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022</b>	<b>2.090</b>	<b>72.713</b>	<b>150</b>	<b>78</b>	<b>75.031</b>
<b>V.NETO CONT., SALDO FINAL EJERCICIO 2022</b>	<b>4.410</b>	<b>12.359</b>	<b>75</b>	<b>6</b>	<b>16.850</b>

En fecha 25 de julio de 2014, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA firmó un acta administrativa para la cesión de mutuo acuerdo del edificio de Jocs Florals al Ayuntamiento de Barcelona, dado que esta finca está incluida en el polígono de actuación urbanística 1 de la modificación del Plan General Metropolitano en el ámbito de la estación de Sants y alrededores, que generó un derecho de aprovechamiento urbanístico, con un valor neto contable a 31 de diciembre de 2014 de 75 miles de euros, reflejado en el cuadro anterior y que se traspasó desde el epígrafe de Inversiones Inmobiliarias.

Este derecho se materializará con la ejecución del Proyecto de Reparcelación.

## 5.2 – 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 Transports de Barcelona, SA 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, Transports de Barcelona, SA 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 2022 se había hecho efectivo la totalidad del importe.

## 5.3 – 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:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Investigación y Desarrollo	72	72
Propiedad Industrial	2	2
Aplicaciones Informáticas	60.662	55.759
<b>Total</b>	<b>60.736</b>	<b>55.833</b>

## 5.4 – 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 2022 y 2021.

## NOTA 6 – 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, Àrea 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 2021 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, 2014-2017 y 2018-2021.

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 27 de diciembre de 2022 se ha firmado el Contrato Programa entre la ATM, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA para el ejercicio 2022 y en el cual se establecen las necesidades corrientes del ejercicio 2022 así como las de saneamientos financiero a subvencionar por compromisos del anterior Contrato Programa 2014-2017 y previstos hasta el año 2031.

En fecha 19 de diciembre de 2022 el Consejo de Administración de la ATM ha aprobado el Contrato Programa de TMB 2022 en el que se recogen las necesidades previstas para TMB y las aportaciones de la ATM, que junto con las subvenciones finalistas por la bonificación de títulos de transporte (según acuerdo del Consejo de Administración de la ATM de 26 de julio de 2022, nota 15.,1) y una parte de los fondos de reserva disponibles a 31-12-2021, conforman la financiación del ejercicio, con el compromiso de establecer los mecanismos necesarios para equilibrar las necesidades y la financiación del servicio prestado por TMB en los Contratos Programa futuros.

En relación a este último compromiso, la ATM ha reconocido, por acuerdo del Consejo de Administración de 19 de diciembre de 2022, unas necesidades de TMB estimadas como máximo de 124.000 miles de euros para el conjunto de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, no cubiertas con los recursos disponibles de 2022, que han sido provocadas por el incremento de los gastos de energía y carburantes por la invasión de Ucrania por Rusia en marzo de 2022, la no recuperación de la demanda respecto al ejercicio 2019, el incremento de la inflación, y otros impactos exógenos a la gestión de las empresas.

Posteriormente, la ATM ha autorizado a TMB a utilizar el fondo de reserva de 2021 por un importe de 29.795 miles de euros, adicionales a los ya previstos en el Contrato Programa y a la liquidación del Contrato Programa 2018-2021.

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 el pacto onceavo establece el objetivo de firmar un Contrato Programa para las necesidades del período 2022-2025 antes de 31 de diciembre de 2022 y el compromiso de la ATM para realizar las gestiones pertinentes para que los presupuestos del año 2023 de las Administraciones Consorciadas incluyan un partida presupuestaria lo más cercana posible a las necesidades previstas. El Contrato Programa 2022-2025 no se ha podido firmar antes de 31 de diciembre de 2022.

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 2022 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.

### **6.1 - Objetivos del Contrato Programa 2022**

El objeto del Contrato Programa 2022 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.

## 6.2 – Liquidación del Contrato Programa 2018-2021

La Comisión de Seguimiento del Contrato Programa 2018-2021, en su reunión del 27 de abril de 2022, aprobó la propuesta de liquidación correspondiente al ejercicio 2021. En el cuadro siguiente se indican los importes de las necesidades por conceptos:

(Miles de euros)	COMISIÓN DE SEGUIMIENTO CP 2021
<b>RESULTADO NETO CUENTA DE RESULTADOS (sin rénting ni canon)</b>	<b>451.073</b>
Rénting de trenes	48.909
Canon Ifercat L9	118.693
<b>RESULTADO NETO TOTAL (Cuenta de Resultados)</b>	<b>618.675</b>
Plan de mejora Bus/Metro y nuevas actuaciones	43.272
Plan de mejora desamiantado 6 trenes	0
Amortización leasing 6 trenes s/9000	2.189
Amortización leasing 12 trenes	4.571
Amortización leasing 42 trenes	189
Amortización lease back 39 trenes	15.881
Devolución principal Saneamiento	26.000
Pago diferido ATM (2017-2022)	3.139
<b>Total otros conceptos</b>	<b>95.241</b>
<b>TOTAL NECESIDADES CONTRATO PROGRAMA</b>	<b>713.916</b>

Según el Contrato Programa 2021, el presupuesto definitivo de la ATM y la liquidación del Contrato Programa 2021, estas necesidades tienen la siguiente financiación:

(Miles de euros)	COMISIÓN DE SEGUIMIENTO CP 2021
<b>Liquidación CP 2021</b>	<b>2021</b>
Total aportaciones 2021	690.937
Fondo reserva CP 2019	3.656
Fondo reserva CP 2020	19.324
<b>Total</b>	<b>713.916</b>
Necesidades reales año 2021	713.916
<b>Total</b>	<b>713.916</b>

La Comisión de Seguimiento del Contrato Programa 2021 en su reunión para la aprobación de la liquidación del Contrato Programa 2021, manifestó que el año 2021 se había cerrado de forma equilibrada debido a la disminución de necesidades corrientes, disminución de inversiones y se había utilizado parte del fondo de reserva del operador, resultando un fondo de reserva de 39.917 miles de euros, el cual tiene los siguientes orígenes/finalidades:

- Fondo de reserva canon L9: 8.823 miles de euros.
- Fondo de reserva del superávit del fondo autonómico: Covid-19 ejercicio 2020: 1.299 miles de euros.
- Fondo de reserva a aplicar en ejercicios futuros: 29.795 miles de euros.
- Fondo de reserva acumulado a 31-12-2021 pendiente de aplicar: 39.917 miles de euros.

## 6.3 – Contrato Programa 2022. Necesidades y aportaciones

### 6.3.1 – Necesidades a subvencionar

El Contrato Programa 2022 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 2022 tal como se indica a continuación:

(Miles de euros)	NECESIDADES PREVISTAS POR TMB
<b>RESULTADO NETO CUENTA DE RESULTADOS (sin renting ni canon)</b>	<b>472.035</b>
Rénting de trenes	47.027
Canon Ifercat L9	111.414
<b>RESULTADO NETO TOTAL (Cuenta de Resultados)</b>	<b>630.476</b>
Plan de mejora Bus/Metro y nuevas actuaciones	134.447
Devolución principal Saneamiento	26.900
Pago diferido ATM (2017-2022)	3.139
Amortización leasing 6 trenes s/9000	2.260
Amortización leasing 12 trenes	5.137
Amortización leasing 42 trenes	303
Amortización lease back 39 trens CAF	14.893
<b>Total otros conceptos</b>	<b>187.080</b>
Disminución necesidades por financiación diferida flota Bus (1)	-33.962
<b>TOTAL NECESIDADES A SUBVENCIONAR</b>	<b>783.594</b>
<b>INVERSIÓN PREVISTA</b>	<b>174.720</b>

(1) Las inversiones de la flota de Bus se financiarán con aportaciones de la ATM en un período de 8 años.

Las aportaciones de la ATM para 2022, incluyen entre otras, la asistencia técnica que TMB presta a la ATM para la implantación y ejecución del proyecto T-Mobilitat valorada en 419 miles de euros.

El Contrato Programa 2022 establece que el sumatorio de las aportaciones corrientes devengadas de la ATM durante el ejercicio no sea superior a la cifra máxima prefijada. En este sentido, se evaluará en la liquidación anual, la evolución de las transferencias corrientes devengadas de la ATM, de tal manera que si son inferiores a las previstas, la Comisión de Seguimiento acordará la creación de una cuenta reserva en TMB para aplicar al resto de ejercicios del CP, a propuesta de la Comisión de Seguimiento, y si son superiores a las previstas, la Comisión de Seguimiento evaluará cual ha sido el origen de esta desviación, y si cabe, se elevará a los órganos de gobierno de la ATM los mecanismos de corrección pertinente. Así, teniendo en cuenta que la liquidación del CP, se realizará de manera acumulada al final de período, y que el objetivo es que el volumen total de transferencias corrientes devengadas ATM no supere la cifra prevista en este CP, en el caso que se produjese una desviación en alguno de los ejercicios, ésta se compensará con la cuenta reserva TMB. Según estos condicionantes se reconoce que TMB deberá poder equilibrar las cuentas de cada ejercicio.

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 siguientes 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 los trenes hasta el año 2021. A 31 de diciembre de 2022, la inversión acumulada de estos trenes, excluidos los intereses intercalarios, es de 92.118 miles de euros igual que a 31 de diciembre de 2021. Las obligaciones económicas de estos contratos se incorporarán en los siguientes 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 2022, la inversión acumulada en la adquisición de estos trenes es de 152.175 miles de euros (106.540 miles de euros en el ejercicio 2021), excluidos los intereses intercalarios. La incorporación de las necesidades derivadas de este acuerdo, se incluirá en los Contratos Programa a suscribir 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 se 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 2022, la inversión acumulada en la adquisición de estos trenes es de 24.107 miles de euros (17.763 miles de euros en el ejercicio 2021). La incorporación de las necesidades derivadas 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 aprobó aceptar la propuesta de modificación, cesión, ejercicio de la 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.
- En fecha 19 de diciembre de 2022, el Consejo de Administración de la ATM reconoció las necesidades de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA por un total de 7.900 miles de euros, con los objetivos de, por un lado, incrementar la participación pública en la sociedad SOC Mobilitat (3.950 miles de euros) y por otro lado, suscribir un crédito subordinado por parte de SOC Mobilitat (3.950 miles de euros).

### **6.3.2 – 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 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 6.3.1.

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 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 parar el ejercicio 2022 han sido de 47.601 miles de euros (48.133 miles de euros en el ejercicio 2021).

### 6.3.3 – Resultado a liquidar del ejercicio 2022 respecto a la previsión de Contrato Programa

Los importes reales registrados al cierre del ejercicio 2022 y su distribución entre Sociedades se detalla a continuación:

<b>Año 2022 (real)</b>			
<b>SUBVENCIONS (Miles de euros)</b>	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>TOTAL</b>
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias (1)	212.522	266.947	479.469
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por canon L9/10 (2)	113.919	0	113.919
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por renting trenes	47.830	0	47.830
Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	26.900	0	26.900
Amortización leasing 6 trenes s/9000	2.260	0	2.260
Amortización leasing 12 trenes	5.137	0	5.137
Amortización leasing 42 trenes	303	0	303
Amortización lease back 39 trenes	14.881	0	14.881
Plan de mejora de Bus y Metro (3)	18.043	40.671	58.714
Aportación diferida ATM	3.140	0	3.140
Aportación SOC Mobilitat (notas 14.1 i 7.8)	3.950	3.950	7.900
<b>Total</b>	<b>448.885</b>	<b>311.568</b>	<b>760.453</b>

(1) No incluye el rénting de trenes ni el canon 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 119.527,4 miles de euros, de los cuales 5.608,1 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 2022 para la mejora del estado de los activos de Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, sin otra financiación finalista.

Dentro de las necesidades de 2022 se incluye el Plan de mejora de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, que está compuesto por las siguientes partidas:

<b>PLAN DE MEJORA 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Altas inversión 2022</b>	<b>107.061</b>	<b>95.231</b>	<b>202.292</b>
<b>Inversiones no financiadas por CP 2022</b>	<b>67.030</b>	<b>25.892</b>	<b>92.922</b>
Nuevo Centro Mèdic TMB -Colaboradora INSS	36	39	75
Inversión 42 trenes	45.635	0	45.635
Inversión 4 trenes s/7000 (ampliación de los 42 trenes)	6.344	0	6.344
Subvención Generalitat Renovación Via L5 (*)	15.015	0	15.015
Flota Buses AMB	0	25.853	25.853
<b>Altas de inversión 2022 a efectos CP (1)</b>	<b>40.031</b>	<b>69.339</b>	<b>109.370</b>
<b>Subvenciones 2022 devengadas (2)</b>	<b>1.185</b>	<b>9.326</b>	<b>10.511</b>
Subvención MITMA	1.154	9.581	10.735
Subvención IDAE-ICAEN	31	17	48
Subvención CEF-INEA regularització	0	-272	-272
<b>Amortización Neta (3)</b>	<b>20.803</b>	<b>19.342</b>	<b>40.145</b>
<b>Plan de Mejora año 2022 (1) - (2) - (3)</b>	<b>18.043</b>	<b>40.671</b>	<b>58.714</b>

(\*) Esta subvención está previsto que se formalice en el ejercicio 2023

Según el Contrato Programa 2022 y el presupuesto definitivo de la ATM para el año 2022, estas necesidades tienen la siguiente financiación:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Total</b>
<b>Necesidades Reales</b>	<b>760.453</b>
<b>Financiación necesidades 2022 (1)</b>	
<i>Aportaciones recibidas de ATM</i>	574.498
<i>Aportación por servicios prestados</i>	-419
Total Aportaciones recibidas de ATM	574.079
Fondo de Reserva CP 2020	1.217
Fons de Reserva CP 2020 aplicado a canon ferroviario	8.114
Resto Fondo de Reserva CP 2020	29.795
Aportación bonificación títulos de transporte	44.809
Aportación adicional CP 19-12-2022 (a liquidar período 2023-2028)	102.439
<b>Total financiación necesidades 2022</b>	<b>760.453</b>

(1) La liquidación provisional del ejercicio 2022 queda pendiente de la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa ATM-TMB, y posterior aprobación por el Consejo de Administración de la ATM.

(2) Este importe corresponde a la liquidación definitiva correspondiente a la rebaja de tarifas de títulos integrados que pertenecen a ATM según acuerdo de su Consejo de Administración de 26 de julio de 2022.

La aportación ordinaria de la ATM para el año 2022 es de 574.079 miles de euros, que se complementa con un fondo de reserva del Contrato Programa 2020 por importe de 31.012 miles de euros según acta del Consejo de Administración de la ATM de fecha 19 de diciembre de 2022 y posterior escrito de la ATM de fecha 7 de febrero de 2023. Adicionalmente, se aplicará a cubrir las necesidades del ejercicio 2022, un importe de aportaciones adicionales de 102.439 miles de euros, que la ATM pagará entre el 2023 y 2028, más 8.113 miles de euros del fondo de reserva del Contrato Programa que complementará el importe presupuestado por la ATM en concepto de canon ferroviario, hasta alcanzar 119.527 miles de euros de canon ferroviario para el ejercicio 2022.

Asimismo el Fondo de Reserva del Contrato Programa 2020 después de la aplicación para cubrir necesidades de 2022, quedaría de la siguiente manera:

<b>Fondo de Reserva CP 2020 (Milers de euros)</b>	<b>Total</b>
<b>Fondo de Reserva total CP 2020 pendiente de aplicar a 31-12-2021</b>	<b>39.917</b>
Fondo de Reserva total CP 2020	-1.217
Fondo de Reserva total CP 2020 aplicado a canon ferroviario	-8.114
Resto Fondo de Reserva CP 2020	-29.795
<b>Fondo de Reserva CP 2020 pendiente de aplicar a 31-12-2022</b>	<b>791</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 otorgaron 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. En fecha 20 de mayo de 2022 se publica la Orden Ministerial de otorgamiento de las ayudas de la primer convocatoria del programa. Las ayudas otorgadas son las siguientes:

Actuación (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>

En el cuadro del Plan de mejoras de 2022 se detallan las subvenciones acreditadas en el ejercicio 2022 en función de las inversiones afectas ejecutadas.

#### 6.4 – Deudores y acreedores por subvenciones a 31-12-2022 y 31-12-2021

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 2022</b>			
	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>TOTAL</b>
<b>SANEAMIENTO DEUDA CP 2009-2016</b>			
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	349.496	0	349.496
ATM Aportación diferida 2017-2022	3.140	0	3.140
Cobros año 2022	-30.040		-30.040
<b>Total saneamiento deuda CP 2009-2016 (1)</b>	<b>322.596</b>	<b>0</b>	<b>322.596</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 años 2011-2021	-21.009	0	-21.009
Cobros año 2022	-2.260	0	-2.260
<b>Total inversión 6 trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011</b>	<b>20.406</b>	<b>0</b>	<b>20.406</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 2019-2022	-13.473	0	-13.473
<b>INVERSIÓN 12 TRENES año 2018</b>	<b>78.645</b>	<b>0</b>	<b>78.645</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
Año 2022	45.635	0	45.635
Cobros años 2021-2022	-492	0	-492
<b>INVERSIÓN 42 TRENES año 2019</b>	<b>151.683</b>	<b>0</b>	<b>151.683</b>
<b>INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)</b>			
Año 2020	2.538	0	2.538
Año 2021	6.343	0	6.343
Año 2022	3.172	0	3.172
<b>INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)</b>	<b>12.053</b>	<b>0</b>	<b>12.053</b>
<b>INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)</b>			
Año 2021	110.175	0	110.175
Cobros años 2021-2022	-30.762	0	-30.762
<b>INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)</b>	<b>79.413</b>	<b>0</b>	<b>79.413</b>
<b>RESTO ATM</b>			
Subvención corriente año 2022 (sin renting)	326.441	266.947	593.388
Subvención plan de mejoras bus y metro año 2022	18.043	40.671	58.714
Subvención SOC Mobilitat	3.950	3.950	7.900
Cobros año 2022	-301.246	-166.826	-468.072
<b>Total resto ATM</b>	<b>47.188</b>	<b>144.742</b>	<b>191.930</b>
<b>FONDO DE RESERVA 2020</b>	<b>0</b>	<b>-791</b>	<b>-791</b>
<b>Total a cobrar por TMB</b>	<b>711.984</b>	<b>143.951</b>	<b>855.935</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 5,83%.

El total pendiente de cobro “Resto ATM” por 191.930 miles de euros, corresponde al importe pendiente de cobro de la ATM del ejercicio 2022.

Año 2021	METRO	TB	TOTAL
<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 años 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 mejora 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 liquidación de la Comisión de Seguimiento del CP 2013.

Las subvenciones corrientes incluyen los intereses del saneamiento financiero calculados al tipo del 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.

## 6.5 – 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 2022 y 2021, 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 asumen.

Año 2022 (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)	28.100	0	28.100	294.496	0	294.496	322.596
ATM Aportación diferida 2017-2022	0	0	0	0	0	0	0
Inversión 6 trenes L9 2009-2011	2.334	0	2.334	18.072	0	18.072	20.406
Inversión 12 trenes año 2018	5.306	0	5.306	73.339	0	73.339	78.645
Inversión 42 trenes año 2019	3.419	0	3.419	148.264	0	148.264	151.683
Inversión 8 trenes año 2020	0	0	0	12.053	0	12.053	12.053
Inversión 39 trenes lease-back año 2021	14.303	0	14.303	65.110	0	65.110	79.413
ATM Cobros pendientes 2022	47.188	42.303	89.491	0	102.439	102.439	191.930
Fondo de Reserva 2020	0	-791	-791	0	0	0	-791
<b>Total a cobrar por TMB</b>	<b>100.650</b>	<b>41.512</b>	<b>142.162</b>	<b>611.334</b>	<b>102.439</b>	<b>713.773</b>	<b>855.935</b>

Año 2021 (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)	26.900	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>

## 6.6 – Otras deudas

Además de las obligaciones derivadas de la financiación del déficit de explotación, las dos Sociedades mantienen 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 2022 y 2021 de ambas Entidades con Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA es la siguiente, en miles de euros:

**Año 2022**

(Miles de euros)	<u>Ayuntamiento</u>	<u>AMB</u>	<u>Otras Administraciones</u>	<u>Total</u>
<b><u>Otras deudas a largo plazo</u></b>				
Operación compra 30 buses	0	10.721	0	10.721
Operación compra 126 buses	0	16.088	0	16.088
Operación compra 53 buses	0	4.351	0	4.351
Tarifación Social	0	2.500	0	2.500
<b>Total Otras Deudas a largo plazo</b>	<b>0</b>	<b>33.660</b>	<b>0</b>	<b>33.660</b>
<b><u>Otras deudas a corto plazo</u></b>				
Operación compra 30 buses	0	1.055	0	1.055
Operación compra 126 buses	0	734	0	734
Operación compra 53 buses	0	830	0	830
Tarifación Social	0	1.250	0	1.250
CEF (nota 14.1)	0	0	2.406	2.406
Fondos Europeos-Gencat (notas 14.1 y 6.3)	0	0	12.054	12.054
MITMA (nota 14.1)	0	0	10.735	10.735
MOVES (nota 14.1)	0	0	47	47
Cuentas de tráfico	1	0	0	1
Cámara de Compensación M-Card	2	0	0	2
<b>Total Otras Deudas a corto plazo</b>	<b>3</b>	<b>3.869</b>	<b>25.242</b>	<b>29.114</b>
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>37.529</b>	<b>25.242</b>	<b>62.774</b>

**Año 2021**

(Miles de euros)	<u>Ayuntamiento</u>	<u>AMB</u>	<u>Otras Administraciones</u>	<u>Total</u>
<b><u>Otras deudas a largo plazo</u></b>				
Operación compra 30 buses	0	9.725	0	9.725
Tarifación Social	0	3.750	0	3.750
<b>Total Otras Deudas a largo plazo</b>	<b>0</b>	<b>13.475</b>	<b>0</b>	<b>13.475</b>
<b><u>Otras deudas a corto plazo</u></b>				
Operación compra 30 buses	0	1.692	0	1.692
Tarifación Social	0	1.250	0	1.250
CEF (nota 14.1)	0	0	2.677	2.677
Fondos Europeos-Gencat (notas 14.1 y 6.3)	0	0	8.882	8.882
Cuentas de tráfico	13	0	0	13
Cámara de Compensación M-Card	2	0	0	2
<b>Total Otras Deudas a corto plazo</b>	<b>15</b>	<b>2.942</b>	<b>11.559</b>	<b>14.516</b>
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>16.417</b>	<b>11.559</b>	<b>27.991</b>

- a) En fecha 29 de julio de 2020 el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprobó instar a Transports de Barcelona, SA 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 dicha 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 22 de junio de 2021 el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprobó instar a Transports de Barcelona, SA a iniciar el procedimiento, con publicidad o concurrencia según la legislación reguladora de la contratación pública, para la compra de hasta 126 autobuses, con concertación de los correspondientes contratos de arrendamiento financiero o similares para la financiación de dicha adquisición, cuyo uso de vehículos se cederá al AMB para su adscripción al servicio público regular de transporte de viajeros por carretera de diferentes municipios del área metropolitana y también el servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros nocturno de Barcelona. 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.
- c) En fecha 22 de febrero de 2022 el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprobó instar a Transports de Barcelona, SA a iniciar el procedimiento, con publicidad o concurrencia según la legislación reguladora de la contratación pública, para la compra de hasta un máximo de 53 autobuses, con concertación de los correspondientes contratos de arrendamiento financiero o similares para la financiación de dicha adquisición, cuyo uso de vehículos se cederá al AMB para su adscripción preferentemente al servicio público regular de transporte de viajeros por carretera de diferentes municipios del área metropolitana y también el servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en el Barcelonés norte o cualquier otro servicio público de transporte en caso de necesidad justificada. 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.

- d) 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 firmó un convenio entre el Área Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA donde se establecía 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 2025 por importe de 1.250 miles de euros por año.
- e) En fecha 29 de junio de 2021 se firmó un convenio entre el Àrea 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 2021 por un importe de 7.770 miles de euros, que se cobró en su totalidad.
- f) En fecha 31 de mayo de 2022 el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona autorizó y dispuso las transferencias corrientes a la compensación derivada del sistema de la tarificación social metropolitana del año 2022 por importe de 4.662 miles de euros a favor de Transports de Barcelona, SA y por importe de 3.108 miles de euros a favor de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. Las transferencias se han hecho efectivas en su totalidad.

#### **6.7 - 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>
27-01-2023	Administraciones por CP	Subvención 2022	22.341
31-01-2023	Administraciones por CP	Subvención 2023	7.887
27-02-2023	Administraciones por CP	Subvención 2022	22.341
<b>Total</b>			<b>52.569</b>

## 6.8 - Impacto económico covid-19 y guerra de Ucrania

A continuación se detalla el impacto económico derivado del efecto de la pandemia Covid-19, de los sobrecostes de la energía y del conflicto entre Rusia y Ucrania, en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA para los años 2022 y 2021, que se ha informado a la Autoritat del Transport Metropolità, y que se estima en un importe total de 131.654 miles de euros, de los cuales 72.170 miles de euros corresponden al impacto de la covid-19 (195.450 miles de euros en el año 2021) y 59.484 miles de euros a los sobrecostes de energía, tal y como se resume en el siguiente cuadro:

<b>Impacto en cuenta de resultados (Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
<b>Impacto covid-19</b>	<b>72.170</b>	<b>195.450</b>
Impacto por mayores gastos	6.107	13.988
Impacto en costes de personal	50	550
Ahorro en gastos variables	0	-4.123
Pérdida de ingresos	66.013	185.035
<b>Impacto sobrecostes energía</b>	<b>59.484</b>	<b>0</b>
Impacto precio gasóleo	4.994	0
Impacto precio gas natural	12.198	0
Impacto precio electricidad	42.292	0
<b>Total</b>	<b>131.654</b>	<b>195.450</b>

Como se puede ver en el cuadro, en el año 2022, el impacto más significativo de la covid-19 se ha debido a la pérdida de ingresos de explotación, básicamente al descenso de la recaudación derivada de la venta de títulos de transporte (66.013 miles de euros en el año 2022 y 185.035 miles de euros en el año 2021). Otro capítulo importante del impacto de la covid-19 ha sido el de mayores gastos de explotación, que ha supuesto 6.107 miles de euros (13.988 miles de euros en

el año 2021). 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 sanitario, entre otros.

Adicionalmente, en el año 2022 se han producido unos impactos significativos derivados de los sobrecostos por el incremento de los precios de la energía provocados principalmente por el conflicto entre Rusia y Ucrania. Para el cálculo del impacto, estimado en 59.484 miles de euros, se han descontado las subvenciones recibidas en virtud del RD Ley 14/2022 (1.189 miles de euros) y las bonificaciones trimestrales por gasóleo.

## **NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS**

### **7.1 – 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 2022 y 2021, se muestra en los cuadros que se acompañan a continuación:

### 7.1.1 - Activos financieros, excepto inversiones en el patrimonio de empresas del Grup, multigrupo y asociadas

Año 2022 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO			
	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Categorías				
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			61.084	61.084
Activos financieros a coste amortizado			756.811	756.811
Activos financieros a coste	3.272	1		3.273
Derivados de cobertura			14.957	14.957
<b>Total</b>	<b>3.272</b>	<b>1</b>	<b>832.852</b>	<b>836.125</b>

Año 2021 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO			
	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Categorías				
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			66.277	66.277
Activos financieros a coste amortizado			637.427	637.427
Activos financieros a coste	3.590	1		3.591
<b>Total</b>	<b>3.590</b>	<b>1</b>	<b>703.704</b>	<b>707.295</b>

Año 2022 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO			
	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Categorías				
Activos financieros a coste amortizado			189.981	189.981
Derivados de cobertura			3.807	3.807
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>193.788</b>	<b>193.788</b>

Año 2021 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO			
	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Categorías				
Activos financieros a coste amortizado			158.208	158.208
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>158.208</b>	<b>158.208</b>

#### a) Instrumentos de patrimonio

El Grupo participa en las empresas y por los importes, en miles de euros, que se detallan a continuación:

Año 2022	Fecha de constitución	Capital Social	Participación TMB	
			Importe	%
Promociones Bus, SA	19-06-75	114	1	0,37
Ensitrans AEIE	01-08-91	44	8	20,00
Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	24-12-93	1.532	120	7,83
Fundació Motivació Recursos Humans	24-07-97	78	3	3,85
Tramvia Metropolità, SA	03-03-04	21.061	2.625	2,50
Tramvia Metropolità del Besós, SA	02-01-03	20.520	513	2,50
Thinking Forward XXI, SL(*)	15-12-09	79	224	11,96
Alsa Italia, SRL	24-11-21	10	1	15,00
<b>Total</b>			<b>3.495</b>	

(\*) A 31 de diciembre de 2022 el valor neto contable es cero dada la corrección por deterioro por el mismo importe de participación.

Año 2021	Fecha de constitución	Capital Social	Participación TMB	
			Importe	%
Promociones Bus, SA	19-06-75	114	1	0,37
Ensitrans AEIE	01-08-91	44	8	20,00
Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	24-12-93	1.532	120	7,83
Fundació Motivació Recursos Humans	24-07-97	78	3	3,85
Tramvia Metropolità, SA	03-03-04	21.061	2.625	2,50
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	02-01-03	20.520	513	2,50
Societat Catalana per a la Mobilitat, SA	10-10-14	9.874	118	2,00
Thinking Forward XXI, SL	15-12-09	79	200	11,96
Alsa Italia, SRL	24-11-21	10	1	15,00
<b>Total</b>			<b>3.589</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.
- Fundación para la Motivación de los Recursos Humanos tiene como objetivo dar servicio para favorecer la motivación laboral y fomentar la investigación sobre las técnicas modernas en dicho campo.
- Tramvia Metropolità, SA tenía como objetivo la explotación del Trambaix y, en cumplimiento de las condiciones de su adjudicación, se efectuó una donación a Ferrocarril

Metropolità de Barcelona, SA de 60.000 acciones con valor nominal de 43,74 euros/acción. Los fondos propios de esta sociedad a 31 de diciembre de 2021 eran de 33.893 miles de euros y su patrimonio neto 33.010 miles de euros. En fecha 13 de septiembre de 2010 se produjo la fusión entre las sociedades Operadora del Tramvia Metropolità, SA y Tramvia Metropolità, SA, quedando la participación de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en el 2,5% del capital social con 32.105 acciones de 16,40 euros de valor nominal cada una. En fecha 18 de junio de 2021, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 185 miles de euros en concepto de dividendo a cuenta del año 2020. En fecha 27 de junio de 2022, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrado 215 miles de euros en concepto de dividendo a cuenta del año 2021.

- Tramvia Metropolità del Besós, SA tiene como objetivo la explotación del tranvía que cubre el recorrido Sant Martí – Besòs y en cumplimiento de las condiciones de su adjudicación en fechas 2 y 8 de septiembre de 2009 se efectuaron dos donaciones a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de 30.000 acciones con valor nominal de 17,10 euros por acción. En fecha 18 de junio de 2021, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 170 miles de euros en concepto de dividendo a cuenta del año 2020. En fecha 27 de junio de 2022, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrado 220 miles de euros, en concepto de dividendo del año 2021. Los fondos propios de esta sociedad a 31 de diciembre de 2021 eran de 33.432 miles de euros y su patrimonio neto de 32.873 miles de euros.
- Thinking Forward XXI, SL se creó el 15 de diciembre de 2009 con un capital de 60.120,00 euros. El 23 de diciembre de 2014 se acordó una ampliación de capital por 10 miles de euros más una prima de asunción de 190 miles de euros, siendo el importe total de la ampliación formalizada en el ejercicio 2015 de 200 miles de euros. Projectes i Serveis de Mobilitat, SA adquirió en esta ampliación una participación del 7,10%. El 28 de noviembre de 2016 se amplió el capital en 200 miles de euros, en la cual Projectes i Serveis de Mobilitat, SA participa hasta alcanzar el 11,96%. En fecha 27 de julio de 2022, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA subscribió la ampliación de capital aprobada por la Junta General Extraordinaria celebrada el 6 de julio de 2022 por un import de 24 miles de euros, con lo cual el valor contable pasa a ser de 224 miles de euros (200 miles de euros a 31 de diciembre de 2021). En fecha 31 de diciembre de 2022 se registra un deterioro de la participación en dicha sociedad por el total de su valor contable.

- Alsa Italia, SRL se constituyó el 9 de abril de 2021 por la sociedad General Técnica Industrial, SLU de nacionalidad española como único socio con un capital social de 10 miles de euros. En fechas 10 de noviembre de 2021 y 24 de noviembre de 2021, General Técnica Industrial, SLU vendió respectivamente, el 13,5% y el 15% del capital social de Alsa Italia a las sociedades Evoluziowe, SRL de nacionalidad italiana y Transports Metropolitans de Barcelona, SL, por importes de 1,35 miles de euros y 1,50 miles de euros, respectivamente. Su objeto social es la gestión de contratos públicos y privados relacionados con la explotación del transporte público de personas, operación de transporte públicos locales, de movilidad y otros servicios relacionados, prestación de servicios, suministros y obras derivados de licitaciones públicas, por si misma o mediante fórmulas asociativas con otras compañías.

#### 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
	31-12-2022	31-12-2021
Préstamos al personal	5.059	4.524
Materialización de provisiones	28.358	27.723
Fianzas y depósitos	2.163	2.116
Imposiciones a largo plazo	32.726	38.554
Otros créditos a largo plazo	2.155	1.262
<b>Total</b>	<b>70.461</b>	<b>74.179</b>

#### Préstamos al personal

Se relacionan seguidamente con sus características de vencimiento y rentabilidad.

Año 2022	Importe (Miles de euros)	Tipo	Vencimiento
Al personal	5.059	1%-4,25%	En 3-6 años
<b>Total</b>	<b>5.059</b>		

Año 2021	Importe (Miles de euros)	Tipo	Vencimiento
Al personal	4.524	1%-4,25%	En 3-6 años
<b>Total</b>	<b>4.524</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 2022 se ha aplicado un importe de 2.583 miles de euros y 2.834 miles de euros en 2021 (nota 13).

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

### 7.1.2 – Pasivos financieros

Año 2022 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
<b>Categorías</b>				
Paivos financieros a coste amortizado	805.420		15.990	821.410
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			46.250	46.250
Derivados de cobertura			0	0
<b>Total</b>	<b>805.420</b>	<b>0</b>	<b>62.240</b>	<b>867.660</b>

<b>Año 2021</b>		<b>PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO</b>			
<b>(Miles de euros)</b>		<b>Deudas con entidades de crédito</b>	<b>Obligaciones y otros valores negociables</b>	<b>Derivados y otros</b>	<b>Total</b>
<b>Categorías</b>					
Pasivos financieros a coste amortizado		779.809		18.625	798.434
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias				49.484	49.484
Derivados de cobertura				27.595	27.595
<b>Total</b>		<b>779.809</b>	<b>0</b>	<b>95.704</b>	<b>875.513</b>

<b>Año 2022</b>		<b>PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO</b>			
<b>(Miles de euros)</b>		<b>Deudas con entidades de crédito</b>	<b>Obligaciones y otros valores negociables</b>	<b>Derivados y otros</b>	<b>Total</b>
<b>Categorías</b>					
Pasivos financieros a coste amortizado		90.174		201.516	291.690
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias					0
Derivados de cobertura				0	0
<b>Total</b>		<b>90.174</b>	<b>0</b>	<b>201.516</b>	<b>291.690</b>

<b>Año 2021</b>		<b>PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO</b>			
<b>(Miles de euros)</b>		<b>Deudas con entidades de crédito</b>	<b>Obligaciones y otros valores negociables</b>	<b>Derivados y otros</b>	<b>Total</b>
<b>Categorías</b>					
Pasivos financieros a coste amortizado		67.459		142.069	209.528
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias					0
Derivados de cobertura				7.945	7.945
<b>Total</b>		<b>67.459</b>	<b>0</b>	<b>150.014</b>	<b>217.473</b>

### a) Pasivos financieros a largo plazo

Corresponden a los siguientes conceptos, en miles de euros:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
a) Endeudamiento con Entidades de Crédito	548.083	509.078
b) Plan de Pensiones aportaciones futuras a largo plazo (nota 7.1.1b)	17.898	21.769
c) Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 13)	2.605	13.439
d) Plan de Pensiones previsión déficit 2022 (nota 13)	8.200	0
e) Leasings	257.337	270.731
f) Derivados a largo plazo	0	27.595
g) Otras deudas (materialización de provisiones) (nota 7.1.1b)	28.359	27.723
h) Proveedores de inmovilizado	0	15
i) Fianzas y depósitos	2.678	1.413
j) Otras deudas con acreedores a largo plazo	2.500	3.750
<b>Total</b>	<b>867.660</b>	<b>875.513</b>

### Préstamos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Las deudas con Entidades de Crédito a largo plazo corresponden a créditos y préstamos bancarios concedidos a la Sociedad y que figuran a continuación con expresión de sus vencimientos:

Año 2022 (Miles de euros)	Total	Vencimientos					Resto
		2024	2025	2026	2027	Resto	
Crédito Sindicado 7 Entidades vto.20-12-2031	293.890	29.997	31.415	33.335	35.357	163.786	
Crédito Bankinter vto.02-10-2039	5.987	372	372	372	373	4.498	
Crédito ICO vto.02-10-2044	42.030	2.571	2.571	2.571	2.571	31.746	
Crédito ICF vto.02-10-2049	20.935	1.923	1.923	1.923	1.923	13.243	
Crédito BEI 1ª disposición vto.07-10-2054	12.368	399	399	399	399	10.772	
Crédito BEI 2ª disposición vto.25-03-2055	74.590	2.331	2.331	2.331	2.331	65.266	
<b>Total</b>	<b>449.800</b>	<b>37.593</b>	<b>39.011</b>	<b>40.931</b>	<b>42.954</b>	<b>289.311</b>	

Año 2021 (Miles de euros)	Total	Vencimientos				Resto
		2023	2024	2025	2026	
Crédito Sindicado 7 Entidades vto.20-12-2031	321.771	27.881	29.997	31.415	33.335	199.143
Crédito Bankinter vto.02-10-2039	6.357	371	372	372	372	4.870
Crédito ICF vto.02-10-2049	17.763	0	683	683	683	15.714
Crédito BEI 1ª disposición vto.07-10-2054	12.767	399	399	399	399	11.171
Crédito BEI 2ª disposición vto.25-03-2055	76.920	2.331	2.331	2.331	2.331	67.596
<b>Total</b>	<b>435.578</b>	<b>30.982</b>	<b>33.782</b>	<b>35.200</b>	<b>37.120</b>	<b>298.494</b>

En fecha 6 de noviembre de 2014 se formalizó un crédito sindicado con Caixabank, BBVA, Bankia, Banc de Sabadell, Banco de Santander, Bankinter y Banco Popular, por un importe nominal de 472.284 miles de euros de los cuales, a 31 de diciembre de 2014, se habían dispuesto 416.984 miles de euros, 457.284 miles de euros a 31 de diciembre de 2015 y 472.284 miles de euros a 31 de diciembre de 2016. Los gastos de formalización del crédito (incluida la comisión de apertura) fueron de un importe de 3.291 miles de euros.

La operación tiene el último vencimiento en el año 2031 y carencia de amortización de principal hasta el ejercicio 2017.

Este crédito negociado conjuntamente entre la ATM y TMB, es el instrumento de financiación dentro del marco de los acuerdos establecidos en el Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte (nota 6).

En el marco de estos acuerdos la ATM se compromete a abonar una subvención finalista en el período de duración del crédito, 2014-2031, por un importe equivalente al de las obligaciones que se deriven en cada momento de la amortización de las cuotas incluyendo los intereses y cualquier otro gasto financiero. En este sentido se aporta como garantía de la operación el derecho de crédito de la ATM ante el Ayuntamiento de Barcelona para la cobertura de la citada subvención finalista, y que se pignora a favor de las entidades financieras acreedoras. También se afectan como garantía las cuentas corrientes de cobro de la citada subvención finalista y los derechos de crédito asociados a los derivados de cobertura asociados al crédito sindicado.

En el ejercicio 2019, además de la operación de leasing formalizada con DL Ibérica, se formalizaron 5 préstamos para la adquisición de 42 trenes de la red de metro, que también se aplican a la adquisición de 8 trenes, formalizada posteriormente (nota 6.3.1):

- En fecha 19 de septiembre de 2019 se firmó un préstamo con BEI por 205.000 miles de euros (ampliado en noviembre de 2020 a 245.000 miles de euros) con vencimiento final en el año 2055 y carencia de amortización de principal de 4 años. Cada disposición será un crédito diferenciado con plazos y tipos de interés diferentes. A 31 de diciembre de 2019 se hizo la primera disposición de 12.767 miles de euros y a 31 de diciembre de 2020 se hizo la segunda disposición de 76.920 miles de euros. Durante los años 2021 y 2022 no se han hecho disposiciones.
- En fecha 2 de octubre de 2019 se firmó un préstamo con Bankinter por 6.412 miles de euros con vencimiento en el año 2039 y carencia de amortización de principal de 3 años. Durante el año 2021 se hicieron las tres últimas disposiciones por un total de 4.168 miles de euros. A 31 de diciembre de 2021 el crédito está totalmente dispuesto.
- En fecha 2 de octubre de 2019 se firmó un préstamo con ICF por 50.000 miles de euros con vencimiento en el año 2049 y carencia de amortización de principal de 4 años. A 31 de diciembre de 2021 se hizo la primera disposición de 17.763 miles de euros. Durante el año 2022 se han dispuesto 3.172 miles de euros. A 31 de diciembre de 2022 se han dispuesto un total de 20.935 miles de euros.
- En fecha 2 de octubre de 2019 se firmó un préstamo con Liberbank por 6.142 miles de euros con vencimiento en el año 2039 y carencia de amortización de principal de 4 años. A 31 de diciembre de 2022 no había disposiciones.
- En fecha 2 de octubre de 2019 se firmó un préstamo con ICO por 54.000 miles de euros. La operación tiene el último vencimiento en el año 2044 y carencia de amortización de principal los primeros 4 años. A 31 de diciembre de 2021 no había disposiciones. Durante el año 2022 se han hecho disposiciones por un total de 42.032 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2022 la Sociedad mantenía formalizadas pólizas de crédito con diferentes entidades financieras con vencimiento 2023 con un límite de 56.000 miles de euros y dos de ellas estaban dispuestas a 31 de diciembre de 2022 por un importe total de 17.256 miles de euros. A 31 de diciembre de 2021 este límite era de 56.000 miles de euros y ninguna de ellas dispuesta.

### Préstamos de Transports de Barcelona, SA

La compra de material móvil de los años 2019, 2020, 2021 y 2022 no se ha hecho con arrendamiento financiero como se hacía habitualmente.

En el año 2021 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 amplió hasta 123.500 miles de euros en febrero de 2021 y que cubría la compra de autobuses del período 2019 a 2021.

A medida 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 realizaron dos disposiciones que sumaban un total de 36.500 miles de euros (durante el año 2020 se realizaron tres disposiciones que sumaban un total de 37.000 miles de euros). A 31 de diciembre de 2021, ya se alcanzó la cifra de 73.500 miles de euros, importe total del préstamo formalizado en fecha 27 de mayo de 2019.

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. Durante el año 2022 se han realizado dos disposiciones por importe de 22.715 y 2.206 miles de euros, respectivamente.

En fecha 17 de octubre de 2022 se ha firmado un préstamo de 4.984 miles de euros con Caixa d'Enginyers para financiar la compra de 14 autobuses standard híbridos para el AMB. Durante el ejercicio 2022 se ha realizado una disposición inicial de 249 miles de euros.

A continuación se detallan los vencimientos de las diferentes disposiciones que se han realizado de estos préstamos en los años 2022 y 2021:

<b>Año 2022</b> (Miles de euros)	<b>Vencimientos</b>						<b>Resta</b>
	<b>Total</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	
Crédito BEI 1ª disposición vto.19-03-2036	12.000	0	923	923	923	923	8.308
Crédito BEI 2ª disposición vto.14-04-2036	18.000	0	1.385	1.385	1.385	1.385	12.460
Crédito BEI 3ª disposición vto.11-06-2036	7.000	0	539	539	539	539	4.844
Crédito BEI 4ª disposición vto.23-07-2037	15.000	0	0	1.154	1.154	1.154	11.538
Crédito BEI 5ª disposición vto.27-09-2037	21.500	0	0	1.654	1.654	1.654	16.538
Crédito CEB 1ª disposición vto.31-03-2037	22.716	0	1.623	1.623	1.623	1.623	16.224
Crédito CEB 2ª disposición vto.24-10-2037	2.026	0	145	145	145	145	1.446
Crédito Caixa d'Enginyers vto.10-03-2035	249	208	41	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>98.491</b>	<b>208</b>	<b>4.656</b>	<b>7.423</b>	<b>7.423</b>	<b>7.423</b>	<b>71.358</b>

<b>Año 2021</b> (Miles de euros)	<b>Vencimientos</b>					<b>Resta</b>
	<b>Total</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	
Crédito BEI 1ª disposición vto.19-03-2036	12.000	0	0	923	923	9.231
Crédito BEI 2ª disposición vto.14-04-2036	18.000	0	0	1.385	1.385	13.845
Crédito BEI 3ª disposición vto.11-06-2036	7.000	0	0	539	539	5.383
Crédito BEI 4ª disposición vto.23-07-2037	15.000	0	0	0	1.154	12.692
Crédito BEI 5ª disposición vto.27-09-2037	21.500	0	0	0	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>59.343</b>

En el año 2022 se han firmado diversos contratos de compra de autobuses según el siguiente cuadro:

<b>Año 2022</b> (Miles de euros)			
<b>Fecha contrato</b>	<b>Núm.unidades de buses</b>	<b>Núm.unidades buses entrados en 2022</b>	<b>Importes contratos</b>
14-10-2022	28	0	13.860
17-10-2022	14	0	4.984
11-11-2022	17	0	8.670
11-11-2022	20	0	15.980
20-12-2022	4	0	1.980
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>0</b>	<b>45.474</b>

En el año 2021 se firmaron diversos contratos de compra de autobuses según el siguiente cuadro:

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>			
<b>Fecha contrato</b>	<b>Núm.unidades de buses</b>	<b>Núm.unidades buses entrados en 2021 y 2022</b>	<b>Importes contratos</b>
23-06-2021	10	0	1.563
23-07-2021	85	55	26.630
23-07-2021	23	19	9.603
10-11-2021	24	24	12.250
12-11-2021	25	0	12.250
15-11-2021	29	16	21.605
18-11-2021	14	14	6.160
<b>Total</b>	<b>210</b>	<b>128</b>	<b>90.061</b>

A 31 de diciembre de 2022 la Sociedad mantenía formalizadas pólizas de crédito con vencimiento 2023 con un límite de 35.000 miles de euros y sin ningún importe dispuesto. A 31 de diciembre de 2021 este límite era de 35.000 miles de euros y sin ningún importe dispuesto.

*Leasings de los trenes de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA*

- En el año 2009 se compraron 6 trenes a ALSTOM de la serie 9000 para la línea 9 (ver nota 4.7), por esta razón se formalizaron tres contratos de leasing financiero con la Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona, BBVA y Bankinter. El tipo de interés es variable con referencia al Euribor, con un vencimiento a 20 años.
- En el año 2018 se formalizaron 4 operaciones de leasing con las entidades Caixabank, Banc Sabadell, BBVA y Bankia para la adquisición de 12 trenes. Los importes de estas operaciones son las siguientes:

(Miles de euros)

Entidad	Núm. Trenes	Importe	Importe dispuesto a 31-12-2022	Importe dispuesto a 31-12-2021	Fecha formalización	Fecha vencimiento
Caixabank	4	30.757	30.757	30.757	17-04-18	17-04-35
Banc Sabadell	3	22.724	22.724	22.724	17-04-18	31-08-35
BBVA	3	22.724	22.724	22.724	17-04-18	31-07-34
Bankia	2	15.912	15.912	15.912	27-03-18	27-03-35
<b>Total</b>		<b>92.117</b>	<b>92.117</b>	<b>92.117</b>		

En el ejercicio 2019 se produjo la entada de un tren, en el ejercicio 2020 entraron 9 trenes más y en el ejercicio 2021 entraron los 2 restantes (nota 4.7).

- En el año 2019 se formalizó una operación de leasing con la entidad DL Ibérica para financiar la adquisición de un tren de la operación de 42 trenes previstos para el año 2019 por un importe de 6.344 miles de euros, de los cuales 4.758 miles de euros están dispuestos a 31 de diciembre de 2022 (3.489 miles de euros en el ejercicio 2021).
- En fecha 3 de junio de 2021 se ha formalizado una operación de leaseback con Banc Sabadell por 28.250 miles de euros para financiar parte de la operación de compra de los 39 trenes de renting de ATM con vencimiento 31 de diciembre de 2032, el tipo de interés es fijo hasta 31 de diciembre de 2023 y después variable con referencia al Euribor.

Esta operación tiene una comisión de apertura de 56 miles de euros.

- En fecha 3 de junio de 2021 se formalizó una operación de leaseback con BBVA por 28.250 miles de euros para financiar parte de la operación de compra de los 39 trenes de renting de ATM con vencimiento 31 de diciembre de 2032 y tipo de interés fijo.
- En fecha 3 de junio de 2021 se formalizó una operación de leaseback con Caixabank por 53.675 miles de euros para financiar parte de la operación de compra de los 39 trenes de renting de ATM con vencimiento 30 de junio de 2032, el tipo de interés es fijo hasta 31 de diciembre de 2023 y después variable con referencia al Euribor.

Esta operación tiene una comisión de apertura de 188 miles de euros.

En los siguientes cuadros se expresan los importes totales de los leasings pendientes de amortización con sus vencimientos:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Vencimientos</b>						
	<b>Total</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Resto</b>
Amortización capital	160.051	15.100	15.445	15.792	16.149	16.510	81.055
<b>Total</b>	<b>160.051</b>	<b>15.100</b>	<b>15.445</b>	<b>15.792</b>	<b>16.149</b>	<b>16.510</b>	<b>81.055</b>

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Vencimientos</b>						
	<b>Total</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>Resto</b>
Amortización capital	180.959	22.176	15.100	15.445	15.792	16.148	96.298
<b>Total</b>	<b>180.959</b>	<b>22.176</b>	<b>15.100</b>	<b>15.445</b>	<b>15.792</b>	<b>16.148</b>	<b>96.298</b>

*Acreeedores por leasing de Transports de Barcelona, SA*

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

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Vencimientos</b>						
	<b>Total</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Resto</b>
Contratos año 2011	810	786	24	0	0	0	0
Contratos año 2013	852	442	376	34	0	0	0
Contratos año 2015	4.492	1.463	1.486	766	694	83	0
Contratos año 2016	12.445	2.482	2.515	2.547	2.268	2.260	373
Contratos año 2017	28.046	4.401	4.430	4.460	4.490	4.521	5.744
Contratos año 2018	19.521	2.809	2.819	2.830	2.840	2.850	5.373
Contratos año 2021	10.720	1.048	1.050	1.053	1.055	1.057	5.457
Contratos año 2022	20.399	1.865	1.885	1.904	1.924	1.945	10.876
<b>Total</b>	<b>97.285</b>	<b>15.296</b>	<b>14.585</b>	<b>13.594</b>	<b>13.271</b>	<b>12.716</b>	<b>27.823</b>

Año 2021 (Miles de euros)	Vencimientos						Resto
	Total	2023	2024	2025	2026	2027	
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>

Estas operaciones están asociadas a la adquisición de autobuses.

En el año 2022 se han firmado los siguientes contratos de leasing encargados por el AMB a Transports de Barcelona, SA:

Año 2022 (Miles de euros)			
Fecha contrato	Núm.unidades de buses	Núm.unidades buses entrados en 2022	Importes contratos
28-07-2022	40	40	14.634
28-07-2022	47	0	17.195
28-07-2022	21	0	11.650
28-07-2022	18	0	10.209
07-08-2022	17	0	6.220
17-10-2022	3	11	470
17-10-2022	12	0	5.820
17-10-2022	7	0	2.492
<b>Total</b>	<b>165</b>	<b>51</b>	<b>68.690</b>

En el año 2021 se firmaron 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 en 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 autobuses se han cedido al AMB para su adscripción al servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en Barcelona y otros municipios del ámbito norte (nota 6.6 y 14.1).

#### **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 2022</b>	<b>Año 2021</b>
Por préstamos bancarios	48.454	26.670
Por intereses devengados pendientes de pago	2.000	1.115
<b>Total</b>	<b>50.454</b>	<b>27.785</b>

##### Deudas con Acreedores por arrendamiento financiero

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
Deuda por leasing de trenes	22.187	22.506
Deuda por leasing de autobuses	15.785	16.111
Deuda por intereses de leasing	1.747	1.058
<b>Total</b>	<b>39.719</b>	<b>39.675</b>

Otros pasivos financieros

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Proveedores de inmovilizado	67.018	27.580
Fianzas y depósitos recibidos	1.486	495
Deudas transformables en subvenciones, donaciones y legados (nota 6)	490	428
Otras deudas con entes públicos a corto plazo	1.250	1.250
Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 13)	1.273	4.824
Otras deudas	3.382	3.291
<b>Total</b>	<b>74.899</b>	<b>37.868</b>

Remuneraciones pendientes de pago

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Periodificación de las gratificaciones extraordinarias	23.116	21.454
Sueldos y salarios pendientes de pago	1.273	1.255
Retenciones a los empleados y otros	383	373
<b>Total</b>	<b>24.772</b>	<b>23.082</b>

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

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Proveedores	57.154	27.598
Acreedores	22.536	41.085
Ifercat	24.128	11.767
Cuentas como empresa colaboradora con la Seg.Social	-1.973	668
<b>Total</b>	<b>101.845</b>	<b>81.118</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, por un total negativo de 1.973 miles de euros (668 miles de euros positivo en el ejercicio 2021) dado que Transports de Barcelona, SA ha

asumido durante 3 años consecutivos las prestaciones por incapacidad temporal covid, de las que se reclamará la devolución al Instituto Nacional de la Seguridad Social. En el ejercicio 2022 se han aplicado 75 miles de euros (170 miles de euros en el ejercicio 2021) 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

## **7.2 – 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 otros 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 32.726 miles de euros a 31 de diciembre de 2022, 38.554 miles de euros a 31 de diciembre de 2021) y la materialización de provisiones (con un valor contable de 28.358 miles de euros a 31 de diciembre de 2022, 27.723 miles de euros a 31 de diciembre de 2021).

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 54.449 miles de euros (49.484 miles de euros a 31 de diciembre de 2021). 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.

## **7.3 – 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.

#### 7.4 – 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:

Año 2022 (Miles de euros)	Créditos, derivados y otros	Total
<b>Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2022</b>	<b>3.171</b>	<b>3.171</b>
Dotaciones	19	19
Aplicaciones	-192	-192
<b>Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2022</b>	<b>2.998</b>	<b>2.998</b>

Año 2021 (Miles de euros)	Créditos, derivados y otros	Total
<b>Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2021</b>	<b>158</b>	<b>158</b>
Dotaciones	3.014	3.014
Aplicaciones	-1	-1
<b>Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2021</b>	<b>3.171</b>	<b>3.171</b>

#### 7.5 - Información relacionada con la cuenta de pérdidas y ganancias y el patrimonio neto

Año 2022 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS	
	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros pot aplicación del tipo de interés efectivo
Instrumentos de patrimonio	0	0
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Activos financieros a coste amortizado	0	220
Activos financieros a coste	436	0
<b>Total</b>	<b>436</b>	<b>220</b>

Año 2021 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS	
	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros pot aplicación del tipo de interés efectivo
Instrumentos de patrimonio	96	0
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Activos financieros a coste amortizado	0	75
Activos financieros a coste	355	0
<b>Total</b>	<b>451</b>	<b>75</b>

Año 2022 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS	
	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Gastos financieros pot aplicación del tipo de interés efectivo
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Pasivos financieros a coste amortizado	0	-18.932
Derivados de cobertura (nota 7.6.2)	47.288	0
<b>Total</b>	<b>47.288</b>	<b>-18.932</b>

Año 2021 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS	
	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Gastos financieros pot aplicación del tipo de interés efectivo
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Pasivos financieros a coste amortizado	0	-18.414
Derivados de cobertura (nota 7.6.2)	9.630	0
<b>Total</b>	<b>9.630</b>	<b>-18.414</b>

## 7.6 – Contabilidad de coberturas

### 7.6.1 - Coberturas de tipos de interés y gasóleo

#### Coberturas de flujos de efectivo (tipo de interés)

##### - De Créditos y Préstamos

El 6 de noviembre de 2014 se firmó un crédito sindicado por importe de 472.284 miles de euros que sirvió, entre otras cosas, para amortizar anticipadamente diversos créditos contratados en años anteriores.

El mismo 6 de noviembre de 2014 se cerró un swap sobre el Euribor 6 meses para cubrir el préstamo sindicado de 472.284 miles de euros. Todas las entidades financieras participantes subscribieron la cobertura que tenía un inicio diferido hasta el 20 de diciembre de 2016. El nivel del swap se estableció en 0,64% del 20 de diciembre de 2016 hasta el 20 de diciembre de 2017 y en 1,86% del 20 de diciembre de 2017 hasta el 20 de diciembre de 2031.

Los flujos dinerarios de estas coberturas coinciden con las fechas de pago de intereses del crédito/leasing y hacen que las coberturas sean totalmente efectivas.

El valor razonable de estas coberturas a 31 de diciembre de 2022 y 2021 es:

(Miles de euros)	Año 2022		Año 2021	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
<b>Coberturas de flujos de efectivo</b>	18.764	0	0	35.540

En el ejercicio 2022 se ha imputado en la cuenta de pérdidas y ganancias un importe de 6.689 miles de euros de gasto financiero, 8.879 miles de euros en el ejercicio 2021.

## 7.6.2 – Ingresos y gastos en patrimonio neto

En el transcurso del ejercicio 2022 se han registrado en patrimonio neto variaciones de valor de derivados de cobertura de flujos de efectivo por un importe total positivo de 47.288 miles de euros (en el año 2021 fue positivo por 9.630 miles de euros) y se han efectuado transferencias de gasto de patrimonio neto a la cuenta de pérdidas y ganancias por un importe total de 6.689 miles de euros (en el año 2021 se transfirieron gastos por 8.879 miles de euros).

## 7.7 – 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 las Sociedades utilizan los descuentos de flujos de caja esperados, y se basan 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 7.1.1 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 valor razonable significativamente diferente a su valor contable.

## 7.8 – Empresas asociadas

Al cierre del ejercicio, la empresa asociada es la siguiente:

- Transports Ciutat Comtal, SA constituida el 14 de marzo de 1991 a partes iguales por Transports de Barcelona, SA, Transportes Urbanos de Zaragoza, SA y Martí & Renom, SA con domicilio social en Barcelona, Rambla Catalunya, nº 123, 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 30-11-2021, los fondos propios totales son de 19.976 miles de euros respecto a los 18.337 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 1.606 miles de euros (respecto a los 2.493 miles de euros del ejercicio anterior). El total de activos es de 56.556 miles de euros (respecto a los 51.496 miles de euros del ejercicio anterior) y el total de pasivos es de 36.167 miles de euros (respecto a los 32.938 miles de euros del ejercicio anterior). En la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio cerrado a 30-11-2021 figuran unos ingresos totales por importe de 45.703 miles de euros (respecto a los 39.740 miles de euros del ejercicio anterior). En el ejercicio 2021, Transports de Barcelona, SA no cobró dividendos de Transports Ciutat Comtal, SA. 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, inclusive, 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 fue 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 dejó de tener participación en la sociedad Transports Ciutat Comtal, SA.

En fecha 17 de diciembre de 2021 Transports Metropolitans de Barcelona, SL compró a Projectes i Serveis de Mobiliat, SA la totalidad de las acciones que ésta última tenía de Transports Ciutat Comtal, SA por un precio de 6.600 miles de euros.

- 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 subscribió 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 Catalunya; 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 de 2017 se efectuaron dos donaciones a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA de 2 acciones a cada sociedad con un valor nominal de 49 miles de euros por acción y un valor razonable de 118 miles de euros. En fecha 26 de octubre de 2022 la Junta General de la sociedad acordó y aprobó la ampliación de capital por un importe de 3.949 miles de euros suscritos por Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA al 50%, representado la participación final de cada una de las Sociedades en un 15%, totalizando un 30%. Con esta operación el valor en libros de las acciones de SOC Mobiliat, SA es de 4.068 miles de euros (50% para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y 50% para Transports de Barcelona, SA). Adicionalmente ambas Sociedades le concedieron un crédito subordinado por un importe de 7.900 miles de euros (50% por cada Sociedad). En el balance a 31-12-2022, el patrimonio neto es de 18.809 miles de euros (9.100 miles de euros en el ejercicio 2021) con unos fondos propios totales de 13.429 miles de euros (9.026 miles de euros en el ejercicio 2021), un capital social de 13.823 miles de euros (9.874 miles de euros en el ejercicio 2021), y un beneficio en el ejercicio 2022 de 453 miles de euros (206 miles de euros en el ejercicio 2021). El resultado de explotación del ejercicio 2022 ha sido de 3.376 miles de euros (4.995 miles de euros en el ejercicio 2021).

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

### 7.9.1 – Información cualitativa

#### Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (que incluye riesgo 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.

La Sociedad utiliza derivados para cubrir parte de los riesgos financieros contratados (ver nota 7.6.1).

El día 6 de noviembre de 2014 se contrató un swap que cubría el 100% del importe del préstamo sindicado de 472.284 miles de euros que se firmó el mismo día donde se incluía el cierre de la cobertura como una de las obligaciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. El nivel del swap, con inicio diferido hasta el 2016, se fijó en 0,64% del 20 de diciembre de 2016 al 20 de diciembre del 2017 y en 1,86% del 20 de diciembre del 2017 al 20 de diciembre de 2031. La cobertura es totalmente efectiva ya que los flujos de la cobertura coinciden con los del crédito.

#### Transports de Barcelona, SA

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (que incluye riesgo 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 sus objetivos destacan:

- La necesidad que las partes implicadas en una operación lleven a cabo un 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 a 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 están haciendo Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA efectuaron la solicitud el pasado 3 de febrero y el Registro Mercantil se lo facilitó el 14 de febrero de 2014.

Este identificador debe renovarse anualmente ante el Registro Mercantil, trámite que las Sociedades cumplen periódicamente.

## 7.9.2 – Información cuantitativa

### Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

En los apartados anteriores ya se ha detallado la información cuantitativa relativa a los instrumentos financieros más significativos de la Sociedad.

En relación a los derivados, los valores razonables para los años 2022 y 2021 son los siguientes:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Subyacente a</b> <b>31-12-2022</b>	<b>Valoración a</b> <b>31-12-2022 (*)</b>
Swap tipo de interés crédito	322.984	18.764
<b>Total</b>	<b>322.984</b>	<b>18.764</b>

(\*) Los importes en positivo/negativo son importes a favor/en contra de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Subyacente a</b> <b>31-12-2021</b>	<b>Valoración a</b> <b>31-12-2021 (*)</b>
Swap tipo de interés crédito	349.884	-35.541
<b>Total</b>	<b>349.884</b>	<b>-35.541</b>

(\*) Los importes en positivo/negativo son importes a favor/en contra de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

Las Sociedades mantienen 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 del balance se produce cuando se determina de forma fiable la imposibilidad de cobro del activo. En las notas 7.3 y 7.4 se especifican las correcciones por deterioro de valor originadas por el riesgo de crédito y la clasificación por vencimientos.

Adicionalmente en la nota 7.1.2 figuran detallados los vencimientos de los pasivos financieros.

## 7.10 – Fondos Propios

Durante los ejercicios 2022 y 2021, las partidas que componen los fondos propios han presentado los siguientes movimientos:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Saldo</b>			<b>Saldo</b>
	<b>01-01-2022</b>	<b>Aumento</b>	<b>Disminución</b>	<b>31-12-2022</b>
Capital suscrito	18.642	0	0	18.642
Reserva legal (Metro)	643	0	0	643
Reserva legal (TB)	1.683	0	0	1.683
Reserva legal (PSM)	2.000	0	0	2.000
Reserva legal (TMB,SL)	65	0	0	65
Reservas de revalorización (Metro)	108.466	0	0	108.466
Reservas de revalorización (TB)	15.962	0	0	15.962
Reservas empresas del Grupo (Metro)	5.785	0	0	5.785
Reservas empresas del Grupo (TB)	101.926	0	0	101.926
Reservas empresas del Grupo (PSM)	54.447	682	0	55.129
Reservas empresas del Grupo (TMB,SL)	876	0	0	876
Reservas nuevo PGC	-86	0	0	-86
Reservas en soc.consol.por puesta en equivalencia	4.980	831	0	5.811
Reserva por consolidación	0	-47	0	-47
Resultados ejercicios anteriores	-1.430	-104	1.062	-472
Resultados del ejercicio	2.424	7.224	-2.424	7.224
<b>Total</b>	<b>316.383</b>	<b>8.586</b>	<b>-1.362</b>	<b>323.607</b>

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Saldo</b>			<b>Saldo</b>
	<b>01-01-2021</b>	<b>Aumento</b>	<b>Disminución</b>	<b>31-12-2021</b>
Capital suscrito	18.642	0	0	18.642
Reserva legal (Metro)	643	0	0	643
Reserva legal (TB)	1.683	0	0	1.683
Reserva legal (PSM)	2.000	0	0	2.000
Reserva legal (TMB,SL)	65	0	0	65
Reservas de revalorización (Metro)	108.466	0	0	108.466
Reservas de revalorización (TB)	15.962	0	0	15.962
Reservas empresas del Grupo (Metro)	5.785	0	0	5.785
Reservas empresas del Grupo (TB)	101.839	0	-87	101.926
Reservas empresas del Grupo (PSM)	54.447	0	0	54.447
Reservas empresas del Grupo (TMB,SL)	876	0	0	876
Reservas nuevo PGC	-86	0	0	-86
Reservas en soc.consol.por puesta en equivalencia	2.372	2.608	0	4.980
Reservas por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	0	0	0	0
Resultados ejercicios anteriores	0	-1.430	0	-1.430
Resultados del ejercicio	1.265	2.424	1.265	2.424
<b>Total</b>	<b>313.959</b>	<b>3.602</b>	<b>1.178</b>	<b>316.383</b>

a) El capital social tiene la siguiente composición:

Capital Transports de Barcelona, SA	8.415 miles de euros
Capital Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	10.227 miles de euros

**a.1) – Información sobre la partida “Capital” de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA**

En fecha 7 de junio de 2001 la Junta General Ordinaria de Ferrocarril Metropolità 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 diez millones doscientos veintiséis mil setecientos noventa y siete euros con cuarenta y ocho céntimos (10.226.797,48) representado por acciones nominativas completamente liberadas.

Las acciones están distribuidas en dos series: Serie A) de un millón novecientas cuarenta y dos mil acciones de tres euros con un céntimo cada una; y Serie B) de setecientos veintinueve acciones de seis mil diez euros con doce céntimos cada una.

**a.2) – Información sobre la partida “Capital” de Transports de Barcelona, SA**

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 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA**

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 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y de Transports de Barcelona, SA.

En fecha 21 de julio de 2011 se constituyó el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en virtud de 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.

En las sociedades Transports de Barcelona, SA, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SL, el saldo de la reserva legal a 31 de diciembre de 2022 representa el 20% de la cifra del capital social.

## **NOTA 8 – MONEDA EXTRANJERA**

### **8.1 – Transacciones en moneda extranjera**

Las transacciones efectuadas en moneda extranjera durante los ejercicios 2022 y 2021, son las siguientes:

Año 2022				
CLASIFICACIÓN POR MONEDAS	Libra esterlina	Euro	Dólar USA	Euro
	Servicios recibidos	65.000	78.756	8.006
<b>Total</b>	<b>65.000</b>	<b>78.756</b>	<b>8.006</b>	<b>7.704</b>

Año 2021				
CLASIFICACIÓN POR MONEDAS	Libra esterlina	Euro	Dólar USA	Euro
	Servicios recibidos	63.200	73.470	700
<b>Total</b>	<b>63.200</b>	<b>73.470</b>	<b>700</b>	<b>625</b>

## NOTA 9 - SITUACIÓN FISCAL

### 9.1 – Información de carácter fiscal

Las Sociedades tienen abiertos de inspección todos los ejercicios no prescritos y para los tributos y cotizaciones sociales a los cuales están sometidas. 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 los administradores de la Sociedad que formula las Cuentas Anuales

Consolidadas, 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, las Sociedades presentan todas sus declaraciones cumpliendo estrictamente sus obligaciones fiscales tanto formales como materiales.

## 9.2 - Hacienda Pública. Cuentas deudoras y acreedoras

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 los saldos que componen los epígrafes deudores y acreedores de Administraciones Públicas son los siguientes:

(Miles de euros)	Año 2022		Año 2021	
	Deudores	Acreedores	Deudores	Acreedores
<b>Actius per impost diferit a llarg termini</b>	<b>0</b>		<b>111</b>	
<b>Administraciones Públicas Deudoras</b>				
Por IVA	28.452		26.990	
Por IVA criterio de caja	1		1	
Por IVA intracomunitario	5		4	
Por Impuesto sobre Sociedades	1.246		1.352	
Por ingresos indebidos	0		54	
Por Seguridad Social	2		0	
<b>Administraciones Públicas Acreedoras</b>				
Por IVA		216		77
Por IRPF (Retenciones mes de diciembre)		10.794		9.209
Por Seguridad Social (Cuotas mes de diciembre)		9.473		9.112
Por Impuesto sobre Sociedades		64		
<b>Total</b>	<b>29.706</b>	<b>20.547</b>	<b>28.401</b>	<b>18.398</b>

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

- a) Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA: liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2022 pendientes de devolución por 948 miles de euros.
- Transports de Barcelona, SA: liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2022 pendientes de devolución por 298 miles de euros. Projectes i Serveis

de Mobilitat, SA: retenciones, pagos a cuenta del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2022 por importe de 11 miles de euros y previsión de la cuota del Impuesto sobre Sociedades del mismo año por importe de 6 miles de euros. Transports Metropolitans de Barcelona, SL: pagos a cuenta del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2022 por importe de 57 miles de euros y previsión de la cuota del Impuesto sobre Sociedades del mismo año por importe de 114 miles de euros.

- b) Con fecha 1 de abril de 2012, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA quedaron inscritas en el Registro de Devolución Mensual del IVA de la AEAT (REDEME). En fecha 31 de diciembre de 2022, la deuda por IVA pendiente de cobro es de 20.957 miles de euros y 7.495 miles de euros para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA respectivamente, de los cuales 8.507 miles de euros, 3.954 miles de euros y 8.497 miles de euros corresponden a las liquidaciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2022, respectivamente, y 2.901 miles de euros, 2.671 miles de euros y 1.923 miles de euros corresponden a las liquidaciones de Transports de Barcelona, SA de los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2022, respectivamente. Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA han cobrado en fechas 30 de enero de 2023 y 27 de enero de 2023 respectivamente, 8.507 miles de euros y 2.901 miles de euros correspondientes a la liquidación del IVA del mes de octubre de 2022, respectivamente. En fecha 30 de enero de 2023 y 31 de enero de 2023, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SL han liquidado las cuotas de IVA de diciembre 2022 y 4º trimestre de 2022, respectivamente por importes de 139 miles de euros y 74 miles de euros respectivamente.

### 9.3 – Impuesto sobre Beneficios

- a) Tal como se ha indicado en la nota 3.10, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA y Projectes i Serveis de Mobilitat, SA están sujetas al Impuesto de Beneficios con bonificación del 99% sobre la cuota líquida positiva, la cual se aplica a los resultados de la actividad de transporte público, pero no a los de las ventas inmobiliarias.

Las bases imponibles de los ejercicios 2022 y 2021 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SL tienen el siguiente detalle:

<b>Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
Resultado contable del ejercicio	0	1.244
Diferencia positiva permanente	145	130
Diferencia negativa permanente	0	-1.189
Diferencia negativa temporaria	-2.342	-2.342
Diferencia positiva temporaria	11.318	9.425
Impuesto sobre Sociedades	0	7
<b>Base Imponible previa</b>	<b>9.121</b>	<b>7.275</b>
Compensación Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores (70%/60%)	-2.280	-1.819
<b>Base Imponible</b>	<b>6.841</b>	<b>5.456</b>
Cuota íntegra (25%)	1.710	1.364
Bonificación (99%)	-1.666	-1.315
Deducciones	-44	-42
<b>Cuota líquida positiva</b>	<b>0</b>	<b>7</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 por 2.342 miles de euros (2.342 miles de euros en el año 2021). La diferencia positiva temporaria de 11.318 miles de euros corresponde al gasto financiero no deducible en el período y la de 2021 corresponde a 9.425 miles de euros de gasto no deducible en el período. La diferencia negativa permanente de 1.189 miles de euros corresponde a la exención del 95% aplicada sobre la renta obtenida por la transmisión de valores de entidades residentes en el año 2021.

<b>Transports de Barcelona, SA</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
<b>(Miles de euros)</b>		
Resultado contable del ejercicio	40	7.259
Diferencia positiva permanente	146	130
Diferencia negativa temporaria	-1.887	-1.887
Diferencia negativa permanente	0	-6.935
Impuesto sobre Sociedades	0	40
<b>Base Imponible previa</b>	<b>-1.701</b>	<b>-1.393</b>
<i>Base imponible previa actividad bonificada</i>	<i>-1.701</i>	<i>-1.758</i>
<i>Base imponible previa actividad no bonificada</i>	<i>0</i>	<i>365</i>
Compensación Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores (70%/60%)	0	-91
<b>Base Imponible</b>	<b>-1.701</b>	<b>-2.877</b>
Cuota íntegra (25%)	0	68
Bonificación (99%)	0	0
Deducciones	0	-28
<b>Cuota líquida positiva</b>	<b>0</b>	<b>40</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 exención del 95% aplicada sobre la renta obtenida por la transmisión de valores de entidades residentes en el año 2021.

<b>Projectes i Serveis de Mobilitat, SA</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
<b>(Miles de euros)</b>		
Resultado contable del ejercicio	6.011	1.323
Impuesto sobre Sociedades	0	44
Diferencia negativa permanente	0	-550
Diferencia positiva permanente	224	1.000
Diferencia negativa temporaria (diferencia amortización 2013-2014)	-56	-56
<b>Base Imponible previa</b>	<b>6.179</b>	<b>1.761</b>
Compensación Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores	0	-1.118
<b>Base Imponible previa</b>	<b>6.179</b>	<b>643</b>
Cuota íntegra (25%)	1.545	161
Bonificación (99%)	-1.529	-152
Menor bonificación resultado financiero	0	5
Menor bonificación ingresos accesorios	1	30
<b>Cuota líquida positiva</b>	<b>17</b>	<b>44</b>

La diferencia positiva temporaria corresponde a la corrección de valor por depreciación de la inversión en Thinking Forward XXI, SL. 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 por 56 miles de euros (56 miles de euros en el año 2021). La diferencia positiva temporaria corresponde por 224 miles de euros corresponde al deterioro de participación en instrumentos financieros. La diferencia negativa permanente de 2021 por 550 miles de euros corresponde a la exención del 95% aplicada sobre la renta obtenida por la transmisión de valores de entidades no residentes. La diferencia positiva permanente de 2021 de 1.000 miles de euros corresponde a la exención sobre la pérdida por la transmisión de valores de entidades residentes.

Transports Metropolitans de Barcelona, SL (Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Resultado contable del ejercicio	142	-103
Impuesto sobre Sociedades	225	-36
Disminuciones/Aumentos por integración CBT	-46	-5
No deducibilidad de las pérdidas por deterioro de participación en valores (TMB France)	580	0
Compensación bases imposables negativas	-442	0
<b>Base Imponible</b>	<b>459</b>	<b>-144</b>
Cuota íntegra (25%)	114	0
<b>Cuota líquida positiva</b>	<b>114</b>	<b>0</b>

#### b) Bases imposables negativas de ejercicios anteriores

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

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

(Miles de euros)	Bases imponible negativas ejercicios anteriores
Año	
2000	19.260
<b>Total</b>	<b>19.260</b>
<b>Pendiente de deducir 2022</b>	<b>2.280</b>

Transports de Barcelona, SA

(Miles de euros)	Bases imponible negativas ejercicios anteriores
Año	
2015	1.783
2016	3.812
2017	1.788
2018	3.777
2019	2.777
2020	1.782
2021	1.392
<b>Total</b>	<b>17.111</b>
<b>Pendiente de deducir 2022</b>	<b>0</b>

**c) Deducciones**

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

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

(Miles de euros) Concepto	Ejercicio de origen	Importe pendiente de imputar
Inversiones para medio ambiente	2005	31
	2006	6
	2007	16
	2008	3
	2010	2
	2011	8
	2012	7
	2013	10
	2014	5
Creación ocupación minusválidos	2007	1
	2008	16
	2009	18
	2010	3
	2011	21
Gastos de Formación Profesional	2004	13
	2005	15
	2006	52
	2007	51
	2008	38
	2009	17
	2010	10
Contribuciones a Planes de Pensiones	2004	199
	2005	190
	2006	167
	2007	112
	2008	70
	2009	48
	2010	25
Innovación Tecnológica	2021	127
Deducció article 42 LIS (reinvertió benef.extr.)	2013	426
Donaciones a entidades sin ánimo de lucro	2017	7
	2018	39
	2019	38
	2020	37
	2021	45
<b>Total</b>		<b>1.873</b>

Transports de Barcelona, SA

(Miles de euros) Concepto	Ejercicio de origen	Importe pendiente 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
	2021	41
Gastos de Formación Profesional	2009	19
	2010	8
Innovación Tecnológica	2021	74
<b>Total</b>		<b>2.722</b>

#### 9.4 - Otros aspectos fiscales

Durante el ejercicio 2022, se han publicado diferentes Reales Decretos Ley para afrontar, de manera excepcional y temporal, las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania y otras situaciones de vulnerabilidad. En referencia a la tributación, los RD Ley que afectan principalmente a la sociedad son el RD Ley 6/2022, de 29 de marzo, el RD Ley 11/2022, de 25 de junio, el RD Ley 17/2022, de 20 de septiembre y el RD Ley 20/2022, de 27 de diciembre.

- Aplicación del tipo de IVA reducido del 10% y superreducido del 5% en las facturas recibidas de suministro de energía eléctrica.

Los diferentes Reales Decretos Ley publicados a lo largo del año 2021 y 2022, establecían unos requisitos en la aplicación del tipo de IVA del 10% y, más tarde, del 5%, desde el día 26 de junio de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2023. El impacto en las Sociedades ha sido mínimo, dado que la mayoría de instalaciones eléctricas superan los 10kW de potencia contratada que se fija como límite a considerar.

- Aplicación del tipo de IVA superreducido del 5% en las facturas recibidas de suministro de gas natural.

El RD Ley 17/2022, de 20 de septiembre, establece una rebaja en el tipo de IVA aplicable al suministro de gas natural, cambiando del 21% ordinario al tipo superreducido del 5%, del 1 de octubre al 31 de diciembre de 2022. El RD Ley 20/2022, de 27 de diciembre, prorroga esta rebaja al 5% de IVA hasta el 31 de diciembre de 2023.

- 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, Transports de Barcelona, SA recibe de la Agencia Tributaria, 49 euros por cada 1000 litros de gasóleo suministrado a los

autobuses, 48 euros correspondientes a la parte estatal especial y 1 euro 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 2022, Transports de Barcelona, SA ha recibido 681 miles de euros de la Agencia Tributaria por 13.903 miles de litros de gasóleo suministrado a los autobuses (el año 2021 recibió 699 miles de euros por 14.283 miles de litros de gasóleo suministrado).

- *Bonificación extraordinaria y temporal en el precio final de determinados productos energéticos*

Según indica el RD Ley 6/2022, de 29 de marzo, así como el RD Ley 11/2022 de 25 de junio, los diferentes suministradores han aplicado desde el día 1 de abril de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2022 una bonificación de 20 céntimos por cada litro kilogramo de carburante adquirido (IVA incluido). La afectación a la Sociedad es mínima, dado que se utiliza mayoritariamente energía eléctrica en los elementos de transporte.

También, según el RD Ley 10/2022, de 13 de mayo, desde el día 15 de junio de 2022 y hasta el 31 de mayo de 2023, los suministradores aplican a sus facturas de electricidad el llamado “tope de gas” que regula los costes de generación de la electricidad.

- *Impuesto especial sobre la electricidad*

Este impuesto se liquidaba periódicamente dentro de las facturas recibidas de suministro eléctrico, tanto por el término de potencia como por el término de energía, y tenía un tipo impositivo del 5,1127%.

Según la Ley 11/2020 de 30 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado de 2021 que modifica el artículo 98.3 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de impuestos especiales, la Sociedad tenía derecho a aplicar una reducción del 100% de la base imponible sobre la cantidad de energía eléctrica suministrada o consumida en el transporte por ferrocarril. No obstante, para aclarar determinados aspectos de esta reducción, se decidió hacer una consulta vinculante a la Dirección General de Tributos.

En fecha 21 de mayo de 2021 se obtuvo la respuesta de la Dirección General de Tributos a las diversas cuestiones planteadas. Así, se verificó que la reducción del 100% de la base imponible es aplicable a la energía de tracción que los trenes consumen por circular. También, se corroboró que la fecha efectiva de aplicación de la reducción en los consumos y suministros de electricidad es el 1 de enero de 2021 y que este beneficio fiscal tendrá un tipo mínimo autorizado por la normativa europea de 0,5€ por Mwh suministro de electricidad.

A lo largo de los años 2021 y 2022, se han recibido facturas de los diferentes suministradores y comercializadores de energía eléctrica, aplicando el porcentaje correspondiente de reducción de la base imponible del impuesto según el punto de suministro de energía eléctrica.

El 16 de septiembre de 2021 entró en vigor el RD Ley 17/2021. Esta normativa regulaba una nueva medida excepcional y transitoria desde esta fecha hasta el 31 de diciembre de 2021, donde se establecía 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 prorrogó la reducción de este impuesto hasta el 30 de abril de 2022 y, más tarde, el RD Ley 6/2022, de 29 de marzo, lo extendió hasta el 30 de junio de 2022. El RD Ley 11/2022, de 25 de junio, alarga la extensión de esta reducción hasta el 31 de diciembre de 2022 y, finalmente, la prórroga llega hasta el 31-12-2023, según el RD Ley 20/2022, de 27 de diciembre. Así, durante todo este período desde el día 16 de septiembre de 2021, esta reducción temporal del tipo de gravamen al 0,5%, prorrogada con los diferentes RD Ley publicados en el año 2022, se complementa con la reducción del 100% de la base imponible aplicable a empresas de transporte por ferrocarril, para la energía de tracción.

- Otros Impuestos especiales

- Impuesto especial sobre hidrocarburos

- Transportes de Barcelona, SA 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 recibió una resolución

favorable del TEAR de Catalunya, en relación a la reclamación de 2017. Se cobraron 60 miles de euros el 4 de octubre de 2021, correspondiendo 53 miles de euros al principal y 7 miles de euros a intereses. En fecha 28 de marzo de 2022 se han recibido las dos resoluciones pendientes de los períodos 2014 y 2016, consideradas como favorables. A fecha de cierre de las Cuentas Anuales, la Sociedad está pendientes de recibir comunicación formal por parte de la Agencia Tributaria que haga efectiva estas dos resoluciones, liquidando el principal mas los intereses.

Por otro lado, Transports de Barcelona, SA consiguió en el año 2021 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 al sistema (7% del importe total recibido por Transports de Barcelona, SA por dicho concepto). El RD Ley 12/2021 de 24 junio, estableció la suspensión temporal del IVPEE durante el tercer trimestre de 2021. Posteriormente, el RD Ley 17/2021 de 14 de septiembre extendió esta suspensión al cuarto trimestre de 2021. El RD Ley 29/2021, de 21 de diciembre prorrogó la suspensión temporal de dicho impuesto hasta 31-03-2022. Con el RD Ley 6/2022, de 29 de marzo se alarga la suspensión hasta el 30 de junio de 2022. El RD Ley 11/2022, de 25 de junio, mantiene esta suspensión durante el tercer y cuarto trimestre de 2022. Finalmente, el RD Ley 20/2022, de 27 de diciembre, prorroga la suspensión temporal de este importe para todo el año 2023.

Asimismo, Transports de Barcelona, SA presentó en su momento, una reclamación económico administrativa por 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. Transports de Barcelona, SA decidió no presentar ningún recurso.

### Impuesto especial sobre 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 esa fecha hasta 31 de diciembre de 2021, donde se establece una reducción del tipo de gravamen del 5,1127% al 2,5%, reducción aplicable directamente a las facturas recibidas de los suministradores y comercializadores de energía. El RD Ley 29/2021 de 21 de diciembre proroga la reducción de dicho impuesto hasta el 30 de abril de 2022 y, más tarde el RD Ley 6/2022, de 29 de marzo lo alargó hasta el 30 de junio de 2022. El RD Ley 11/2022, de 25 de junio alarga la extensión de esta reducción hasta el 31 de diciembre de 2022 y, finalmente, la prórroga abarca hasta el 31-12-2023, según el RD Ley 20/2022, de 27 de septiembre.

### Impuesto s/gases fluorados de efecto invernadero

La Ley 16/2013, de 29 de octubre, reguló la introducción del impuesto sobre gases fluorados de efecto invernadero, para grabar económicamente las emisiones de estos hidrocarburos halogenados debido a su alto impacto medioambiental. El Reglamento de este impuesto queda establecido en el RD 1042/2013, de 27 de diciembre. Hasta el 31 de agosto de 2022, la adquisición de nuevos elementos estaba exenta de la aplicación de este impuesto, pero el nuevo RD 712/2022, de 30 de agosto, graba la primera recarga en elementos nuevos de gases fluorados, así como las sucesivas recargas de gas fluorado que se realicen.

- *Suministro inmediato de información a la Agencia Tributaria (SII)*

Según indica 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 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA suministran electrónicamente los registros de facturación emitida y recibida a la Agencia Tributaria (Suministro Inmediato de Información - SII), ya que tienen la obligación de llevar sus libros registro mediante la sede electrónica de la Agencia Tributaria.

Projectes i Serveis de Mobilitat, SA también suministra electrónicamente los registros de facturación emitida y recibida a la Agencia Tributaria, a pesar de no estar obligada, dado que ha dejado de ser considerada Gran Empresa a partir de 2021.

- Régimen especial de Agencias de Viaje

Transports Metropolitans de Barcelona, SL realiza operaciones dentro del régimen general de IVA y asimismo, desde el 16 de enero de 2017 dentro del Régimen Especial de Agencias de Viaje, tal como señala la reforma de la Ley 37/1992 en dicho apartado.

- Las Sociedades están al corriente de sus obligaciones por lo que se refiere a declaraciones, liquidaciones o notificaciones.

## **NOTA 10 - 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.

## 10.1 – Ingresos

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
<b>Ventas. Recaudación</b>		
Recaudación	340.146	254.142
Descuentos sobre ventas	-7.696	-1.767
Rappels sobre ventas	-8	-11
Comisiones por venta de títulos	11.325	8.332
Gastos sistema tarifario integrado	-21.720	-14.539
<b>Suma</b>	<b>322.047</b>	<b>246.157</b>
<b>Ingresos accesorios a la explotación</b>		
Publicidad	10.119	9.164
Instalaciones comerciales	378	252
Máquinas vending	734	508
Alquiler de autobuses	185	0
Cesión de uso de infraestructura	313	276
Ventas de residuos	535	684
Consultoría exterior	437	961
Servicios a otras empresas	2.219	942
Servicios de mantenimiento lfercat L9/L10	14.291	13.078
Servicios a la ATM	418	316
Servicios al AMB	493	0
Intervención - Inspección	1.499	1.090
Ingresos Plan de Pensiones (CP 1995-1997)	2.583	2.834
Penalizaciones a proveedores	1.087	2.124
Ingresos por cobertura de telefonía móvil	964	887
Servicios de coordinación a CBT	58	58
Otros	601	440
<b>Suma</b>	<b>36.914</b>	<b>33.614</b>
<b>Subvenciones especiales (ver nota 14.3)</b>		
Tarjeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Líneas 80-81-82-83	0	-30
Operación compra 30 autobuses	0	253
Subv. para paliar incremento precio productos petrolíferos	1.190	0
Otras subvenciones	107	73
<b>Suma</b>	<b>9.067</b>	<b>8.066</b>
<b>Subvenciones al servicio (ver nota 14.2)</b>		
Administraciones por Contrato Programa	641.218	618.674
<b>Suma</b>	<b>641.218</b>	<b>618.674</b>
<b>Total ingresos</b>	<b>1.009.246</b>	<b>906.511</b>

## 10.2 - Gastos de explotación

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
<b>Aprovisionamientos</b>		
Material de consumo y reposición	22.543	21.025
Material de oficina	509	562
Billeteaje	542	362
Trabajos realizados para otras empresas	68	5
<b>Suma</b>	<b>23.662</b>	<b>21.954</b>
 <b>Consumo de electricidad y carburantes</b>	 <b>89.060</b>	 <b>39.708</b>
 <b>Personal</b>		
Sueldos y salarios	342.559	325.873
Seguridad Social	120.236	115.165
Indemnizaciones	267	418
Aportaciones corrientes por pensiones (CP 1995-1997)	2.583	2.834
Resto aportaciones pensiones	7.851	2.815
Otros gastos de personal	16.285	13.673
<b>Suma</b>	<b>489.781</b>	<b>460.778</b>

	<u>Año 2022</u>	<u>Año 2021</u>
<b>Servicios exteriores</b>		
Cesión de trenes (nota 10.6)	47.830	48.909
Cánones L9/L10 (nota 10.7)	119.527	121.414
Otros alquileres y cánones	2.402	959
Reparación y conservación elementos transporte	13.880	13.951
Reparación y conservación resto inmovilizado	30.772	29.670
Transportes	1.241	1.341
Seguros	6.941	7.239
Asistencia técnica y estudios	5.015	4.797
Seguridad y vigilancia	30.468	31.177
Transporte y manipulación de recaudación	1.022	871
Gastos de informática	11.733	9.280
Proyectos de consultoría exterior	12	8
Limpieza y saneamiento	25.686	28.853
Promoción y comunicación	2.256	1.776
Consumo electricidad estaciones e instalaciones	25.168	10.940
Resto Consumos	2.137	1.058
Comunicaciones	1.414	1.105
Gastos "Bus Turístico"	3.433	1.344
Otros	4.608	3.746
<b>Suma</b>	<b>335.545</b>	<b>318.438</b>
<b>Tributos</b>		
Impuesto sobre actividades económicas	141	143
Impuesto sobre bienes inmuebles	380	300
Impuesto sobre gases fluorados	46	63
Impuesto sobre valor producción energía eléctrica	0	17
Tasas varias	338	315
IVA agencia de viajes	18	0
<b>Suma</b>	<b>923</b>	<b>838</b>
<b>Variaciones de provisiones</b>		
Provisiones por tráfico	-65	2.560
Provisiones por insolvencias deudores	-82	1
<b>Suma</b>	<b>-147</b>	<b>2.561</b>
<b>Resultados por ventas de inmovilizado</b>		
Resultado por bajas de inmovilizado (nota 4.10 i 5.4)	1	1
Resultado por ventas de inmovilizado (ingreso) (nota 4.10 i 5.4)	-388	-257
Resultado por otras operaciones (ingreso) (nota 11.1)	-1.394	-3.562
<b>Suma</b>	<b>-1.781</b>	<b>-3.818</b>
<b>Otros resultados (ingreso) (nota 9.4)</b>	<b>-47</b>	<b>-53</b>
<b>Total gastos de explotación</b>	<b>936.996</b>	<b>840.406</b>

### 10.3 – Amortizaciones

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
De inmovilizado intangible	5.281	5.055
De inmovilizado material	75.076	75.468
<b>Total amortizaciones</b>	<b>80.357</b>	<b>80.523</b>

### 10.4 – Resultado financiero antes de subvenciones

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
<b>Gastos financieros</b>		
De créditos y leasings	18.851	18.040
Intereses de derivados financieros	6.689	8.879
De inversiones financieras	0	0
Diferencias negativas de cambio	0	9
Otros	1.228	2.305
	<b>26.768</b>	<b>29.233</b>
<b>Ingresos financieros</b>		
De créditos y préstamos	114	75
De inversiones financieras	436	451
Diferencias positivas de cambio	7	2
Subv.por gastos fin.imputados a pérdidas y ganancias	232	245
Intereses devolución IVMDH (nota 9.4)	5	7
Exceso de provisión intereses (nota 11.1)	0	6.277
Otros	1.700	1.981
	<b>2.494</b>	<b>9.038</b>
<b>Deterioro y resultados por ventas de instrumentos financieros</b>		
Corrección deterioro instrumentgcos financieros	224	0
	<b>224</b>	<b>0</b>
<b>Total resultado financiero antes de subvenciones</b>	<b>24.498</b>	<b>20.195</b>

## 10.5 - Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias (nota 14.1)

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Subvención Contrato Programa 1999-2001	643	643
Subvención Contrato Programa 2009-2010	381	1.008
Subvención Contrato Programa 2014-2017	5.508	5.508
Subvención Contrato Programa 2018	4.394	4.394
Subvención Contrato Programa 2019	5.962	5.962
Subvención Contrato Programa 2020	1.747	1.747
Subvención Contrato Programa 2021	3.280	0
Subvención en capital trenes Can Cuiàs y conv.L4 en L2	1.951	1.951
Subvención Convenio Gas Natural	472	590
Subvención trenes L-9 serie 9000	1.746	1.746
Subvenció 12 trens 2018	3.685	3.455
Subv. desamiantado CP 2019 42 trenes	0	2.615
Subv. desamiantado CP 2020 6 trenes	0	814
Subvención 39 trenes CAF	9.181	5.332
Otras subvenciones en capital	573	496
<b>Total subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias</b>	<b>39.523</b>	<b>36.261</b>

## 10.6 – Cesión de trenes

En fecha 25 de julio de 2006 la ATM formalizó la cesión a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de la explotación y operación de 39 trenes para la red de Metro, objeto del Contrato marco y de arrendamiento operativo suscrito en fecha 8 de agosto de 2003 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, SA y CAF, SA.

A 31 de diciembre de 2008 se había efectuado la cesión de los 39 trenes.

En fecha 26 de mayo de 2021, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha adquirido dichos trenes (nota 6.3.1 y 14).

En fecha 21 de septiembre de 2006 la ATM formalizó la cesión a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de la explotación y operación de 50 trenes para la red de Metro, objeto del Contrato marco y de arrendamiento operativo suscrito en fecha 23 de julio de 2004 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, SA y Alstom Transporte, SA.

A 31 de diciembre de 2010 ya se había efectuado la cesión de los 50 trenes.

A 31 de diciembre de 2008 también se había efectuado la cesión de los 10 trenes correspondientes al Contrato marco y de arrendamiento operativo suscrito en fecha 18 de abril de 2005 por la ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interés Económico, SA y CAF, SA, según convenio de cesión de 2 de julio de 2007 formalizado entre la ATM y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. En fecha 29 de diciembre de 2022 se ha formalizado un acuerdo de intenciones para la adquisición de los citados trenes de forma similar a la realizada para los 39 trenes (nota 6.3.1).

En virtud de los convenios formalizados entre la ATM y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, ésta deberá satisfacer anualmente las contraprestaciones previstas por la cesión de la explotación y operaciones de los trenes mediante compensaciones con las subvenciones que la ATM deba abonar a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA anualmente por dicho concepto. Para los años 2022 y 2021, este importe ha sido de 47.830 y 48.909 miles de euros, respectivamente.

### **10.7 – Cánones línea 9 y línea 10**

Conforme a las respectivas órdenes de la Generalitat de Catalunya por las cuales se establecen los cánones ferroviarios para la utilización de las infraestructuras ferroviarias de las líneas 9 y 10 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA para los años 2022 y 2021, la Sociedad ha reconocido un gasto de 119.527 y 121.414 miles de euros, respectivamente, por dicho concepto.

## NOTA 11 - PROVISIONES Y CONTINGENCIAS

### 11.1 – Provisiones y contingencias

Se han dotado provisiones para afrontar responsabilidades probables o ciertas, según la norma de valoración descrita en la nota 3, cuyo movimiento, en miles de euros, se describe a continuación:

Año 2022 (Miles de euros)	Saldo	Variación Provisiones		Saldo
	01-01-2022	Dotaciones	Aplicaciones	31-12-2022
<b>Provisiones a largo plazo</b>	<b>6.038</b>	<b>0</b>	<b>5.109</b>	<b>929</b>
<b>Provisiones a corto plazo</b>	<b>4.989</b>	<b>4.371</b>	<b>1.220</b>	<b>8.140</b>
Provisión "La Sudamérica"	160	0	1	159
Provisión por reclamaciones laborales	1.719	606	817	1.508
Provisión por responsabilidad civil	60	0	60	0
Provisión por desamiantado	0	3.716	0	3.716
Otras provisiones	3.050	49	342	2.757
<b>Total</b>	<b>11.027</b>	<b>4.371</b>	<b>6.329</b>	<b>9.069</b>

Año 2021 (Miles de euros)	Saldo	Variación Provisiones		Saldo
	01-01-2021	Dotaciones	Aplicaciones	31-12-2021
<b>Provisiones a largo plazo</b>	<b>9.600</b>	<b>0</b>	<b>3.562</b>	<b>6.038</b>
<b>Provisiones a corto plazo</b>	<b>17.239</b>	<b>1.747</b>	<b>13.997</b>	<b>4.989</b>
Provisión "La Sudamérica"	322	0	162	160
Provisión por reclamaciones laborales	7.472	1.439	7.192	1.719
Provisión por responsabilidad civil	60	0	0	60
Otras provisiones	9.385	308	6.643	3.050
<b>Total</b>	<b>26.839</b>	<b>1.747</b>	<b>17.559</b>	<b>11.027</b>

En los años 2020 y 2019 se dotaron provisiones a largo plazo por importe de 1.200 miles de euros y 8.400 miles de euros respectivamente, para hacer frente a los futuros gastos por desamiantado de 6 y 42 trenes respectivamente, de acuerdo con los compromisos asumidos por Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y a ejecutar antes de enero de 2025. Estas provisiones se dotaron con cargo a los activos inmovilizados asociados por la estimación de su coste. En el ejercicio 2022 se ha registrado un exceso de dicha provisión por importe de 1.392 miles de euros y se ha traspasado a corto plazo un importe de 3.716 miles de euros. En el ejercicio 2021 se registró un exceso de dicha provisión por un importe de 3.562 miles de euros (nota 10.2).

La provisión para “La Sudamérica” corresponde al importe previsto para la exteriorización restante de los compromisos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA devengados a 31-12-2022 en relación a esta póliza de seguros.

Las provisiones por reclamaciones laborales corresponden básicamente a demandas por conflictos colectivos y a otras demandas individuales. Adicionalmente se estiman contingencias posibles de reclamaciones laborales por importe de 1.660 miles de euros.

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

## **NOTA 12 – INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE**

### **12.1 – Inversiones**

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



<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b> <b>adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor</b> <b>neto</b>
<b>Suministro e instalación de depuradoras:</b>			
- Ponent	190	169	21
- Triangle (TB)	509	441	68
- Zona Franca I	416	389	27
- Zona Franca 4	2	2	0
- Horta	366	336	30
- Boixeres	160	150	10
- Sagrera	132	99	33
- Roquetes	73	73	0
- Santa Eulàlia	64	63	1
- Triangle Ferroviari (FMB)	123	112	11
- Can Zam	39	38	1
- Zal	21	12	9
<b>Suma</b>	<b>2.095</b>	<b>1.884</b>	<b>211</b>
<b>Cambio de Gasóleo C a gas natural en:</b>			
- Zona Franca I	216	216	0
- Sagrera	85	85	0
- Vilapicina	45	45	0
- Santa Eulàlia	69	69	0
<b>Suma</b>	<b>415</b>	<b>415</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 en:</b>			
- Zona Franca I	140	140	0
- Horta	95	95	0
- Triangle (TB)	80	80	0
- Ponent	55	32	23
- Boixeres	40	32	8
- Santa Eulàlia	40	40	0
- Sagrera	42	42	0
- Triangle Ferroviari (FMB)	5	5	0
- Sant Genís	39	18	21
- Vilapicina	54	54	0
- Can Zam	39	26	13
- Roquetes	10	9	1
<b>Suma</b>	<b>639</b>	<b>573</b>	<b>66</b>
<b>Paneles solares</b>			
- Zona Franca I	72	71	1
- Horta	24	24	0
- Sagrera	24	24	0
<b>Suma</b>	<b>120</b>	<b>119</b>	<b>1</b>
<b>Equipos para suministrar Ad-Blue</b>			
- Horta	182	156	26
- Triangle	168	153	15
- Ponent	114	91	23
<b>Suma</b>	<b>464</b>	<b>400</b>	<b>64</b>
<b>Estación de regulación y medición de gas en el Triangle Ferroviari</b>	<b>51</b>	<b>51</b>	<b>0</b>
<b>Compactadora para reciclar cartón</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>0</b>
<b>Instrumentos para medición de ruidos y vibraciones</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>0</b>
<b>Reducción ruidos Talleres Sagrera</b>	<b>88</b>	<b>58</b>	<b>30</b>
<b>Sistema de gestión mediambiental</b>	<b>225</b>	<b>204</b>	<b>21</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	531	0
- Triangle	496	200	296
<b>Suma</b>	<b>1.027</b>	<b>731</b>	<b>296</b>
<b>Filtros de partículas para autobuses</b>	<b>2.413</b>	<b>2.413</b>	<b>0</b>
<b>Hibridación autobuses</b>	<b>4.955</b>	<b>4.955</b>	<b>0</b>
<b>Equipos aislamiento autobuses híbridos</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>0</b>
<b>Medida de consumos</b>	<b>49</b>	<b>45</b>	<b>4</b>
<b>Infraestructura híbridos cocheras</b>	<b>740</b>	<b>708</b>	<b>32</b>
<b>Analizador diagnosis híbridos</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>0</b>
<b>Recarga bus eléctrico</b>	<b>3.060</b>	<b>159</b>	<b>2.901</b>
<b>Pantalla sónica entrada Talleres Santa Eulàlia</b>	<b>93</b>	<b>26</b>	<b>67</b>
<b>Instalaciones térmicas Talleres</b>	<b>304</b>	<b>304</b>	<b>0</b>
<b>Iluminación eficiente</b>	<b>203</b>	<b>118</b>	<b>85</b>
<b>Proyecto Scada</b>	<b>1.202</b>	<b>839</b>	<b>363</b>
<b>Proyecto Electrobús/Programa Elena (BEI)</b>	<b>322</b>	<b>322</b>	<b>0</b>
<b>Sistema eficiencia energética</b>	<b>259</b>	<b>224</b>	<b>35</b>
<b>Licencia ambiental Sant Genís</b>	<b>1.081</b>	<b>624</b>	<b>457</b>
<b>Licencia ambiental Boixeres</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>20</b>
<b>Licencia ambiental Santa Eulàlia</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>20</b>
<b>Estación recarga eléctrica Triangle</b>	<b>1.630</b>	<b>501</b>	<b>1.129</b>
<b>Infraestructura carga vehículos eléctricos</b>	<b>299</b>	<b>48</b>	<b>251</b>
<b>Máquina reciclaje plásticos y latas</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Vehículos auxiliares eléctricos</b>	<b>2.709</b>	<b>1.276</b>	<b>1.433</b>
<b>Estaciones recarga eléctrica en la calle (Forum/Cisell)</b>	<b>2.279</b>	<b>482</b>	<b>1.797</b>
<b>Desamiantado trenes</b>	<b>9.600</b>	<b>9.600</b>	<b>0</b>
<b>Recuperadores de energía de tracción</b>	<b>1.071</b>	<b>89</b>	<b>982</b>
<b>Marquesina fotovoltaica</b>	<b>89</b>	<b>8</b>	<b>81</b>
<b>Desamiantado subcentral Zona Universitaria</b>	<b>98</b>	<b>0</b>	<b>98</b>
<b>Desamiantado Vilapicina</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>50</b>
<b>Desamiantado Zona Franca</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>32</b>
<b>Total Inversiones</b>	<b>38.565</b>	<b>28.034</b>	<b>10.531</b>

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

## 12.2 – Gastos

Los gastos incurridos en los ejercicios 2022 y 2021 para la protección y mejora del medio ambiente se muestran en el siguiente detalle:

Materiales y servicios exteriores	Año 2022				Año 2021			
	Servicios			Total	Servicios			Total
	Materiales	Exteriores	Resto		Materiales	Exteriores	Resto	
Auditorías medio ambiente	0	5	0	5	0	18	0	18
Actuaciones de mejora	0	21	0	21	0	33	1	34
Tratamientos de residuos	0	2.255	0	2.255	0	1.859	0	1.859
Gestión mediambiental	10	984	264	1.258	4	1.330	58	1.392
<b>Total gastos</b>	<b>10</b>	<b>3.265</b>	<b>264</b>	<b>3.539</b>	<b>4</b>	<b>3.240</b>	<b>59</b>	<b>3.303</b>

Durante el ejercicio 2022 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA han seguido realizando diversas actuaciones de inspección, análisis y retirada de posibles elementos de amianto en las instalaciones, dependencias y trenes de la red de metro.

## 12.3- Autobuses con Gas Natural

Desde el año 2002 se han adquirido autobuses que funcionan con gas natural. En el ejercicio 2022 se ha producido la incorporación de nuevos autobuses, por esta razón el valor de adquisición de autobuses de gas natural es de 158.607 miles de euros, a 31 de diciembre de 2021 era de 134.856 miles de euros:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor neto</b>
Autobuses gas natural año 2002	1.228	1.228	0
Autobuses gas natural año 2005	0	0	0
Autobuses gas natural año 2006	2.873	2.873	0
Autobuses gas natural año 2007	7.230	7.230	0
Autobuses gas natural año 2009	11.741	11.741	0
Autobuses gas natural año 2010	15.322	15.322	0
Autobuses gas natural año 2011	10.140	9.669	471
Autobuses gas natural año 2012	7.573	6.749	824
Autobuses gas natural año 2016	5.065	2.591	2.474
Autobuses gas natural año 2017	1.167	487	680
Autobuses gas natural año 2018	17.911	6.355	11.556
Autobuses gas natural año 2019	27.915	7.912	20.003
Autobuses gas natural año 2020	8.664	2.124	6.540
Autobuses gas natural año 2021	16.614	2.162	14.452
Autobuses gas natural año 2022	25.164	1.254	23.910
<b>Total autobuses con gas natural</b>	<b>158.607</b>	<b>77.697</b>	<b>80.910</b>

A lo largo del ejercicio 2022 se han producido bajas de autobuses comprados en los ejercicios 2002, 2005, 2006 y 2007.

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor 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 produjeron bajas de autobuses comprados en los ejercicios 2002, 2005, 2006 y 2007.

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 2022 y 31 de diciembre de 2021 es el siguiente:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</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 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</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>

#### 12.4- Autobuses híbridos

Desde el año 2010 se han adquirido autobuses que funcionan con sistema híbrido. En el ejercicio 2022 se ha producido la incorporación nuevos autobuses, por dicha razón el valor de adquisición de autobuses que funcionan con sistema híbrido es de 125.602 miles de euros, a 31 de diciembre de 2021 era de 130.114 miles de euros.

El valor neto de estos autobuses a 31 de diciembre de 2022 y a 31 de diciembre de 2021, en miles de euros, son los siguientes:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b> <b>adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor neto</b>
Autobuses híbridos año 2010	865	865	0
Autobuses híbridos año 2012	4.559	4.091	468
Autobuses híbridos año 2013	11.052	8.965	2.087
Autobuses híbridos año 2015	12.561	7.367	5.194
Autobuses híbridos año 2016	22.140	11.157	10.983
Autobuses híbridos año 2017	23.855	9.952	13.903
Autobuses híbridos año 2018	23.042	8.796	14.246
Autobuses híbridos año 2019	12.218	3.943	8.275
Autobuses híbridos año 2020	9.150	2.164	6.986
Autobuses híbridos año 2021	0	0	0
Autobuses híbridos año 2022	6.160	247	5.913
<b>Total autobuses híbridos</b>	<b>125.602</b>	<b>57.547</b>	<b>68.055</b>

A lo largo del ejercicio 2022 se ha producido la cesión al AMB de los 320 buses incorporados en el ejercicio 2021.

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b> <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>

## 12.5- Autobuses eléctricos

Desde el año 2019 se han adquirido autobuses eléctricos. En el ejercicio 2022 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 35.173 miles de euros, a 31 de diciembre de 2021 era de 22.771 miles de euros.

El valor neto de estos autobuses a 31 de diciembre de 2022 y 2021, en miles de euros, es el siguiente:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b> <b>adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor neto</b>
Autobuses Eléctricos año 2019	2.116	669	1.447
Autobuses Eléctricos año 2020	3.560	883	2.677
Autobuses Eléctricos año 2021	17.095	2.159	14.936
Autobuses Eléctricos año 2022	12.402	111	12.291
<b>Total autobuses eléctricos</b>	<b>35.173</b>	<b>3.822</b>	<b>31.351</b>

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b> <b>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>

## 12.6- Autobuses de hidrógeno

Este año 2020 se firmó un contrato por la compra de 8 autobuses eléctricos con pila de hidrógeno por un importe de 5.924 miles de euros. A 31 de diciembre de 2022 ya se ha producido la incorporación de los 8 autobuses. A 31 de diciembre de 2021 se había contabilizado como inversión en curso un importe de 629 miles de euros.

El valor neto de estos autobuses a 31 de diciembre de 2022 en miles de euros, es el siguiente:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Valor</b> <b>adquisición</b>	<b>Amortización</b>	<b>Valor neto</b>
Autobuses Hidrógeno año 2022	5.294	170	5.124
<b>Total autobuses hidrógeno</b>	<b>5.294</b>	<b>170</b>	<b>5.124</b>

## 12.7- Otras Inversiones del año

Las otras inversiones realizadas durante los ejercicios 2022 y 2021 por razones medioambientales corresponden a:

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>
Puntos de recarga bus eléctrico	1.434
Vehículos auxiliares eléctricos	134
Infraestructura recarga eléctrica	128
Desamiantado subcentral Zona Universitaria	97
Desamiantado Vilapicina	50
Desamiantado Zona Franca	32
Vehículos auxiliares eléctricos	27
Depuradora Triangle	26
Estaciones recarga Fòrum y Cisell	19
<b>Total</b>	<b>1.947</b>

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2021</b>
Puntos recarga bus eléctrico	1.090
Vehículos auxiliares eléctricos	587
Depuradora Triangle	29
Estaciones recarga Fòrum y Cisell	22
Marquesina fotovoltaica	89
<b>Total</b>	<b>1.817</b>

## NOTA 13 – RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA mantienen compromisos por pensiones de aportación y prestación definida con sus empleados, instrumentados mediante dos planes 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 los Planes de Reequilibrio para la exteriorización de los compromisos por pensiones. Previamente las Sociedades Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA efectuaron la promoción de los Planes de Pensiones, en la modalidad de empleo para sus empleados, registrados en la Dirección General de Seguros el 9 de septiembre de 1999 y el 19 de noviembre de 1997 respectivamente, y a los cuales se adhirieron hasta 25 de julio de 1999 un total de 2.818 empleados sobre una plantilla total de 2.822 en el caso de Transports de Barcelona, SA y hasta 31 de diciembre de 1997 un total de 1.993 empleados sobre una plantilla total de 2.519 en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

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

En fechas 22 de septiembre de 2014 y 28 de julio de 2014, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, respectivamente, cambiaron la entidad depositaria pasando a ser Cecabank, SA.

El mismo día de su presentación a la Dirección General de Seguros se efectuaron las transferencias a los Fondos de los recursos constituidos hasta aquella fecha, por unos importes de 27.998 miles de euros en la sociedad Transports de Barcelona, SA y de 35.097 miles de euros en la sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. En fecha 23 de octubre de 2001 se recibió de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (Ministerio de Economía) la aprobación de los Planes de Reequilibrio correspondientes a los Planes de Pensiones de los empleados de las dos Sociedades.

En fecha 27 de diciembre de 2002 se presentó una modificación de los Planes 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.

Los Planes de Reequilibrio establecieron 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>Hipótesis:</b>	De tipo 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)

(Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
<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>

Los Planes de amortización de los déficits por servicios pasados de partícipes y beneficiarios presentan los siguientes vencimientos de principal:

(Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
<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, las Sociedades terminaron 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, junto con las aportaciones de los partícipes, proveerán a los Planes 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 dicho concepto en el período 2000-2012.

En fecha 19 de diciembre de 2008 las Comisiones de Control de los Planes de Pensiones de empleo de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, respectivamente, acordaron substituir la tabla de mortalidad de pasivos GR 80 (-2 años) por la tabla PER 2000P (producción) por prestaciones causadas antes del 31 de diciembre de 1997 y 3 de junio de 1999, respectivamente. Por prestaciones causadas con posterioridad se aplica la tabla GR 95.

En fecha 22 de febrero de 2011, las Comisiones de Control de los Planes de Pensiones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA acordaron la modificación de las bases técnicas de los Planes de Pensiones de forma que el tipo de interés técnico pasó a ser el 3,2% con efectos 1 de enero de 2011, según los acuerdos de fecha 26 de abril de 2011.

En fechas 24 de enero de 2017 y 23 de febrero de 2017, las Comisiones de Control de los Planes de Pensiones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA acordaron, respectivamente, la modificación del tipo de interés técnico al 3,11% y 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). Las Sociedades han efectuado aportaciones de 2.520 miles de euros y 2.033 miles de euros, respectivamente por Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, en el ejercicio de 2020 derivadas del mencionado cambio de 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 fechas 10 de diciembre y 24 de noviembre de 2021, las Comisiones de Control aprobaron, respectivamente, los planes de amortización de los déficits generados de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA por el cambio de tablas biométricas (PER 2020), por importes de 10.118 miles de euros y 13.723 miles de euros, respectivamente de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, que se amortizarán en cinco años según los siguientes cuadros de aportaciones de las Sociedades a un interés del 1,57%.

(Miles de euros)	METRO			TB		
	Principal	Intereses	Total	Principal	Intereses	Total
<b>Años</b>						
2021	1.961	159	2.120	3.617	216	3.833
2022	1.992	128	2.120	2.832	159	2.991
2023	2.023	97	2.120	2.623	114	2.737
2024	2.055	65	2.120	2.421	73	2.494
2025	2.087	33	2.120	2.230	35	2.265
<b>Total 2021-2025</b>	<b>10.118</b>	<b>482</b>	<b>10.600</b>	<b>13.723</b>	<b>597</b>	<b>14.320</b>

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

En fecha 25 de mayo de 2022 la Comisión de Control de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA según el informe del actuario aprobó un reajuste del Plan de Amortización del Déficit en base a la existencia de un superávit de cobertura a 31 de diciembre de 2021 de 3.026 miles de euros, quedando la amortización en 4 años según indica el cuadro siguiente:

(Miles de euros)	METRO		
	Principal	Intereses	Total
<b>Años</b>			
2022	1.253	80	1.333
2023	1.272	61	1.333
2024	1.292	41	1.333
2025	1.313	20	1.333
<b>Total 2022-2025</b>	<b>5.130</b>	<b>202</b>	<b>5.332</b>

El registro contable de este reajuste se ha efectuado a la cuenta de reservas por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes conjuntamente con la financiación afecta.

En fecha 15 de diciembre de 2021 la comisión negociadora del convenio colectivo de Transports de Barcelona, SA ratificó el acuerdo de la Comisión de Control del Plan de Pensiones de fecha 24 de noviembre de 2021 para la transformación del plan de pensiones. En este sentido el plan de pensiones ha pasado a ser de aportación definida para la jubilación y de prestación definida para el resto de contingencias cubiertas por el plan.

En fecha 4 de marzo de 2022 la Comisión de Control de Transports de Barcelona, SA aprobó un nuevo Reglamento del Plan de Pensiones con efectos 1 de enero de 2022.

Con efectos 1 de enero de 2022 Transports de Barcelona, SA liquida la totalidad del déficit pendiente de amortizar a 31 de diciembre de 2021 por importe de 10.106 miles de euros, por aplicación del margen de solvencia alcanzado en esa fecha de 8.798 miles de euros (según acuerdo de la Comisión de Control de 17 de junio de 2022) y por la contribución de las partidas liberadas por el proceso de transformación del Plan de Pensiones. Por otra parte, la Sociedad efectúa una aportación extraordinaria de 2.190 miles de euros.

Tanto el importe de la aportación de la empresa como la aplicación del margen de solvencia se han registrado con contrapartida en la cuenta de reservas por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes, conjuntamente con la financiación afecta.

Durante los años 2022 y 2021, las Sociedades han realizado aportaciones corrientes que se destinan a cubrir las contingencias de jubilación y riesgo (nota 10.2).

A 31 de diciembre de 2022 se prevé inicialmente la cobertura del déficit del Plan de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA por el impacto en los mercados financieros de la guerra de Ucrania. En este sentido, tanto el importe previsto de déficit provisional según el avance del actuario del Plan (8.200 miles de euros, sin incluir el importe pendiente del déficit de 2020) como su financiación asociada de las administraciones por el mismo importe, se ha aplicado a la cuenta de pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes. En cualquier caso, las medidas concretas a adoptar deberán ser aprobadas por la Comisión de Control del Plan de Pensiones.

En el transcurso del ejercicio 2023 se efectuarán los traspasos pertinentes para adecuar la financiación pendiente de aplicar de Contrato Programa a los compromisos futuros de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, Sa y Transports de Barcelona, SA.

## NOTA 14 – SUBVENCIONES, DONACIONES I LEGADOS

### 14.1 - Subvenciones en capital, donaciones y legados

Año 2022 (Miles de euros)	Saldo a	Incorporac.	Retrocesión	Trasp. a rdos.	Saldo a
	01-01-2022	2022	2022	2022	31-12-2022
Subv.conversión trenes L4 a L2	11.636	0	0	1.454	10.182
Subv.trenes ATP-ATO Can Cuiàs	3.969	0	0	496	3.473
Subv.en capital mat.móvil L-2	1.287	0	0	642	645
Subv.en capital CP 2009-2010	105	0	0	105	0
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	35.692	0	0	2.023	33.669
Subv.en capital CP 2014-2017	30.687	0	0	5.508	25.179
Subv.en capital CP 2018	32.350	0	0	4.394	27.956
Subv.en capital 12 trenes	87.322	0	0	3.685	83.637
Subv.en capital 42 trenes	106.540	45.635	0	0	152.175
Subv.en capital 8 trenes	17.764	6.344	0	0	24.108
Subv.en capital 39 trenes	104.842	0	0	9.181	95.661
Subv.en capital desamiantado trenes	0	0	0	0	0
Subv.en capital CP 2019	57.594	0	0	5.962	51.632
Subv.en capital CP 2020	23.525	0	0	1.747	21.778
Subv.en capital CP 2021	43.272	0	0	3.280	39.992
Subv.en capital CP 2022	0	58.714	0	0	58.714
Subv. Buses AMB	11.157	0	11.157	0	0
Subv.Gas Natural	1.590	0	0	472	1.118
Subv.IDAE	154	0	0	66	88
Subv.ELENA	13	0	0	4	9
Subv.CINEA	5.155	0	272	424	4.459
Subv.en capital Wifi Ciutadà	139	0	0	31	108
Subv.Pla Movea	29	0	0	9	20
Subv. Iluminación túneles y talleres	206	0	0	13	193
Subvenciones otorgadas transitorias	0	12.223	0	0	12.223
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	513	0	0	0	513
SOC Mobilitat, SA (nota 7.1.1)	118	7.898	0	0	8.016
Subv.com.apertura crédito CP 2014-2017 (nota 6.3)	1.438	0	0	232	1.206
Centro médico colaborador INSS	3.002	75	0	0	3.077
Otras subvenciones de capital	86	0	0	27	59
<b>Total</b>	<b>582.809</b>	<b>130.889</b>	<b>11.429</b>	<b>39.755</b>	<b>662.514</b>

<b>Año 2021</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>Saldo a</b> <b>01-01-2021</b>	<b>Incorporac.</b> <b>2021</b>	<b>Trasp. a rdos.</b> <b>2021</b>	<b>Saldo a</b> <b>31-12-2021</b>
Subv.conversión trenes L4 a L2	13.090	0	1.454	11.636
Subv.trenes ATP-ATO Can Cuiàs	4.465	0	496	3.969
Subv.en capital mat.móvil L-2	1.929	0	642	1.287
Subv.en capital CP 2009-2010	836	0	731	105
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	37.715	0	2.023	35.692
Subv.en capital CP 2014-2017	36.195	0	5.508	30.687
Subv.en capital CP 2018	36.744	0	4.394	32.350
Subv.en capital 12 trenes	86.761	4.016	3.455	87.322
Subv.en capital 42 trenes	93.835	12.705	0	106.540
Subv.en capital 8 trenes	2.538	15.226	0	17.764
Subv.en capital 39 trenes	0	110.175	5.333	104.842
Subv.en capital desamiantado trenes	3.430	0	3.430	0
Subv.en capital CP 2019	63.556	0	5.962	57.594
Subv.en capital CP 2020	25.272	0	1.747	23.525
Subv.en capital CP 2021	0	43.272	0	43.272
Subx.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
Subv.en capital Wifi Ciutadà	179	0	40	139
Subv.Pla Movea	37	0	8	29
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	513	0	0	513
Societat Catalana Mobilitat, SA	118	0	0	118
Subv.com.apertura crédito CP 2014-2017 (nota 6.3)	1.683	0	245	1.438
Centro médico colaborador INSS	2.832	170	0	3.002
Otras subvenciones de capital	221	110	39	292
<b>Total</b>	<b>417.493</b>	<b>201.821</b>	<b>36.505</b>	<b>582.809</b>

Las subvenciones de los Contratos Programa 2009-2010, 2014-2017, 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022 derivan de los acuerdos mencionados en estos Contratos.

El Tramvia Metropolità, SA corresponde a la donación de acciones realizada en su momento (nota 7.1.1).

El Tramvia Metropolità del Besòs, SA corresponde a la donación de acciones realizada en el año 2009 (nota 7.1.1).

La subvención en capital de los años 2009-2011 de L-9 corresponde a los 6 trenes de L-9 que se financiarán en próximos Contratos Programa (nota 6.3) y a las 32 puertas frontales (prevista en Contrato Programa 2009-2010). Estos 6 trenes de L-9 se activaron en fecha 15 de julio de 2015.

La subvención en capital del año 2018 para la adquisición de 12 trenes corresponde a la financiación a recibir de la ATM para su cobertura (nota 6.3), que se financiará en los próximos Contratos Programa.

La subvención en capital para la adquisición de 42 trenes corresponde a la financiación a recibir de la ATM para su cobertura (nota 6.3), que se financiará en los próximos Contratos Programa.

La subvención en capital para la adquisición de 8 trenes corresponde a la financiación a recibir de la ATM para su cobertura, que se financiará en los próximos Contratos Programa, así como a Fondos de la Unión Europea (nota 6.3.1).

La subvención en capital por desamiantado de trenes (notas 6.2 y 6.3.3) corresponde a la necesidad de realizar un proceso de desamiantado en 48 trenes que deben retirarse a medida que se produzca la entrada de los nuevos trenes comprados.

En fecha 3 de junio de 2021 se produce la firma y elevación a público del Acuerdo de modificación, cesión y ejercicio de opción a compra de 39 trenes en renting entre la agrupación de interés económico “Alquiler de trenes A.I.E”, el consocio administrativo “Autoritat del Transport Metropolità” y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA por un importe de 110.175 miles de euros.

En fecha 15 de diciembre de 2009, Transports de Barcelona, SA 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, Transports de Barcelona, SA 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 estaciones corresponde al objetivo del Ayuntamiento de Barcelona de extender la red “Wifi Ciutadà” al transporte público, concretamente a los dos andenes de 16 estaciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y 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, así como a las aportaciones de la ATM para la financiación de la compra de acciones de 2022 y el otorgamiento del préstamo subordinado (notas 7.8 y 6.3.3).

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA son empresas colaboradoras 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 las empresas y con este cálculo se procede a dotar las reservas 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 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA adquirieron, 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 equipos comunes, en la parte afectada a contingencias laborales como empresas colaboradoras por un importe acumulado de 3.077 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 (2019-ES-TM-6346-W CEF), 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 gran parte entre 2022 y 2023 y de la cual se han reconocido 5.107 miles de euros a 31 de diciembre de 2022. Dadas las circunstancias de la pandemia y su afectación sobre la Sociedad, las Administraciones Públicas y otros proveedores, se produjo un retraso en la licitación de los proyectos, que ha provocado una solicitud de modificación del acuerdo de subvención con CINEA, para hacerlo extensivo hasta 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 en 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 concretó en el momento de la adjudicación de los contratos por parte de la Sociedad y se aprobaron 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.

En fecha 29 de abril de 2022 se ha producido la firma del acta que hace efectiva la entrega de los 30 vehículos al AMB, quien adquiere la posesión y el derecho de uso y explotación de los vehículos, y queda autorizada a adscribirlos a servicios metropolitanos de transporte y a cederlos en uso y explotación a operadores prestadores de servicios de transporte de titularidad del AMB. Por dicha razón se ha realizado la correspondiente retrocesión en el balance.

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 (nota 6.3.3).

El Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y otros municipios del AMB solicitaron ayudas finalistas para las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA. En fecha 20 de mayo de 2022 se publica la Orden Ministerial de otorgamiento de las ayudas de la primera convocatoria del programa. Los proyectos con subvención otorgada, en miles de euros, son los siguientes:

<b>ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA</b>				
<b>(Miles de euros)</b>				
<b>Tipo de Proyecto</b>	<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>	<b>Subvención otorgada</b>	<b>% s/total inversión</b>
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%
Digitalización servicio de Metro	Digitalización elementos de información en estaciones de Metro	5.700	5.130	90,00%
Digitalización servicio de Metro	Digitalización gestión y mantenimiento de activos de Metro	1.962	1.766	90,00%
<b>Total</b>		<b>25.775</b>	<b>20.096</b>	
<b>AYUNTAMIENTO DE BARCELONA</b>				
<b>(Miles de euros)</b>				
<b>Tipo de Proyecto</b>	<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>	<b>Subvención otorgada</b>	<b>% s/total inversión</b>
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>	
<b>RESTO DE MUNICIPIOS</b>				
<b>(Miles de euros)</b>				
<b>Tipo de Proyecto</b>	<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>	<b>Subvención otorgada</b>	<b>% s/total inversión</b>
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 autobus 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>	
<b>Total Inversión/Subvención provisional</b>		<b>82.573</b>	<b>40.496</b>	<b>49,04%</b>

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

<b>(Miles de euros)</b>		
<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>	<b>Subvención otorgada</b>
Autobuses eléctricos 12m y 18m	62.511	22.440
Digitalización servicio de Bus	12.400	11.160
Digitalización servicio de Metro	7.662	6.896
<b>Total</b>	<b>82.573</b>	<b>40.496</b>

Respecto a las altas de inversión hasta 31 de diciembre de 2022 correspondientes a las actuaciones detalladas en el cuadro anterior, las subvenciones en capital otorgadas correspondientes son las siguientes:

<b>(Miles de euros)</b>				
<b>Actuación</b>	<b>Importe</b>	<b>Subvención otorgada</b>	<b>Inversiones contabilizadas a 31-12-2022</b>	<b>Subvención provisional</b>
Autobuses eléctricos 12m y 18m	62.511	22.440	15.524	7.400
Digitalización servicio de Bus	12.400	11.160	4.023	3.621
Digitalización servicio de Metro	7.662	6.896	1.282	1.154
<b>Total</b>	<b>82.573</b>	<b>40.496</b>	<b>20.829</b>	<b>12.175</b>

En el ejercicio 2022 se han registrado las subvenciones correspondientes (nota 6.3.3).

Como subvención otorgada transitoria se ha devengado un importe de 48 miles de euros, según la propuesta de resolución de otorgamiento de fecha 20 de julio de 2022, por lo cual se publicita la convocatoria del año 2021 para la concesión de subvenciones del Programa de incentivos a la movilidad eléctrica dentro del programa MOVES III (nota 6.3.3)

## 14.2 - Subvenciones al servicio

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>METRO</b>	<b>TB</b>	<b>TOTAL</b>
<b><u>ATM por Contrato Programa</u></b>			
Necesidades Corrientes	374.271	266.947	641.218
<b>Total</b>	<b>374.271</b>	<b>266.947</b>	<b>641.218</b>

Estas subvenciones incluyen las mayores necesidades de TMB por el impacto de la covid-19, las bonificaciones de tarifas y los sobrecostes energéticos, recogidos en las notas 6.3.3 y 6.8.

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2022 (nota 6.3).

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

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2021 (nota 6.2).

### 14.3 - Otras Subvenciones

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
<b>Àrea Metropolitana de Barcelona</b>		
Tarjeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Líneas 80, 81, 82 y 83	0	-31
Operación AMB 30 autobuses	0	253
<b>Suma</b>	<b>7.770</b>	<b>7.992</b>
<b>Instituto Municipal de Servicios Funerarios</b>		
Líneas 102, 103 y 104	83	73
<b>Suma</b>	<b>83</b>	<b>73</b>
<b>Ministerio de transportes, movilidad y agencia urbana</b>		
Subv.para paliar incremento precio prod.petrolíferos	1.190	73
<b>Suma</b>	<b>1.190</b>	<b>73</b>
<b>Otras subvenciones</b>	<b>24</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>9.067</b>	<b>8.065</b>

Las subvenciones contabilizadas para los años 2022 y 2021 lo han sido en función de los acuerdos contractuales establecidos con los Organismos y Entidades mencionados en el cuadro anterior (ver nota 6.6).

## NOTA 15 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

### 15.1 – Nuevas Tarifas

El día 1 de Enero de 2023 entran en vigor las nuevas tarifas, que son las mismas aplicadas en el año 2022 después de la reducción aplicada a partir del 1 de septiembre, excepto en el caso de la T-Casual, cuya tarifa es la misma que antes de la reducción.

La reducción de las tarifas fue acordada en reunión extraordinaria del Consejo de Administración de la ATM de fecha 26 de julio de 2022 y se aplicó a partir del 1 de septiembre de 2022.

El RD Ley 11/2022, de 25 de junio, y la Orden Ministerial de 15 de julio, impulsadas por el Gobierno español, contemplan la aplicación de reducción en precio en el transporte urbano e interurbano de un 30% de los abonos y títulos multiviaje. En consecuencia, las Administraciones Consorciadas en el seno de la ATM (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y AMB) decidieron implantar la medida y complementar con otro 20% la reducción de precios de los títulos integrados más recurrentes: los abonos mensuales (T-Usual) y trimestral para jóvenes menores de 25 años (T-Jove), así como sus versiones para las familias monoparentales y numerosas, y el título para personas en situación de paro. En referencia al título para usuarios/as menos habituales (T-Casual) no se aplicó el descuento complementario y tuvo un descuento del 30%.

En sesión de 26 de julio de 2022 el Consejo de Administración de la ATM acordó el reconocimiento de las compensaciones a los operadores por el importe rebajado de cada título que vendan

Las tarifas de los títulos integrados son aprobadas por la ATM. Estos títulos se validan en los autobuses de Transpots 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 23 de diciembre de 2021 la T-Mobilitat ponía a disposición de la ciudadanía la T-Usual y la T-Jove de 1 zona con condiciones y precios habituales en los 36 municipios del AMB. Se hacía después de realizar un período de pruebas de usabilidad abiertas a la ciudadanía (primer contacto), que empezaron a finales de junio del mismo año y que ofrecía testear el nuevo sistema a precio reducido.

Un año más tarde, ya son 5 los títulos disponibles con T-Mobilitat: T-Usual (también FM/FN), T-Jove (también FM/FN), T-Casual y T-Familiar, así como T-16.

A continuación, se detallan los títulos más utilizados:

<b>CUADRO SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO</b>	
T-Casual (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 (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 (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: 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 (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 L-9SUD. Título unipersonal.
T-Grup (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
T-Familiar (1 a 6 zonas)	Tarjeta multiviaje 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 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 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 <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>-Trambesòs y Funicular de Montjuïc</li> </ul> <p>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), Mohn y TCC2 (PR4).</p>
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 reside el niño o la niña. Es un título personalizado con el nombre y 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 2023</b>						
<b>(en euros)</b>						
	<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 (no integrado)	2,40					
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	5,15					
T-casual	11,35	22,40	30,50	39,20	45,05	47,90
T-usual	20,00	26,95	37,80	46,30	53,10	56,90
T-jove	40,00	52,60	73,80	90,40	103,00	111,15
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	2,00					

<b>PRECIOS DE LOS TÍTULOS INTEGRADOS AÑO 2022 (*)</b>						
<b>(en euros)</b>						
	<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 (no integrado)	2,40					
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	5,15					
T-casual	7,95	15,70	21,35	27,45	31,55	33,55
T-usual	20,00	26,95	37,80	46,30	53,10	56,90
T-jove	40,00	52,60	73,80	90,40	103,70	111,15
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	2,00					

(\*) Precios establecidos a partir del 1 de septiembre de 2022

<b>Comparación de precios zona 1 año 2023 con precios año 2022 (en euros)</b>		
	<b>Año 2023</b>	<b>Año 2022 (*)</b>
Billete sencillo (no integrado)	2,40	2,40
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	5,15	5,15
T-casual/T-10	11,35	7,95
T-usual/T-mes	20,00	20,00
T-jove	40,00	40,00
T-día	10,50	10,50
T-grup/T-70/30	79,45	79,45
T-familiar	10,00	10,00
T-aire	2,05	2,05
T-4	2,00	2,00

(\*) Preus establerts a partir de l'1 de setembre de 2022

<b>Comparación de precios zona 1 año 2022 con precios año 2021 (en euros)</b>		
	<b>Año 2022 (*)</b>	<b>Año 2021 (**)</b>
Billete sencillo (no integrado)	2,40	2,40
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	5,15	5,15
T-casual	7,95	11,35
T-usual	20,00	40,00
T-jove	40,00	80,00
T-día	10,50	10,50
T-grup	79,45	79,45
T-familiar	10,00	10,00
T-aire	2,05	2,05
T-4	2,00	4,00

(\*) Preus establecidos a partir del 1 de septiembre de 2022

(\*\*) Precios también vigentes del 1 de enero de 2022 hasta 31 de agosto de 2022

<b>Tarifas Telefèric de Montjuïc año 2023</b>	
Billete sencillo adulto	10,00
Billete sencillo infantil	8,00
Billete de ida y vuelta adulto	15,00
Billete de ida y vuelta infantil	11,00

<b>Tarifas Telefèric de Montjuïc año 2022</b>	
Billete sencillo adulto	9,40
Billete sencillo infantil	7,50
Billete de ida y vuelta adulto	14,20
Billete de ida y vuelta infantil	10,20

## 15.2 – Otros acontecimientos

- Del 30 de enero de 2023 al 19 de febrero de 2023, el Telefèric de Montjuïc ha cerrado las puertas al público, debido a trabajos de revisión técnica y puesta a punto de las instalaciones.
- En fecha 28 de febrero de 2023 se recibió una notificación de la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (DGOSS) dirigida a las dos empresa colaboradoras Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, conjuntamente denominadas TMB.

En esta notificación se procedía a practicar la rendición de cuentas anuales del ejercicio 2021 derivada de la colaboración voluntaria de TMB en la gestión de la Seguridad Social en modalidad regulada en el artículo 102.1ª) del RD Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprobaba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

En la misma, la DGOSS declara que el resultado económico derivado de la colaboración voluntaria correspondiente al ejercicio 2021 ascendía a 10.816 miles de euros, mientras que según los registros de las Sociedades, los importes eran a 31 de diciembre de 2021, 2.282 miles de euros para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i -1.614 miles de euros para Transports de Barcelona, SA.

TMB no está de acuerdo con esta declaración, ya que los importes citados en la Resolución difieren sustancialmente de los informados anualmente por TMB a la Seguridad Social, según el procedimiento establecido.

Consideramos esta contingencia como posible, dado que entendemos que debe haber un error por parte de la DGOSS.

Dado que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA no están de acuerdo con la notificación, se ha procedido a preparar un recurso de alzada ante la DGOSS que se ha enviado en plazo.

## **NOTA 16 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS**

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

Los Consejos de Administración han estado formados, en el transcurso de 2022, por 15 miembros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y 15 miembros en el caso de Transports de Barcelona, SA. La Alta Dirección de las Sociedades recae en los Consejeros que tienen delegación especial del Consejo.

El total de remuneraciones por todos los conceptos de los miembros de los Consejos ha sido de 125 miles de euros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona SA (en el ejercicio 2021

fueron 137 miles de euros), y de 122 miles de euros en el caso de Transports de Barcelona, SA (en el ejercicio 2021 fueron 133 miles de euros), de los cuales corresponden a retribuciones a la Alta Dirección la cantidad de 81 miles de euros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (en el ejercicio 2021 fueron 80 miles de euros) y de 79 miles de euros en el caso de Transports de Barcelona, SA (en el ejercicio 2021 fueron 78 miles de euros). Las dos Sociedades han satisfecho una póliza de responsabilidad civil de Administradores y Directivos por importe de 4 miles de euros, cada una (4 miles de euros cada Sociedad en el año 2021).

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 están obligadas las Sociedades 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 13. No se han efectuado aportaciones para este colectivo durante los ejercicios 2022 ni 2021.

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 2022 ni 2021.

Durante el año 2022 no se ha pagado ninguna indemnización al personal de Alta Dirección, tampoco en el año 2021.

## **16.2 – 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 las Sociedades del Grupo, no constan situaciones de conflicto de interés.

### 16.3 – Fundació 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 siguiente detalle:

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Aportaciones</b>
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB)	18
Trasports de Barcelona, SA (TB)	18
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	18
Fundació 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 Fundació TMB es una entidad sin ánimo de lucro y tiene por objeto la conservación de los fondos 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.

Las operaciones y saldos del Grupo con la Fundació TMB al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 son los siguientes:

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
<b>Servicios prestados a la Fundació TMB</b>		
Servicios prestados por el personal de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en la Fundació TMB y servicios subcontratados (IVA incluido)	107	108
Donación recibida por los servicios prestados e ingresos a cuenta	290	256
<b>Total servicios prestados</b>	<b>397</b>	<b>364</b>

<b>SALDOS CON PARTES VINCULADAS EN EL EJERCICIO</b>		
<b>(Miles de euros)</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
<b>Activo corriente</b>		
Deudores, ent.grup, asoc. y partes vinculadas	129	130
<b>Total Activo corriente</b>	<b>129</b>	<b>130</b>
<b>Pasivo corriente</b>		
Proveedores, ent.grup, asoc. y partes vinculadas	0	0
<b>Total Pasivo corriente</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## NOTA 17 – OTRA INFORMACIÓN

17.1 - El número medio de personas empleadas en los ejercicios 2022 y 2021, expresado por actividades, se desglosa a continuación:

<b>Actividad</b>	<b>Número medio de personas</b>	
	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2021</b>
Material Móvil Metro	393	392
Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras Metro	558	578
Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.049	2.001
Centros operativos de Negocio (CON's)	3.939	3.852
Ingeniería y Talleres Bus	105	100
Infraestructuras Bus	34	33
Explotación del Telefèric de Montjuïc	24	21
Explotación Transports Metropolitans de Barcelona, SL	1	1
Otros servicios operativos	382	370
Áreas funcionales	670	633
Plantilla cedidos de Metro a TB	11	13
Plantilla cedidos de TB a Metro	9	9
<b>Total</b>	<b>8.175</b>	<b>8.003</b>

El número total de personas distribuidas por actividades y sexo al final de los ejercicios 2022 (8.693 personas) y 2021 (8.516 personas) es el siguiente:

<b>Año 2022</b>	<b>Total a</b>		
<b>Actividad</b>	<b>31-12-2022</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>
Material Móvil Metro	400	397	3
Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras Metro	573	552	21
Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.275	1.185	1.090
Centros operativos de Negocio (CON's)	4.135	3.808	327
Ingeniería y Talleres Bus	109	106	3
Infraestructuras Bus	36	34	2
Explotación del Telefèric de Montjuïc	28	13	15
Explotación Transports Metropolitans de Barcelona, S	0	0	0
Otros servicios operativos	419	312	107
Áreas funcionales	700	363	337
Plantilla cedidos de Metro a TB	10	9	1
Plantilla cedidos de TB a Metro	8	5	3
<b>Total</b>	<b>8.693</b>	<b>6.784</b>	<b>1.909</b>

<b>Año 2021</b>	<b>Total a</b>		
<b>Actividad</b>	<b>31-12-2021</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>
Material Móvil Metro	399	397	2
Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras Metro	592	565	27
Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.119	1.114	1.005
Centros operativos de Negocio (CON's)	4.110	3.800	310
Ingeniería y Talleres Bus	104	101	3
Infraestructuras Bus	35	33	2
Explotación del Telefèric de Montjuïc	25	11	14
Explotación Transports Metropolitans de Barcelona, S	1	1	0
Otros servicios operativos	392	304	88
Áreas funcionales	718	366	352
Plantilla a disposición	0	0	0
Plantilla cedidos de Metro a TB	12	10	2
Plantilla cedidos de TB a Metro	9	6	3
<b>Total</b>	<b>8.516</b>	<b>6.708</b>	<b>1.808</b>

El número medio de personas empleadas en los ejercicios 2022 y 2021 por el Grupo con discapacidad superior o igual al 33% se detalla a continuación:

<b>Sexo</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Hombres	106,76	107,46
Mujeres	16,08	15,83
<b>Total</b>	<b>122,84</b>	<b>123,29</b>

**17.2** – El importe de los honorarios correspondientes a los ejercicios 2022 y 2021 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 2022</b>	<b>Año 2021</b>
Servicios de auditoría	111	111
Otros servicios	37	36
<b>Total</b>	<b>148</b>	<b>147</b>

Ni la sociedad auditora ni ninguna empresa vinculada han prestado servicios fiscales a las Sociedades.

**17.3 – Información sobre los aplazamientos de pagos 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 2022</b>			
	<b>Días</b>			
	<b>FMB</b>	<b>TB</b>	<b>PSM</b>	<b>TMB,SL</b>
Período medio de pago a proveedores	27	27	23	21
Ratio de operaciones pagadas	29	27	24	21
Ratio de operaciones pendientes de pago	3	20	17	15
	<b>Importe</b>			
Total pagos realizados	380.531	95.970	1.449	7.207
Total pagos pendientes	16.345	3.821	74	28

<b>(Miles de euros)</b> <b>Facturas pagadas en plazo</b>	<b>Año 2022</b>			
	<b>FMB</b>	<b>TB</b>	<b>PSM</b>	<b>TMB,SL</b>
	<b>Importe</b>			
Número de facturas pagadas en plazo	13.396	7.870	352	282
Total monetario de las facturas pagadas en plazo	178.137	62.251	930	6.159
	<b>Porcentaje</b>			
Número de facturas pagadas en plazo	57%	47%	53%	85%
Total monetario de las facturas pagadas en plazo	47%	65%	64%	64%

<b>(Miles de euros)</b> <b>Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre</b>	<b>Año 2021</b>			
	<b>Días</b>			
	<b>FMB</b>	<b>TB</b>	<b>PSM</b>	<b>TMB,SL</b>
Período medio de pago a proveedores	52	50	38	30
Ratio de operaciones pagadas	27	50	39	34
Ratio de operaciones pendientes de pago	250	51	26	5
	<b>Importe</b>			
Total pagos realizados	428.592	139.639	2.396	2.145
Total pagos pendientes	54.865	15.295	272	304

Por otro lado, dado que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ( desde el 1 de diciembre de 2022) y Transports de Barcelona, SA están encuadradas 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 26,12 y 24,35 días en el año 2022, respectivamente (38,24 días en Transports de Barcelona, SA el año 2021).

## NOTA 18 – INFORMACIÓ SEGMENTADA

La información detallada para los segmentos Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SA se muestra a continuación:

<b>Año 2022</b> <b>(Miles de euros)</b>	<b>FMB</b>	<b>TB</b>	<b>PSM</b>	<b>TMB,SL</b>	<b>Total</b>
Ingresos de explotación	617.784	387.466	9.323	1.965	1.016.538
Aprovisionamientos	12.184	11.368	36	74	23.662
Gastos de personal	217.691	270.837	1.195	58	489.781
Servicios exteriores y otros	344.763	86.088	1.150	771	432.772
Amortización neta del inmovilizado	20.803	19.342	574	115	40.834
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	-1.513	-414	1	0	-1.926
<b>Resultado de explotación</b>	<b>23.856</b>	<b>245</b>	<b>6.367</b>	<b>947</b>	<b>31.415</b>
Ingresos financieros	1.334	1.352	57	1	2.744
Gastos financieros	25.190	1.638	413	581	27.822
<b>Resultado de operaciones interrumpidas</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>0</b>	<b>-41</b>	<b>6.011</b>	<b>367</b>	<b>6.337</b>
<b>Activos del segmento</b>	<b>1.569.382</b>	<b>631.173</b>	<b>74.352</b>	<b>9.495</b>	<b>2.284.402</b>
<b>Pasivos del segmento</b>	<b>912.414</b>	<b>345.325</b>	<b>1.731</b>	<b>959</b>	<b>1.260.429</b>
<b>Patrimonio neto del segmento</b>	<b>656.968</b>	<b>285.848</b>	<b>72.621</b>	<b>8.536</b>	<b>1.023.973</b>
<b>Flujos netos de efectivo de las actividades de:</b>					
Operación	7.534	-68.895	7.047	1.241	-53.073
Inversión	-48.381	-27.600	-55.508	-89	-131.578
Financiación	46.869	75.604	812	0	123.285
<b>Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio</b>	<b>107.061</b>	<b>95.231</b>	<b>703</b>	<b>71</b>	<b>203.066</b>

<b>Año 2021</b>					
<b>(Miles de euros)</b>	<b>FMB</b>	<b>TB</b>	<b>PSM</b>	<b>TMB,SL</b>	<b>Total</b>
Ingresos de explotación	561.271	343.956	3.895	450	909.572
Aprovisionamientos	11.384	10.541	23	6	21.954
Gastos de personal	207.062	252.673	892	151	460.778
Servicios exteriores y otros	299.122	57.702	1.029	321	358.174
Amortización neta del inmovilizado	23.132	20.415	604	111	44.262
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	-248	2.807	2	0	2.561
<b>Resultado de explotación</b>	<b>20.819</b>	<b>-182</b>	<b>1.345</b>	<b>-139</b>	<b>21.843</b>
Ingresos financieros	8.856	8.918	1.072	1	18.847
Gastos financieros	28.424	1.437	1.050	1	30.912
<b>Resultado de operaciones interrumpidas</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>1.251</b>	<b>7.299</b>	<b>1.367</b>	<b>-139</b>	<b>9.778</b>
<b>Activos del segmento</b>	<b>1.463.060</b>	<b>531.267</b>	<b>67.064</b>	<b>8.847</b>	<b>2.070.238</b>
<b>Pasivos del segmento</b>	<b>908.456</b>	<b>276.736</b>	<b>438</b>	<b>454</b>	<b>1.186.084</b>
<b>Patrimonio neto del segmento</b>	<b>554.604</b>	<b>254.531</b>	<b>66.626</b>	<b>8.393</b>	<b>884.154</b>
<b>Flujos netos de efectivo de las actividades de:</b>					
Operación	58.095	34.681	2.335	160	95.271
Inversión	-119.493	-70.047	52.059	-7.381	-144.862
Financiación	61.127	57.797	0	7.600	126.524
<b>Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio</b>	<b>185.079</b>	<b>60.289</b>	<b>950</b>	<b>138</b>	<b>246.456</b>

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

# Memoria de sostenibilidad

2022

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

Marzo 2023



# Índice

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

1

# Presentación de la Presidenta y del Consejero delegado



## 1.1. La Carta de la Presidenta



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

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

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

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

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

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

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

**Laia Bonet**

*Presidenta de TMB*

## 1.2. La Carta del Consejero Delegado



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

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

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

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

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

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

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

**Gerardo Lertxundi**  
*Consejero Delegado TMB*

2

---

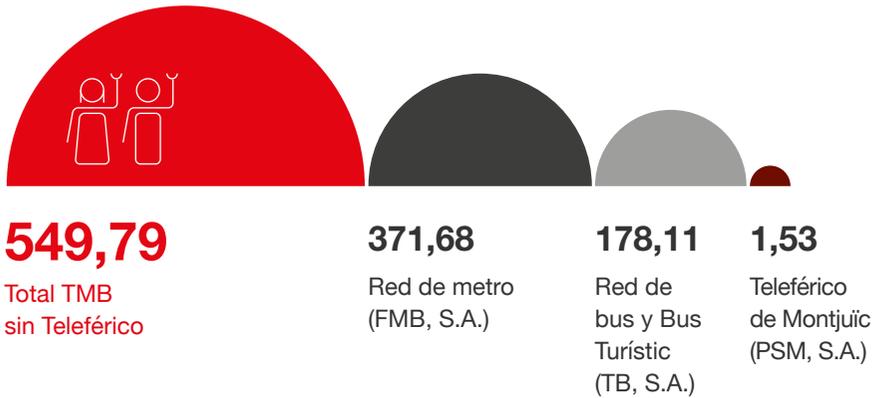
# Hechos y datos destacados de 2022

---



## 2.1. Principales datos de la red de TMB

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



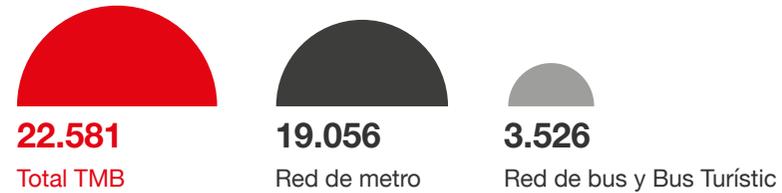
**Ingresos netos del grupo TMB\***  
(miles de euros)



**1.009.246**

\*Incluye subvenciones al servicio

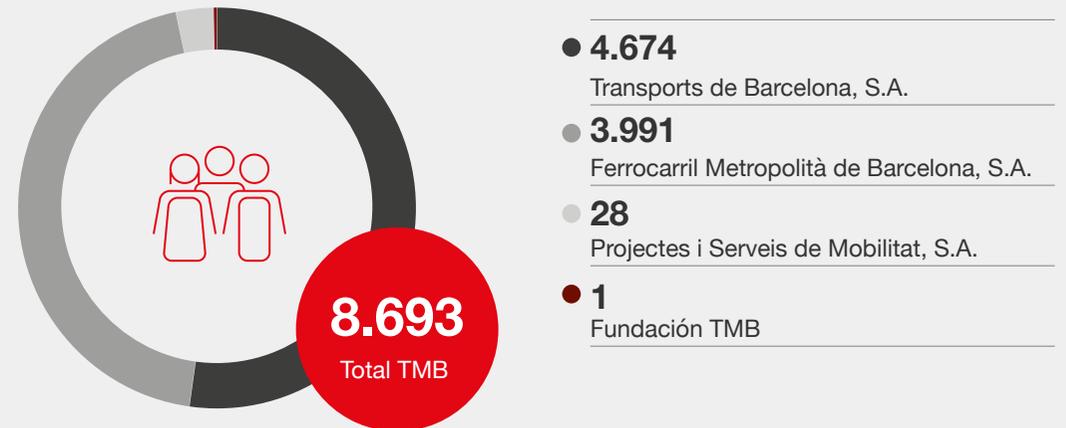
### Número de plazas por kilómetro ofrecidas (millones)



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

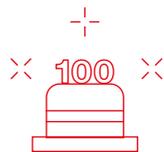


### Plantilla absoluta a 31 de diciembre (personas)



## 2.2. Hechos destacados de 2022

### Servicios de calidad, innovadores y seguros



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



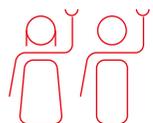
Puesta en servicio de 8 **autobuses de hidrógeno** en la línea X1



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



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



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



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



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



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



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



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



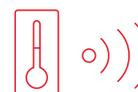
**Digitalización** de procesos operativos y de mantenimiento de la flota de autobuses



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



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



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

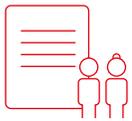


La clientela puntúa con un notable el servicio de metro y bus: **7,85 y 8,04 puntos** sobre 10 en el Estudio anual de Percepción del Cliente

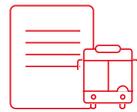


Presentación del servicio **AMBICI** gestionado por TMB, donde se dispondrá de 2.600 bicicletas 100% eléctricas en 15 municipios metropolitanos

## Apostamos por una gestión responsable



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



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



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



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



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



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



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



## Nuestra gente



**8.693**

personas trabajadoras:  
6.789 hombres y 1.904  
mujeres



**273**

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

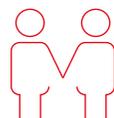


**6.955**

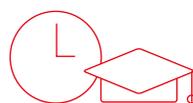
ayudas a personas  
trabajadoras



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



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



**191.471**

horas de asistencia  
en formación



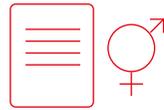
**4.799**

exámenes individuales  
de salud planificados  
y 939 no planificados

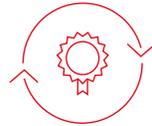
## Compromiso social



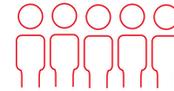
El **99,47%** de las adquisiciones de bienes y servicios se han realizado a empresas del ámbito español



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



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



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



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



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



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



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



## Protección del medio ambiente



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



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



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



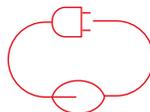
**24,86% de agua aprovechada** recogida de los pozos de agotamiento de la red de metro



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



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



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



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



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



## 2.3. Eventos del ejercicio

### Continúa la recuperación del pasaje

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

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

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

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



## Nuevos trenes

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

## Creación de tres nuevas áreas de Bus a Demanda

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

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

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



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



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



28  
NOVIEMBRE  
El Farró – Galvany



## Firma del Convenio colectivo de TB

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

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



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

El acuerdo incorpora el pago de una prima de productividad.

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

Se mejora la jubilación parcial con una bolsa de días.

Se incorporan mejoras en la conciliación de la vida familiar.

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

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

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

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



## Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB

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

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

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

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

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

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

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

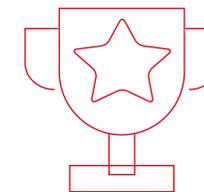
En cuanto a bus, **la nueva cochera de Zona Franca** contará con la **generación eléctrica fotovoltaica** para producir el 22% de la energía que consume la instalación, reduciendo así el consumo en 0,6 GWh al año y ahorrando 169 toneladas de CO<sub>2</sub>. En esta misma cochera, se llevará a cabo un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

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



## Reconocimiento nacional e internacional de TMB

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



Enero

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



Marzo

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



Febrero

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

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



**Premisecom**  
María José Vázquez

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





Abril

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

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



Junio

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



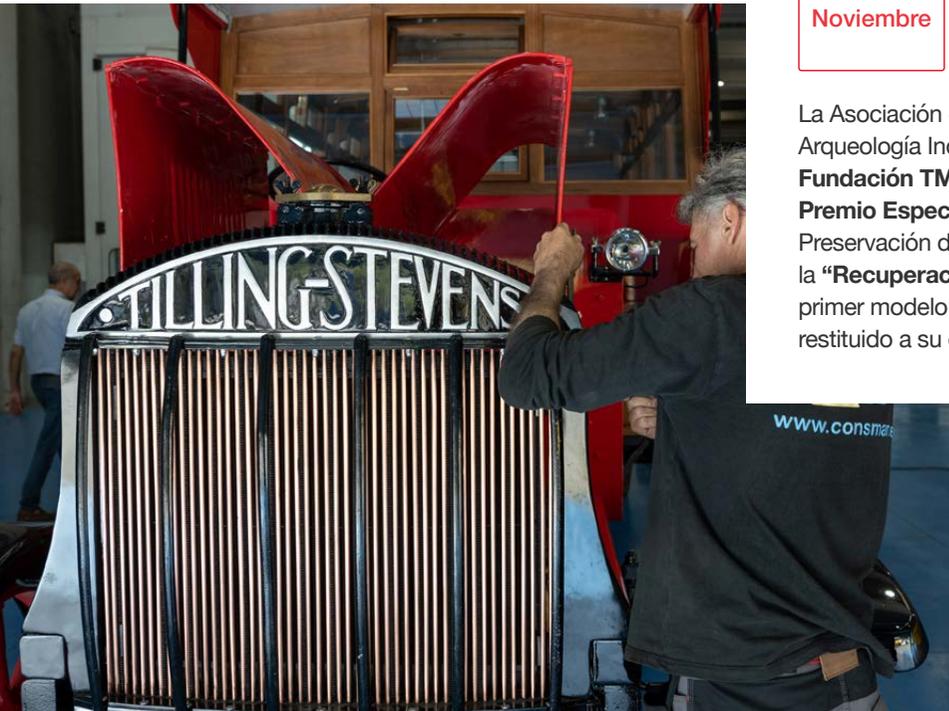
Noviembre

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



Diciembre

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



## Reducción temporal de las tarifas del transporte público

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

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

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



3

Quiénes  
somos

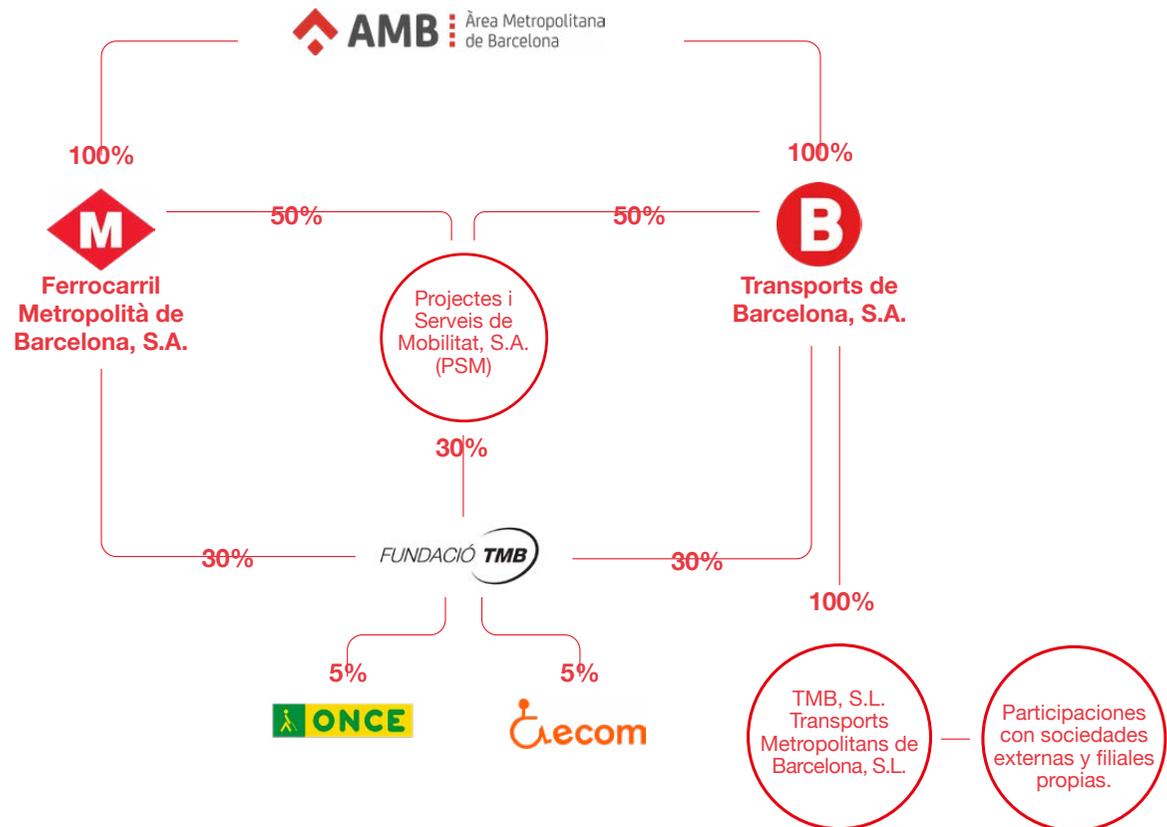


## Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)

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

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

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



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

TMB trabaja para mejorar la ciudad y su entorno como empresa operadora principal de la movilidad, asumiendo los retos de futuro que generan los cambios. Son criterios fundamentales de su gestión:

- **La cultura de la innovación.**
- **La mejora constante.**
- **El rigor y la transparencia.**

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

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



### MISIÓN

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

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

Garanticen la prestación de un **servicio excelente** para la ciudadanía

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

**Utilicen de forma eficiente los recursos públicos**



### VISIÓN

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

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

Por su compromiso con la sostenibilidad urbana y el medio ambiente

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

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

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

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

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



### VALORES

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

Vocación de servicio público y servicio excelente

Gestión eficiente

Comportamiento socialmente responsable

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

Transparencia

Compromiso

Liderazgo y trabajo en equipo

Reconocimiento, equidad y crecimiento personal y profesional

Ambición innovadora y de vanguardia tecnológica y mejora constante

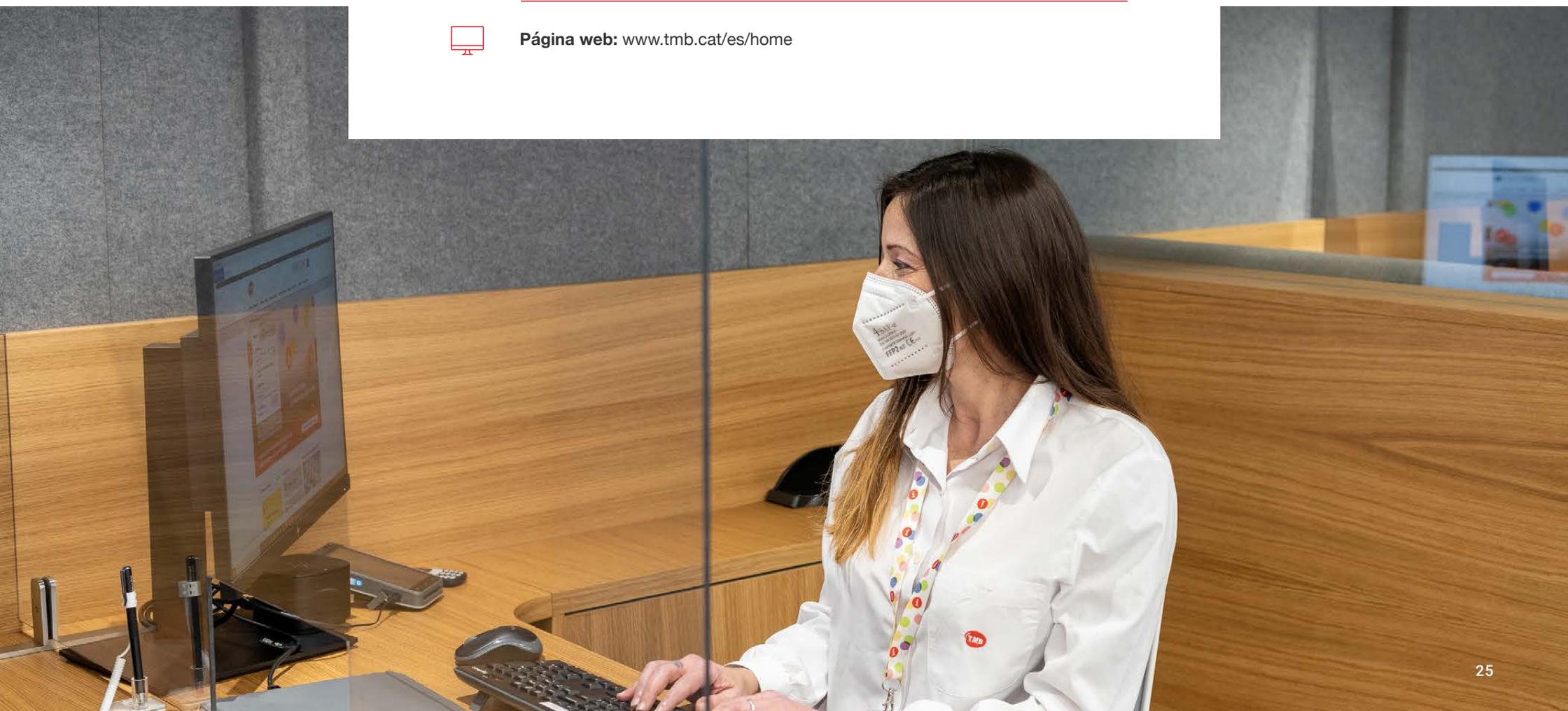


**La Sede central de Transports Metropolitans de Barcelona se sitúa en:**

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



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



# 3.1. Nuestro modelo de negocio

## 3.1.1. Servicios y productos de TMB

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



### Metro

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

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

Sujetos al **Contrato-Programa** con ATM

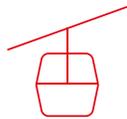


### Bus

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

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

Sujetos al **Contrato-Programa** con ATM



### Servicios de movilidad

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

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



### Negocio exterior

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

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

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



### Fundación TMB

Fomento del **transporte público** y la **movilidad sostenible**

Impulsar **políticas de responsabilidad social** de todas las empresas del grupo TMB

Desarrollar **proyectos sociales, culturales, educativos y cívicos**

Conservación y divulgación del **patrimonio histórico** del transporte público

En el ámbito del área metropolitana de Barcelona

Fuera del ámbito metropolitano



## Servicio de metro

La red de metro está formada por

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

**125,4 km** de red

**165** estaciones

Actualmente, el 93% de la red de Metro de TMB está adaptada para personas de movilidad reducida. Se trabaja también para adaptarla a toda la ciudadanía, pensando en la diversidad de la clientela del servicio (personas invidentes, con deficiencias visuales y auditivas, niños y niñas, y personas mayores), y para mejorar la información acústica, las pantallas con información visual, señalización y espacios reservados, entre otros, y mejorar también la accesibilidad cognitiva.

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



## Servicio de bus

La red regular de bus está formada por

**103** líneas

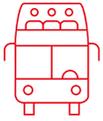
**821,85 km** de longitud (semisuma de los recorridos de ida y vuelta).

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

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

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





## Barcelona Bus Turístic

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

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

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

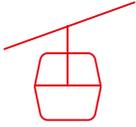
En 2022, se ha participado en diferentes *workshops* y acciones comerciales, como *Buy Catalunya*, *Meet Catalunya*, *Premium Catalunya* y las Jornadas de mercados emisores ACT.

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

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

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





## Teleférico de Montjuïc

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

---

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

---

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

---

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





## Nuevos negocios corporativos

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

Durante este año, la nueva unidad se ha enfocado en llevar a cabo los trabajos preliminares para implementar el nuevo servicio de bicicleta pública complementario a los medios de transporte público metropolitanos, conocido como servicio **AMBici**. Este nuevo servicio representa la implementación de 200 estaciones distribuidas en 15 municipios: Hospitalet de Llobregat, Badalona, Cornellà de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, El Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Molins de Rei, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà y Castelldefels, y se prevé ponerlo en marcha a principios de 2023.

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

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

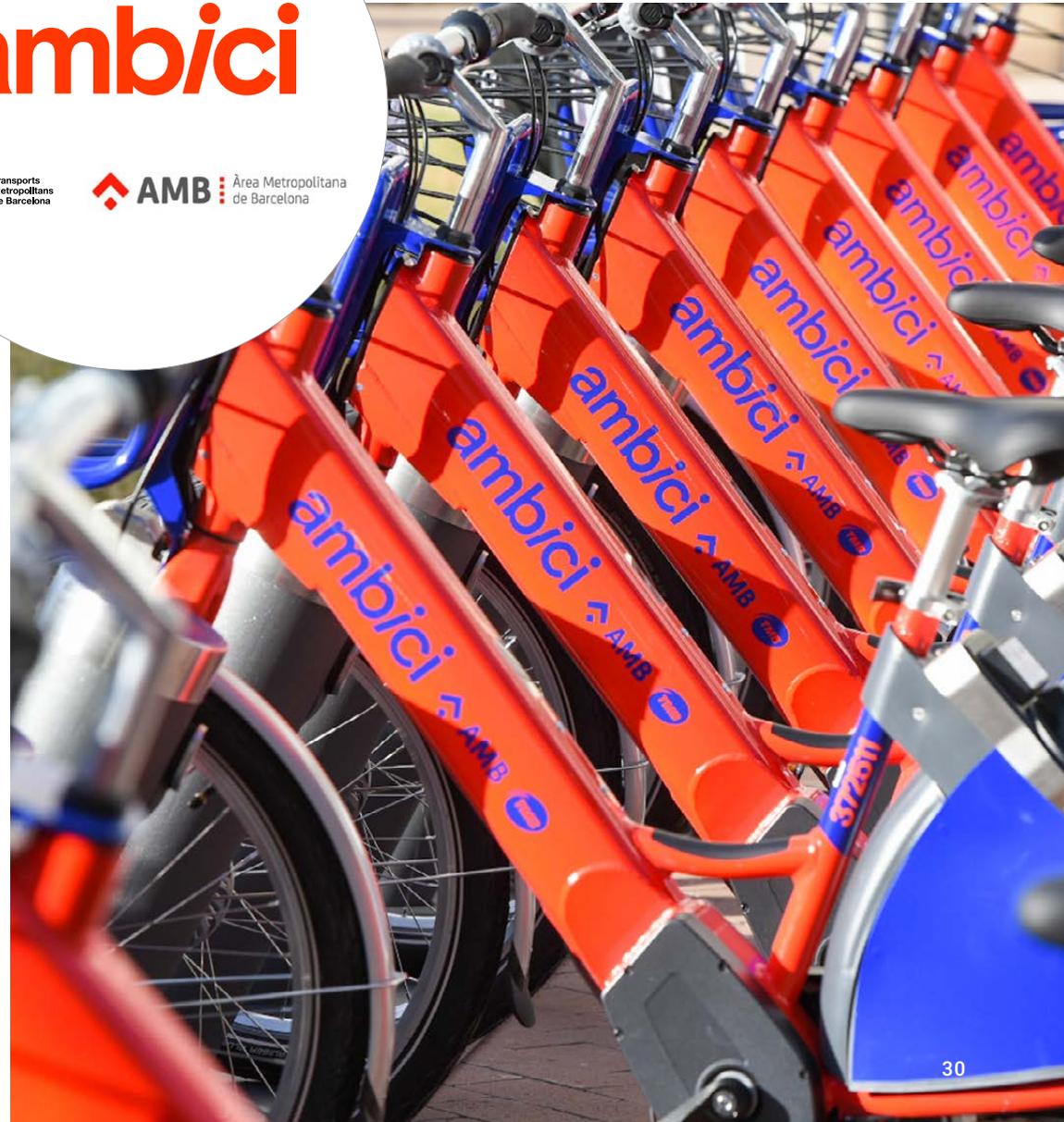
# ambici



Transports  
Metropolitans  
de Barcelona



Àrea Metropolitana  
de Barcelona



## 3.1.2. Entorno institucional

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

### Instituciones



Implicación de la parte ferroviaria a través del departamento de VPD



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



Es un consorcio interadministrativo que tiene como finalidad articular la cooperación entre las administraciones titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público



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

### Resto de ayuntamientos del ámbito TMB

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



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

Su ámbito ocupa 636 km<sup>2</sup> y está conformada por 36 municipios, en los que viven más de 3,2 millones de personas. En cuanto al transporte y movilidad, el AMB planifica y gestiona las redes de autobuses y otros medios de transporte público, excepto los tranvías. Las competencias en transporte y movilidad, además de la planificación y la gestión, son:

- El transporte público urbano colectivo de viajeros en superficie, salvo el sistema tranviario.
- La prestación de servicios de metro y transporte público subterráneo de viajeros.
- La ordenación del servicio de taxi.
- La aprobación del Pla Metropolità de mobilitat urbana, la definición de la red viaria básica metropolitana y la participación en la gestión del tráfico en esta red, conjuntamente con la Generalitat.
- La ordenación y gestión del transporte de viajeros con fines culturales y turísticos, por delegación de los ayuntamientos.
- La promoción del transporte sostenible.
- La gestión de las rondas de Barcelona.

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

El Consorcio está integrado por la Generalitat de Catalunya (51%) y por las administraciones locales (49%): Ayuntamiento de Barcelona, Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y la Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU). Cabe destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno de la ATM, en calidad de observadores.

Entre sus funciones se encuentran:

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



### 3.1.3. Compra responsable

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En cuanto a los siguientes indicadores GRI:



Evaluación ambiental de empresas proveedoras



Trabajo forzoso u obligatorio



Libertad de asociación y negociación colectiva



Evaluación social de las empresas proveedoras



Trabajo infantil

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

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



### 3.1.4. Asesoramiento externo y Negocio exterior

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

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

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



## Organización y coordinación de proyectos internacionales

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

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

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

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

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

### Durante este año podemos destacar:

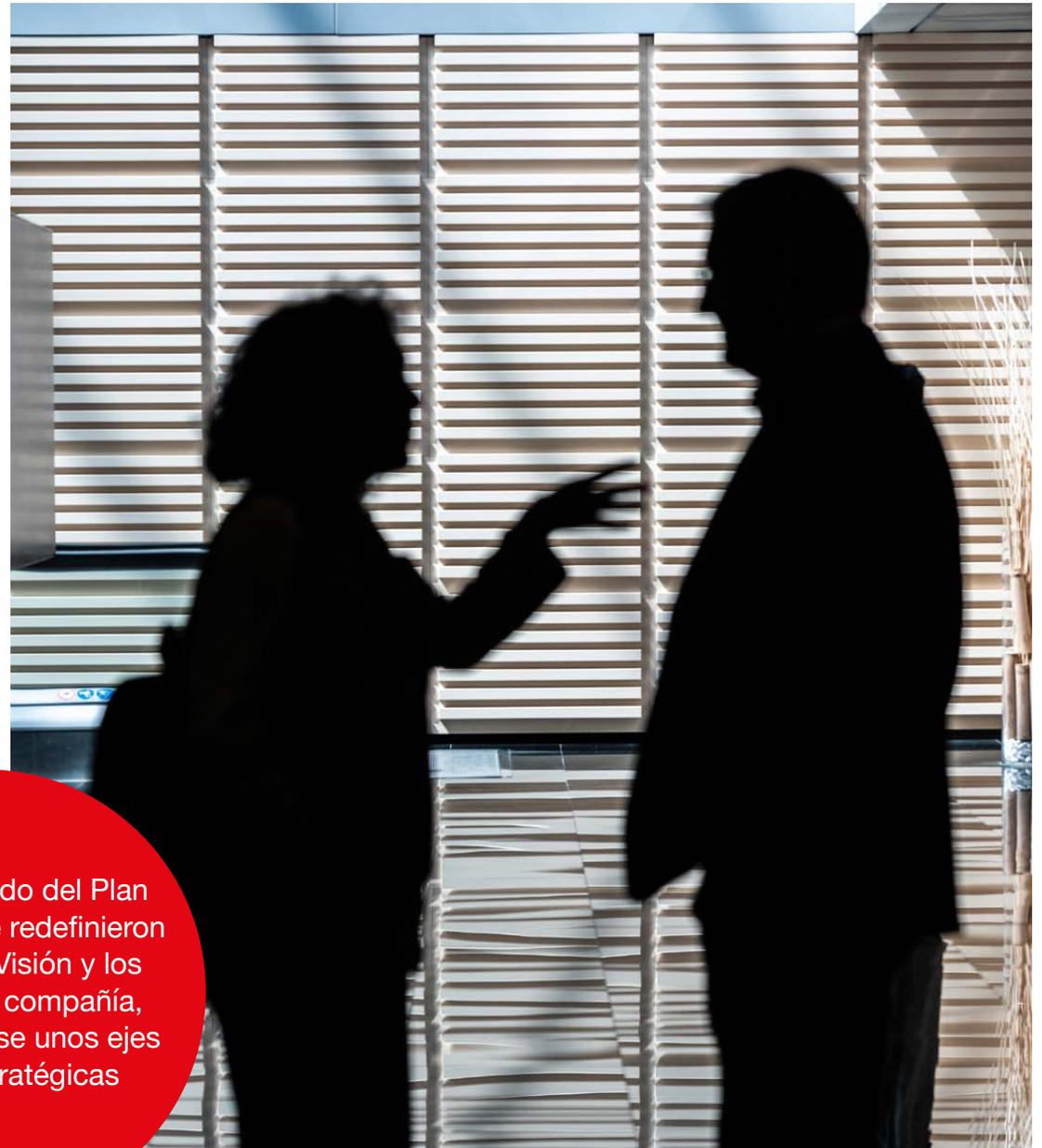
- Presentación oficial del congreso **UITP Global Public Transport Summit 2023** en Barcelona, el 15 de septiembre en el Palau de la Música, que reunirá a personas expertas internacionales de la movilidad sostenible con la asistencia de + 2.500 participantes de países de todo el mundo.
- Recuperación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

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

### 3.2.1. Plan Estratégico TMB 2025

En 2021, se elaboró el Plan Estratégico TMB 2025 (<https://www.tmb.cat/es/sobre-tmb/conocenos/plan-estrategico>) a partir del trabajo de los equipos internos de TMB y la ayuda de una consultora externa, donde se reflejó la relevante participación de los diferentes *stakeholders*: Comités de Empresa y Consejos de Administración de FMB y TB, Administraciones y Consejo Asesor de TMB, lo que le confiere un alto valor añadido. Como resultado del Plan Estratégico se redefinieron la Misión, la Visión y los Valores de la compañía, se establecieron unos ejes y líneas estratégicas, y se identificaron los objetivos y actuaciones que deben ser relevantes dentro de este Plan.

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



## Proyectos y actuaciones contemplados en el Plan Estratégico 2025

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



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

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



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

- Ambientalización de la flota (véase apartado 7.4.1):
  - Incorporación de 233 autobuses eléctricos de cero emisiones.
  - Incorporación de 46 autobuses de hidrógeno cero emisiones.
  - Sustitución de 275 autobuses diesel por buses híbridos de GNC para el cumplimiento de las ZBE.
  - Experiencia del piloto para la utilización de biogás en los autobuses.
- Infraestructura de carga de vehículos eléctricos (véase apartado 7.4.1).
- Nueva cochera verde y nuevo centro logístico y tecnológico de Bus en la Zona Franca (véase apartado 2.3).
- Bus a demanda (véase apartado 2.3).
- Digitalización de Bus (véase apartado 4.2.2).
  - Evolución hacia el mantenimiento 4.0 en las infraestructuras y material móvil de Bus.
  - Videovigilancia y sistema de información al cliente a bordo del Bus.
  - Digitalización de procesos operativos de Bus.



### Actuaciones comunes para Metro y Bus

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

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

4

Servicios  
de calidad,  
innovadores  
y seguros



## 4.1. Calidad en el servicio de TMB

### 4.1.1. Pasajeros transportados

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

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

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

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

No incluye el Teleférico de Montjuïc

**549,8**  
millones de viajeros

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





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

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

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



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

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



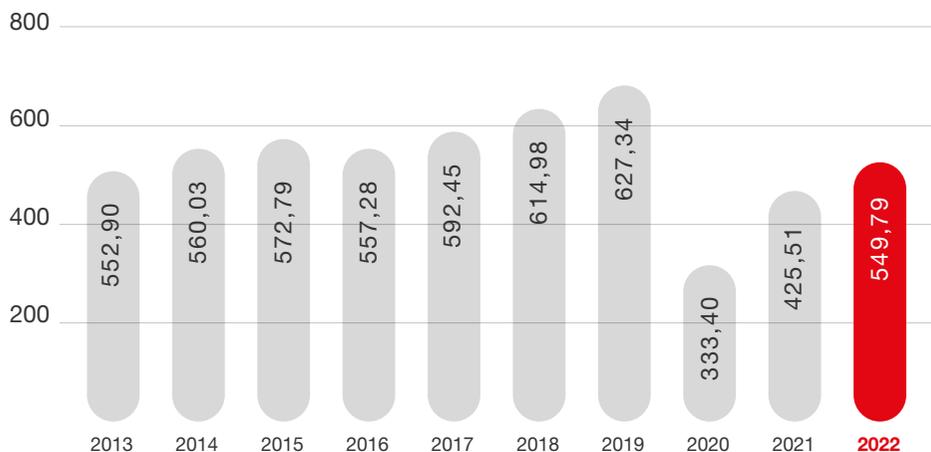
A pesar de haber desaparecido la mayor parte de las medidas restrictivas derivadas de la pandemia, siguen vigentes algunos de los factores que han alterado la movilidad desde su estallido en 2020:

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

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

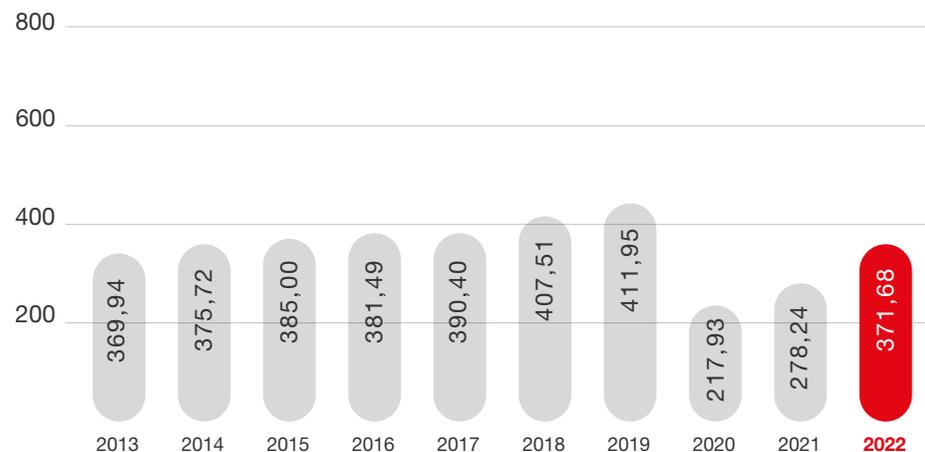
### Evolución de los viajeros en TMB (con Bus turístico incluido)

(en millones)



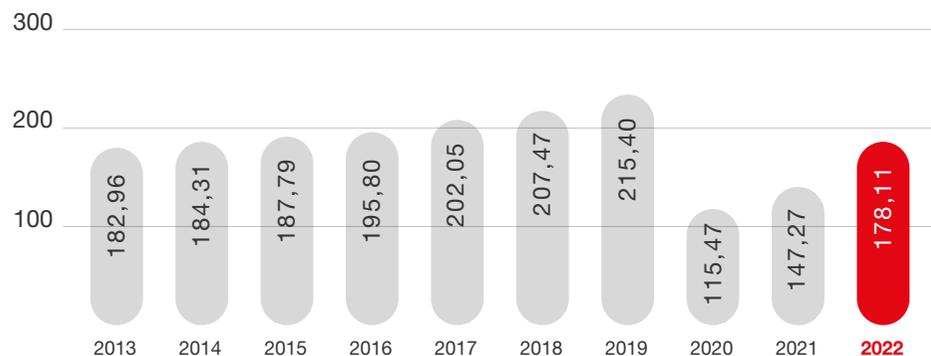
### Evolución de los viajeros de la Red de Metro

(en millones de validaciones)



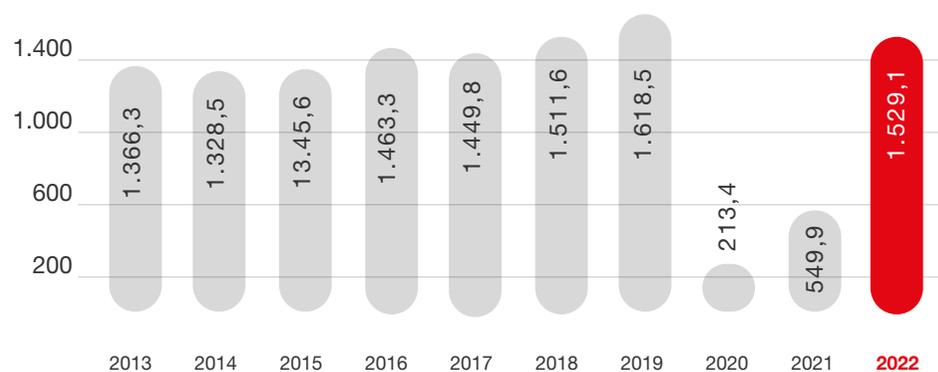
### Evolución de los viajeros en la Red de Bus (con Transportes del Ocio incluidos)

(en millones de viajeros)



### Evolución de los viajeros del Teleférico de Montjuïc

(miles)



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

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

### Oferta de servicio

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

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

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

### Plazas por kilómetro ofrecidas

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

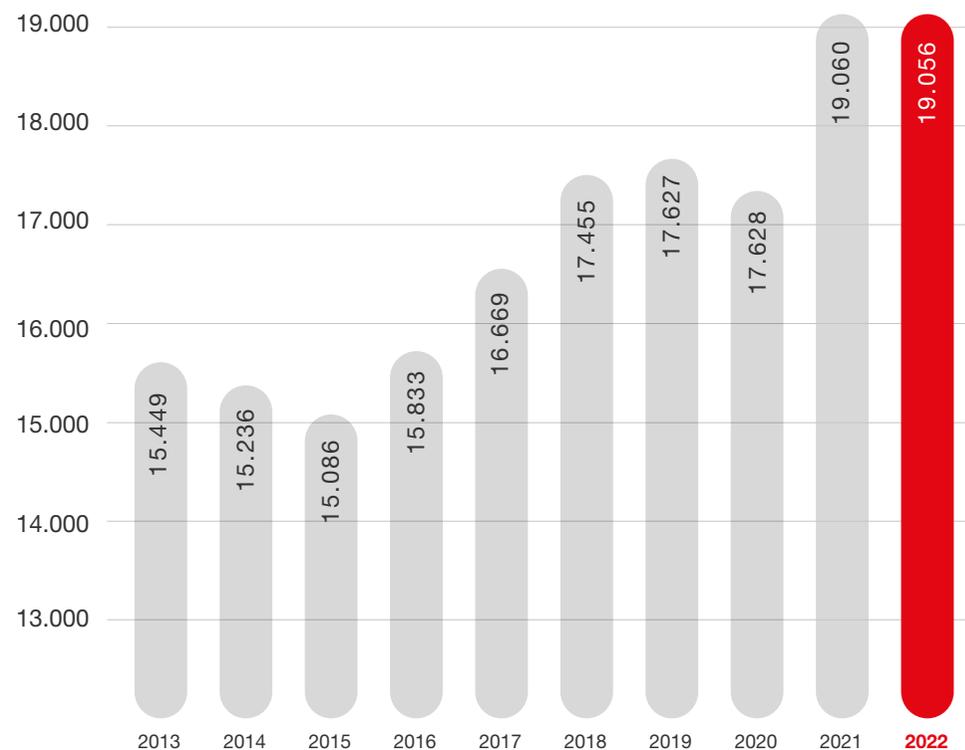
(Cifras en millones)

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



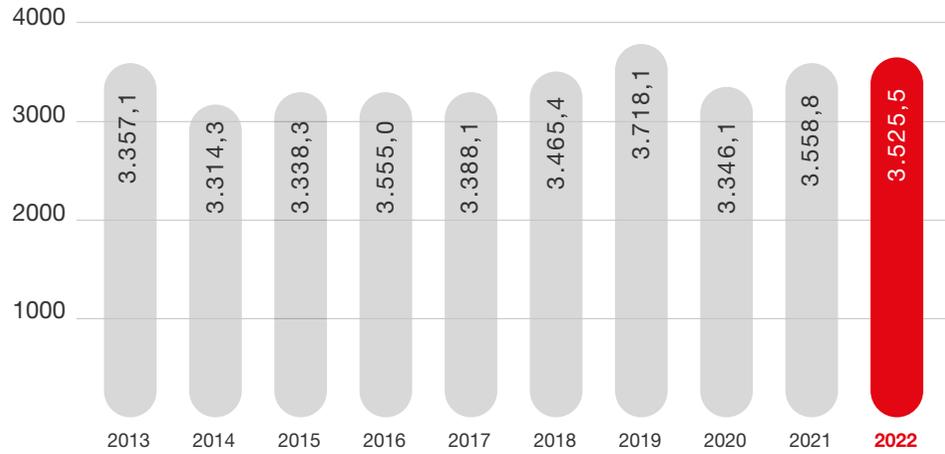
### Evolución de las plazas por kilómetro ofertadas de metro

(en millones)





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



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

### Coches por kilómetros útiles

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

(Cifras en miles)



## Datos de la red de metro

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

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

\* Asimétrico

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

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

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

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

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

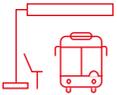
Los trenes de la serie 500 son dobles

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

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

## Datos de la red de bus

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

	<b>Total</b>
 <b>Número de líneas*</b>	103
 <b>Longitud de la red*</b>	821,85 km
 <b>Número de paradas*</b>	2.619
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 80%;">                      con marquesina                 </div> <div style="width: 15%; text-align: right;">1.432</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 80%;">                      con palo de parada                 </div> <div style="width: 15%; text-align: right;">1.187</div> </div>	
 <b>Kilómetros de carril bus</b>	221,8

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

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

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

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

## Resumen flota por tipo de combustible:

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

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

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

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



## Distribución de los títulos de viaje de metro

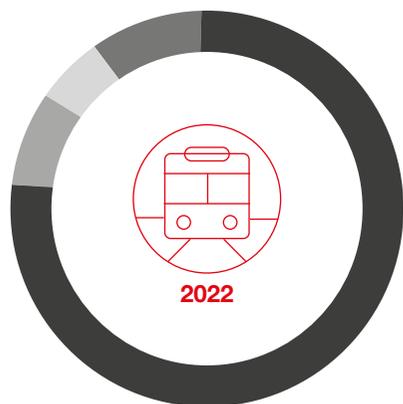
En 2022, más de tres cuartas partes de las validaciones de metro han sido de títulos integrados regulares de la ATM, que han representado el 75,8%. Dentro de estos, los más utilizados han sido la T-usual (35,6%), la T-casual (27,2%) y la T-jove (10,1%).

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

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

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

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



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

## Variación en el uso de títulos de metro

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

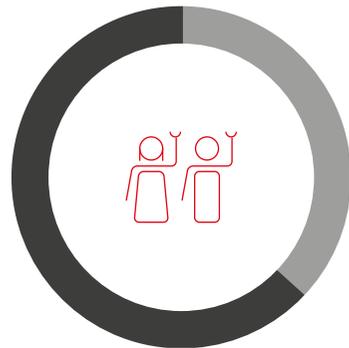
Por el contrario, ha crecido la utilización de los Títulos propios de TMB, en 2,8 puntos porcentuales.

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



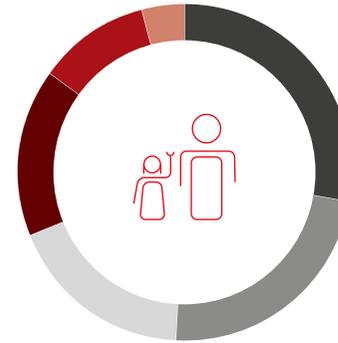
## Perfil sociodemográfico del usuario de metro

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



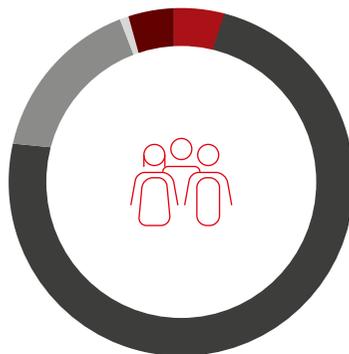
### Por género

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



### Por edad

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



### Por situación laboral

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

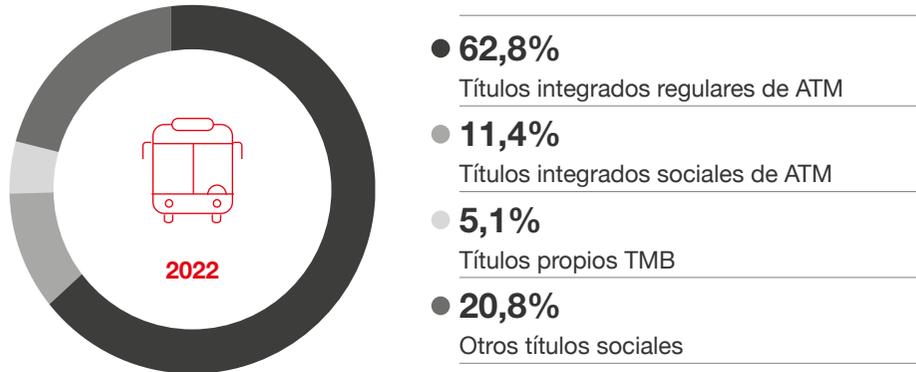


### Por lugar de residencia

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

## Distribución de los títulos de viaje de bus

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



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

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

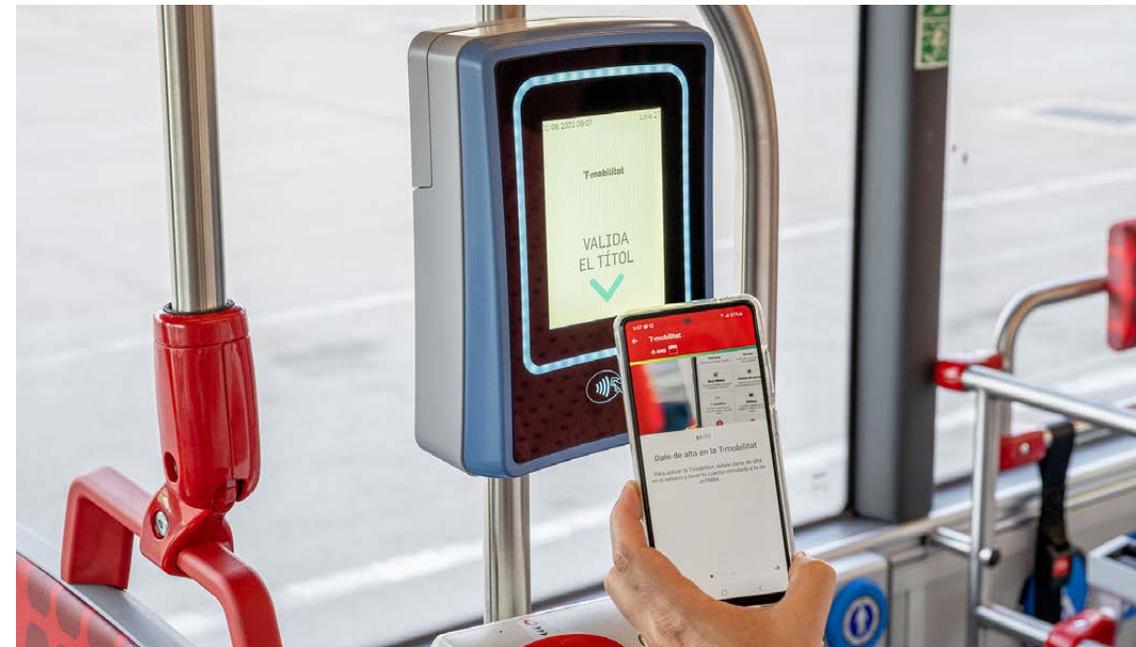
Un 5,1% de las validaciones se han realizado con títulos propios de TMB, siendo el billete sencillo el más utilizado con un 1,9%, seguido del 1,7% de los viajes realizados con el bus turístico. El conjunto de las validaciones realizadas con la gama de títulos de Hola BCN ha representado el 1,5% del total.

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

## Variación en el uso de títulos de bus

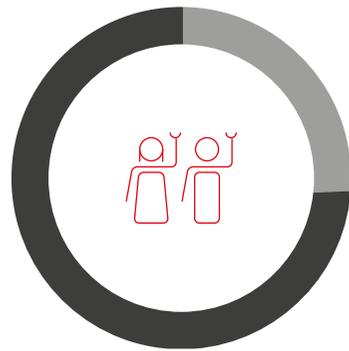
Este año, destaca la disminución en la utilización de los títulos integrados regulares de la ATM, que han pasado del 63,3% del total de validaciones en 2020 al 62,8% en 2021, y el descenso en más de un punto porcentual de los demás títulos sociales. Por el contrario, destaca el aumento en la utilización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

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



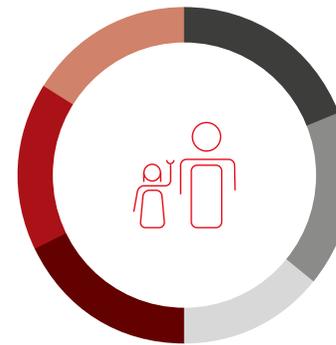
## Perfil sociodemográfico del usuario de bus

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



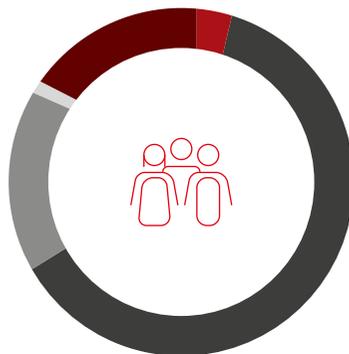
### Por género

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



### Por edad

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



### Por situación laboral

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



### Por lugar de residencia

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

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

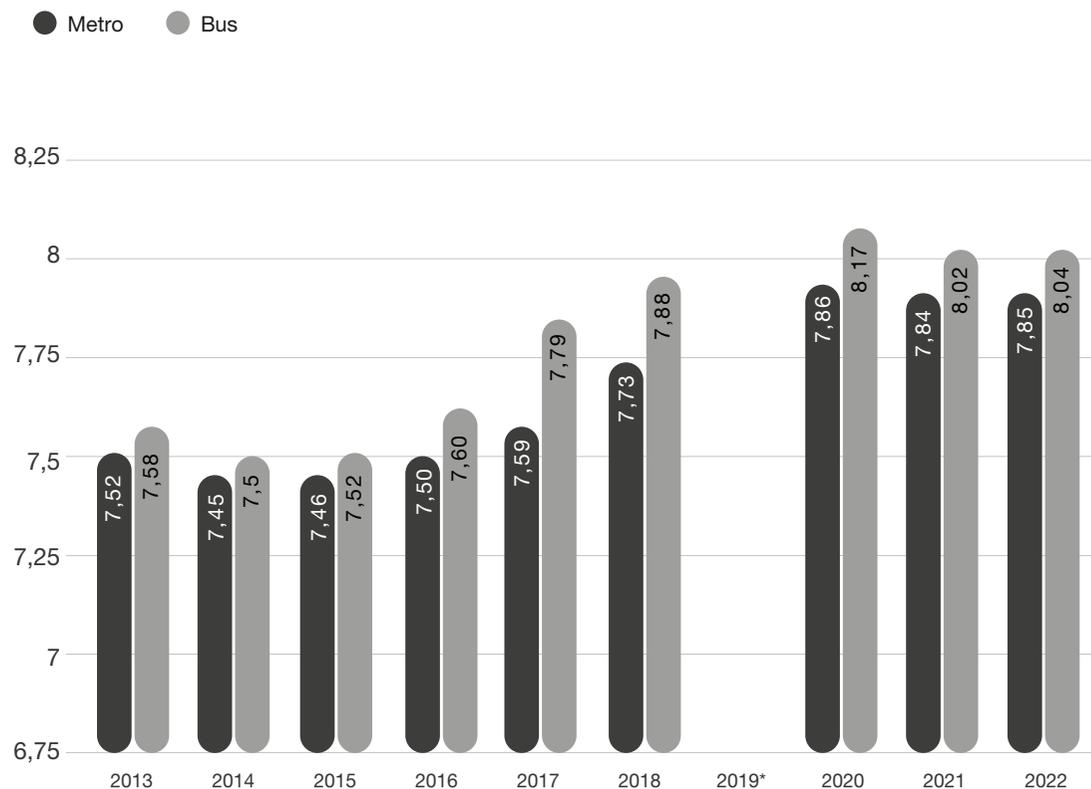
### Valoración del servicio por parte de los clientes/as

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

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

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

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



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



La clientela de metro otorgó una nota media

**7,85**  
sobre 10



La clientela de autobús otorgó una nota media

**8,04**  
sobre 10

## Quejas, reclamaciones y sugerencias

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

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

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

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

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

## Información y atención

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

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



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

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



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

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

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

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

### Otras acciones destacadas del ejercicio han sido:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## 4.1.4. Accesibilidad de los servicios

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

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

### Actuaciones destacadas

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

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

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

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

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



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

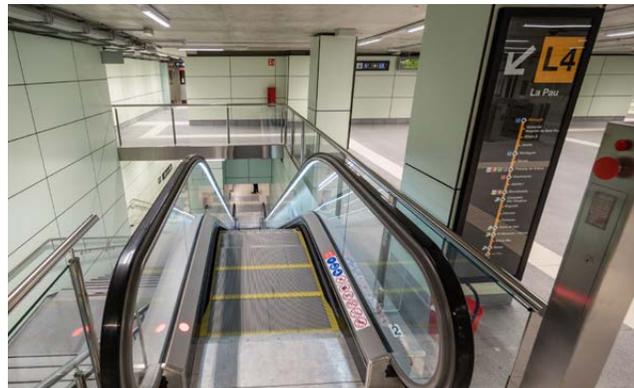


### Obras de renovación de ascensores

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

### Obras de renovación de escaleras mecánicas

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



### Rehabilitación de estaciones

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



## Otras actuaciones

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

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

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

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

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



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

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



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

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

## 4.2. Nuestra apuesta por la innovación

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

### 4.2.1. Novedades y mejoras



#### Novedades y mejoras en el metro

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

##### Adaptación de la flota:

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

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

##### Obras de rehabilitación en estaciones:

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

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



### Mejora de las infraestructuras:

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

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

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

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





## Novedades y mejoras en el bus

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

### Plan de Sostenibilidad de la Flota de Bus

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

### Proyecto eBRT2030

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

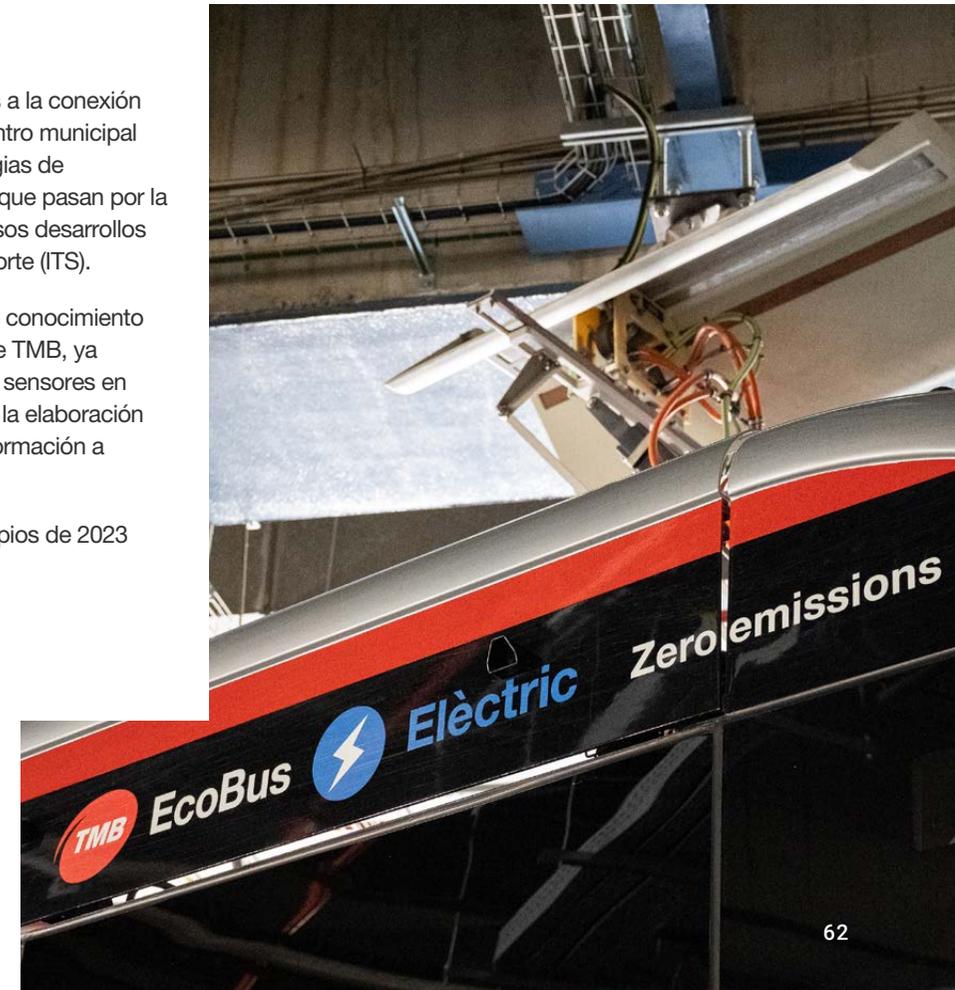
TB empezará a desplegar durante el 2023 una serie de innovaciones tecnológicas que permitirán a la línea H12 (Gornal-Besòs/Verneda) incrementar sus prestaciones y transformarse en un BRT (*Bus Rapid Transit*) eléctrico. Estas mejoras podrán implementarse gracias a una subvención de 1,2 millones de euros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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

### Planes de mantenimiento de la flota:

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



## Mantenimiento 4.0:

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

- Evolución hacia el Mantenimiento Predictivo:

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

### Mantenimiento predictivo en el Taller de Bus:

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

- Automatización y Digitalización:

### Desarrollo del proyecto de la grabación en SAP

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

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

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

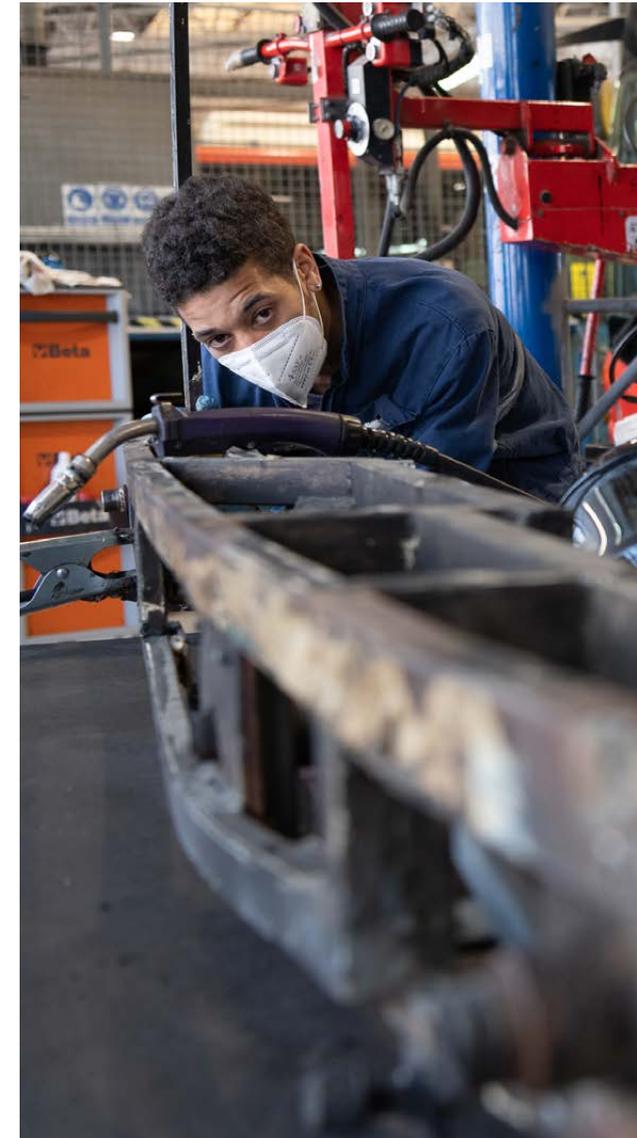
**App para confirmar órdenes de talleres:** desarrollo de la App que realiza el cierre de órdenes de trabajo en un dispositivo móvil, y agiliza este proceso administrativo casi en tiempo real.

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

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

### Nueva cochera de Zona Franca

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



## 4.2.2. Proyectos de innovación, investigación y desarrollo

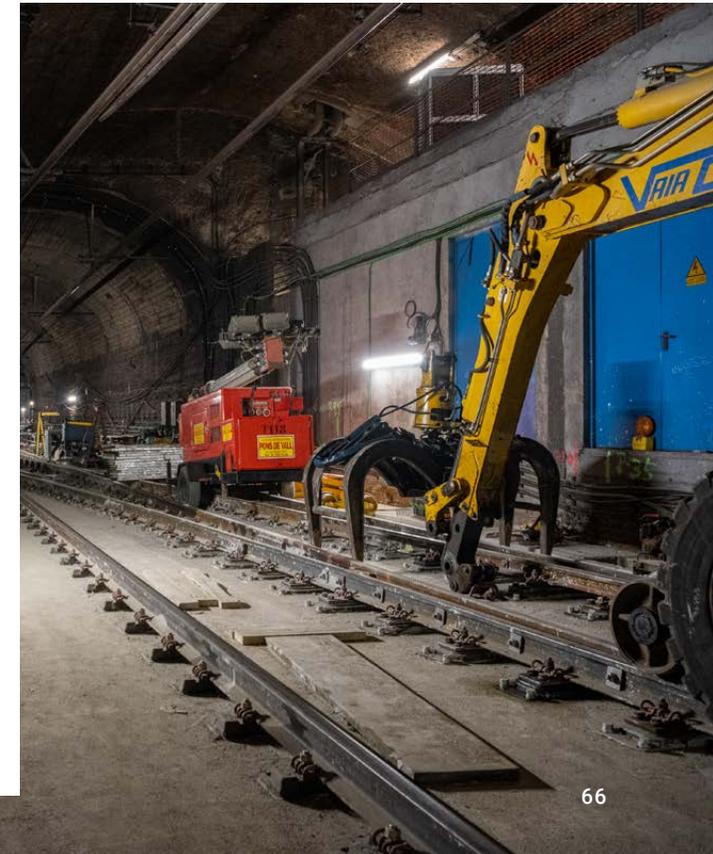
A lo largo del ejercicio, se han desarrollado un conjunto de acciones y proyectos enmarcados en la innovación, la investigación y el desarrollo:

### En el ámbito de metro

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

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

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



### En el ámbito del bus

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

### En el ámbito de marketing y clientes

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

### En el ámbito corporativo

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



## Innovación corporativa

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

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

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

6 ideas prototipadas. Ganador: Digitalización de la Información.

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

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



## T-mobilitat

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

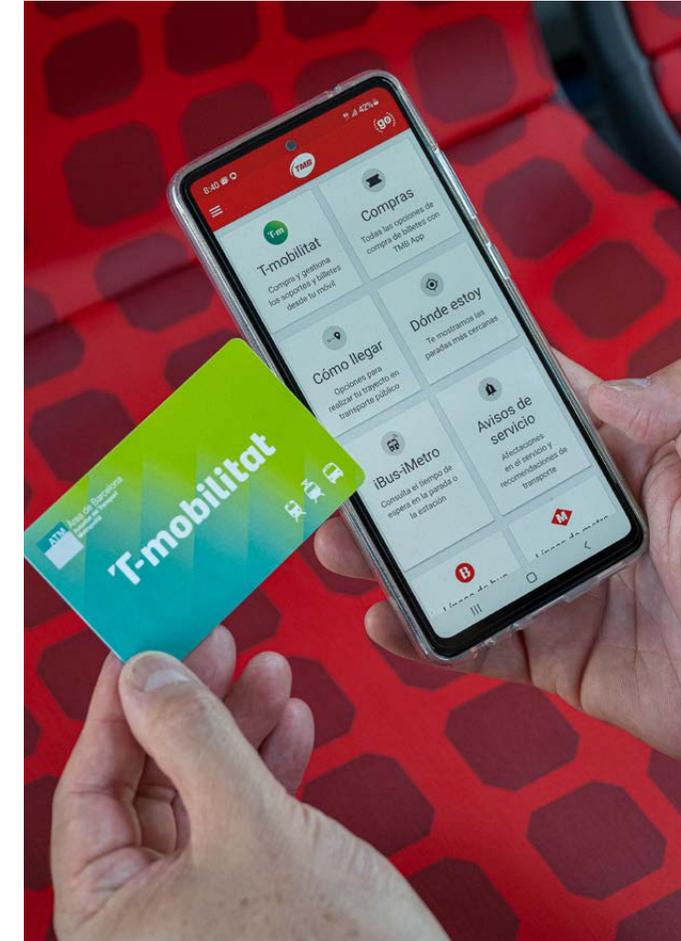
El 23 de diciembre de 2021, se empezó a comercializar y utilizar los soportes PVC y cartera electrónica, y los primeros títulos con condiciones oficiales (T-Usual y T-Jove) en tecnología sin contacto en el ámbito de los 36 municipios de la zona de tarifa metropolitana

### Actuaciones más relevantes a realizar en 2023:

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

### Acciones principales:

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



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

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

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

### Otras ayudas

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



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

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

### Los requisitos más relevantes son:

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

### Mejora de herramientas de gestión

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

#### Destacan:



#### Gestor documental

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

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



#### Gestión para la mejora

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



## Mantenimiento y ampliación de los sistemas de gestión

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

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

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

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

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



## 4.3. Salud y seguridad de nuestros pasajeros

### 4.3.1. Viajes seguros

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

#### Principales actuaciones:



#### Seguridad en el metro

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

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

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

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

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

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

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

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





## Seguridad en el bus

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

## Impacto en la salud y seguridad de la clientela

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

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

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



## 4.3.2. Protección de datos

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

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

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

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

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

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



## 4.4. Comunicación externa

### 4.4.1. Relación con los medios de comunicación

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

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

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

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

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



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



5

Gestión  
responsable



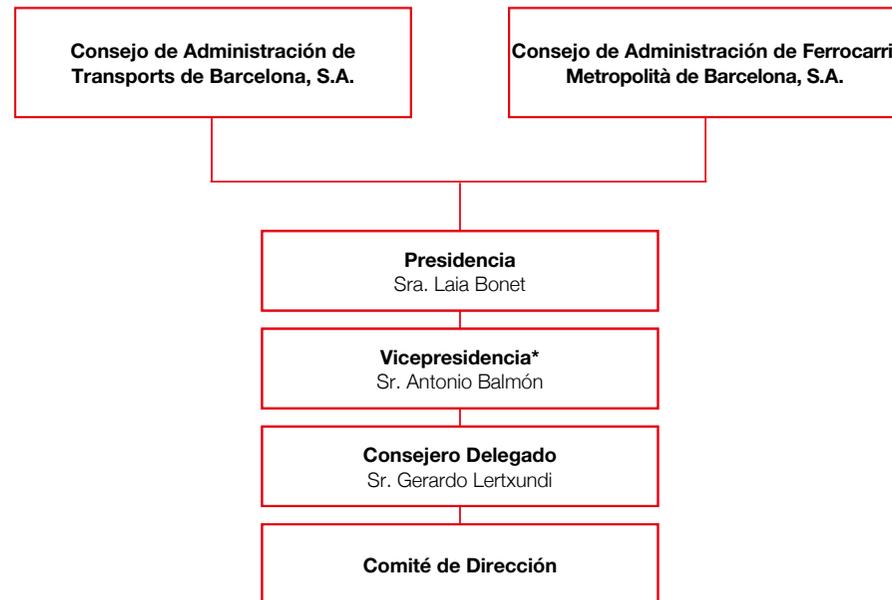
## 5.1. Ética y buen gobierno

### 5.1.1. Gobernanza

#### Órganos de gobierno

El Órgano de administración, representación y decisión de las sociedades Transports de Barcelona, S.A. (TB) y de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (FMB) es el Consejo de Administración de las respectivas empresas. Las personas miembros de este órgano de representación son nombradas por el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona, que se constituye como junta general de accionistas de cada una de las sociedades.

En el caso de las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A., y Transports Metropolitans de Barcelona, S.L., el órgano de gobierno está formado por una persona administradora única, el Consejero Delegado, común en las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Transports de Barcelona, S.A.



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

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

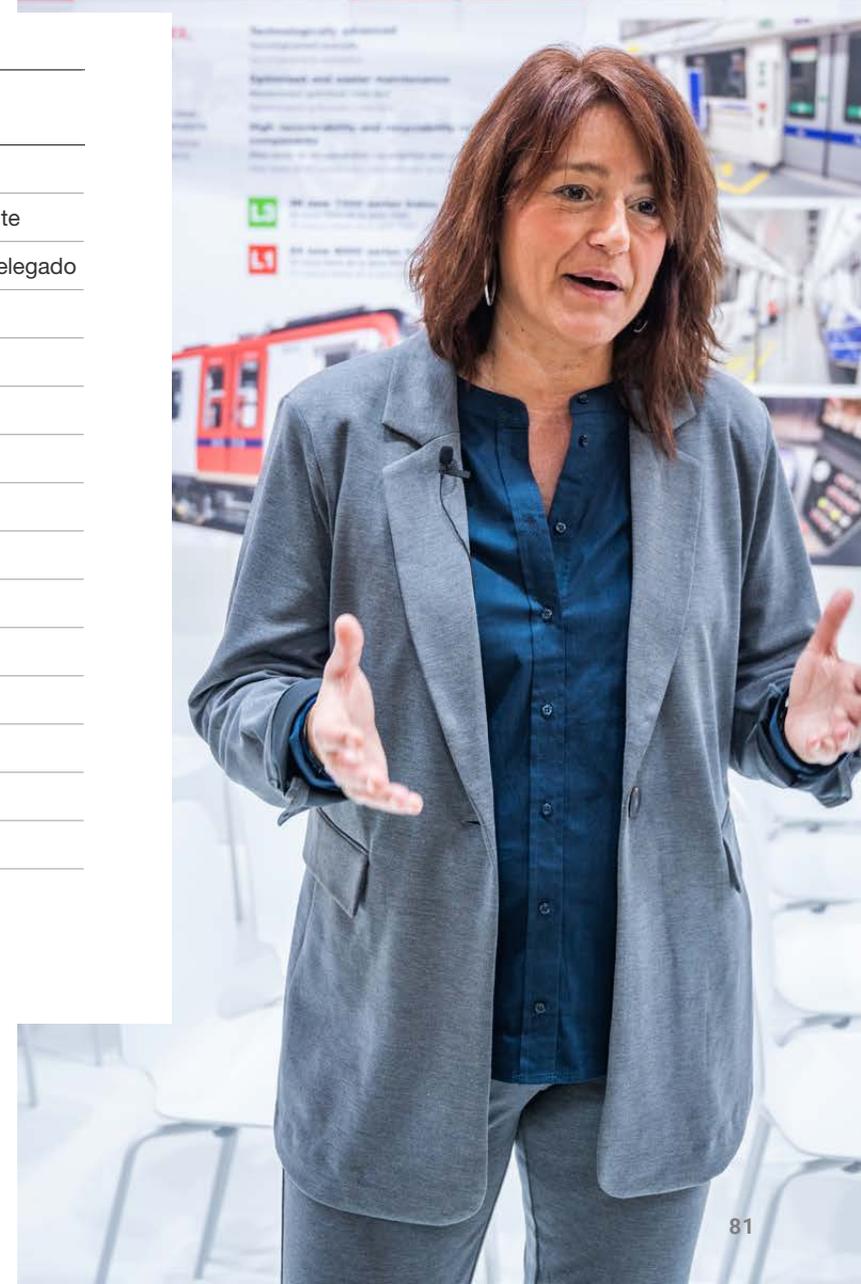
**Consejo de administración de FMB  
a 31 de diciembre de 2022**

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

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

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

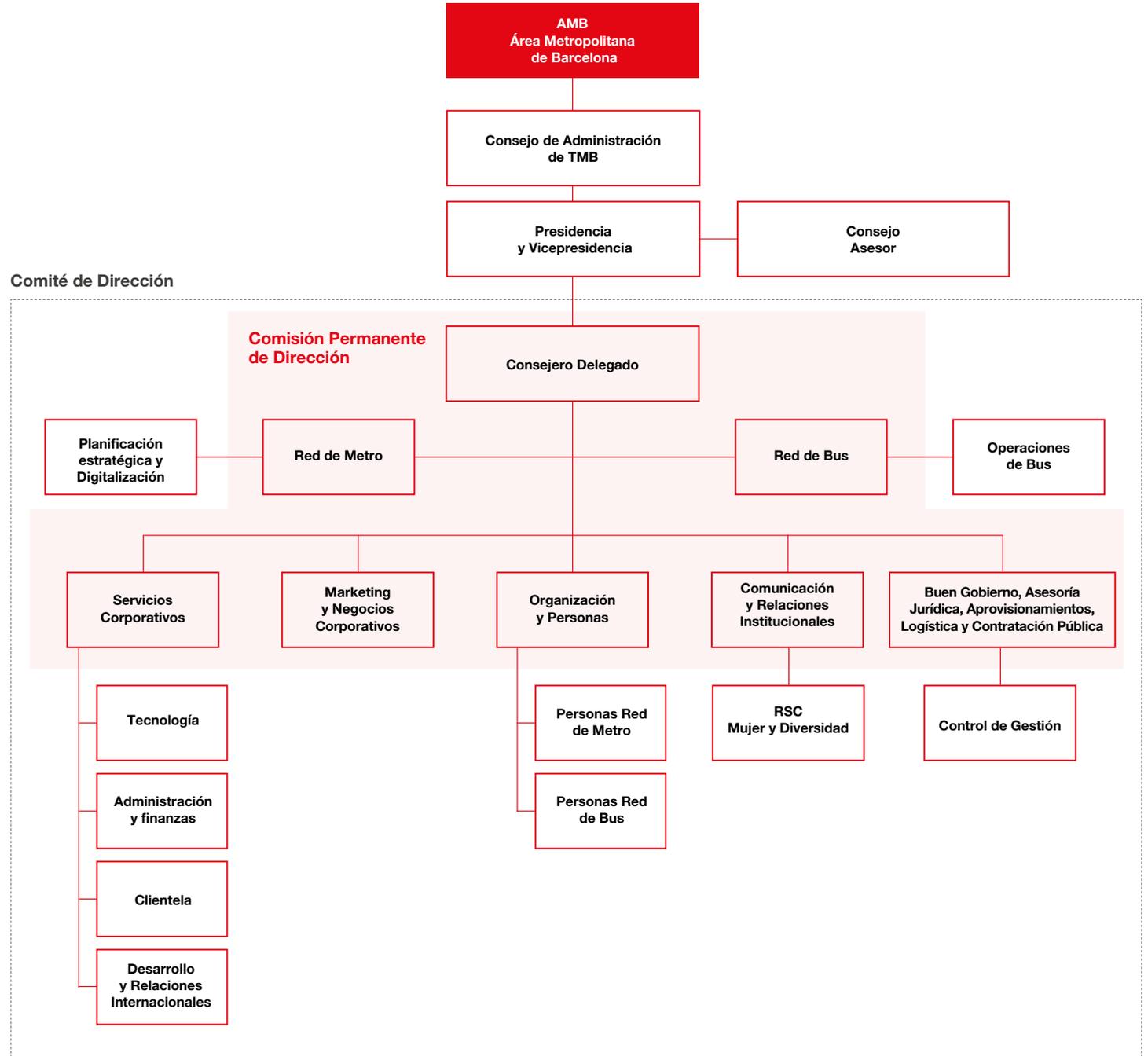
Secretario de los Consejos: Oriol Sagarra Trias.  
Vicesecretario de los Consejos: Jaume Garcia Soler.



## Órganos de gestión y estructura organizativa

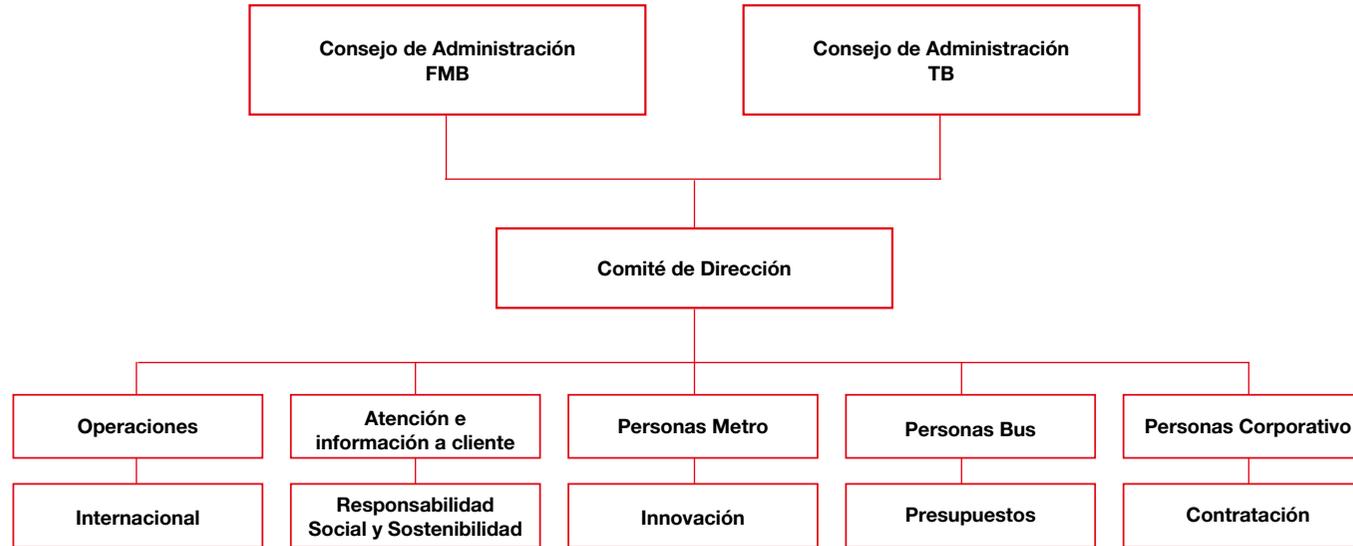
En su constitución, los consejos de administración de Transports de Barcelona, S.A. y de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. nombraron a un consejero delegado, miembro de los consejos, con delegación de facultades y apoderamientos, que se encarga de la administración ordinaria de las sociedades.

La gestión integrada de los diferentes servicios que se prestan bajo el paraguas de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha permitido crear, a lo largo de su historia, estructuras comunes de gestión en todas las empresas de TMB a través del **Comité de Dirección** y otros **Comités permanentes**.



## Modelo de Gobernanza

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



## 5.1.2. Normativa y reglamento

### Compliance

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

#### · Normas aprobadas

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

#### · Canal Ético

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

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

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

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

#### · Plan de Medidas Antifraude

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

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

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

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

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



### · Jornadas formativas y de sensibilización

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

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

A continuación, se muestran los cursos impartidos:

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

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



## Cumplimiento socioeconómico

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



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

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



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

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

## Política pública

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

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

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

## Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

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



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

**145.384€**

Aportación a la Fundación TMB



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

**145.384€**

Aportación a la Fundación TMB



## 5.2. Gestión del riesgo

### 5.2.1. Sistema de gestión de riesgos

#### Modelo de Gestión de Riesgos

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

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

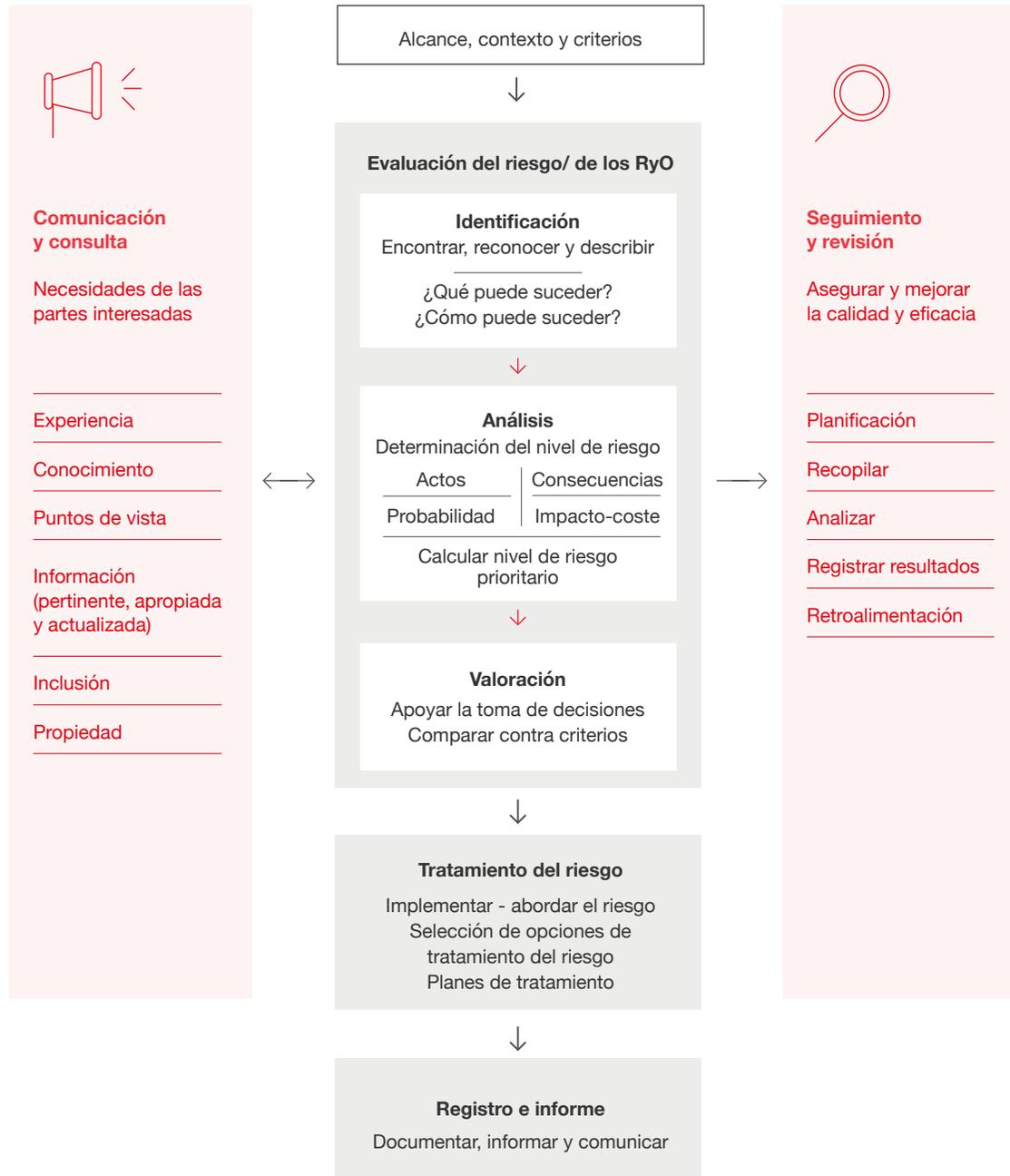
El sistema de gestión de riesgos y oportunidades tiene como referencia el mapa de procesos de TMB, identificando y evaluando los efectos negativos y positivos de las actividades contenidas en los procesos. En esta identificación de riesgos y oportunidades por proceso, se ha considerado el análisis del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

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

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



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



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

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

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

## 5.2.2. Riesgos y Oportunidades más relevantes

### Riesgos

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

### Oportunidades

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

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

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

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

## 5.3. Transparencia



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



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

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

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

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

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



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

## 5.3.1. Grupos de interés

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

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



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

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

## Necesidades y expectativas de las partes interesadas

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

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

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

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

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

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

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



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

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



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

## 5.3.2. Materialidad: los aspectos relevantes

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

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



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



### Gestión responsable, ética y buen gobierno:

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



### Servicio de calidad, innovador y seguro:

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



### Protección del medio ambiente:

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



### Compromiso con las personas trabajadoras:

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



### Compromiso con la sociedad

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

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

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

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



6

Nuestra gente



## 6.1. Perfil del grupo

### 6.1.1. Empleo

#### Contratación laboral

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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



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



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



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

## Selección y promoción

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

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

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

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

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

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

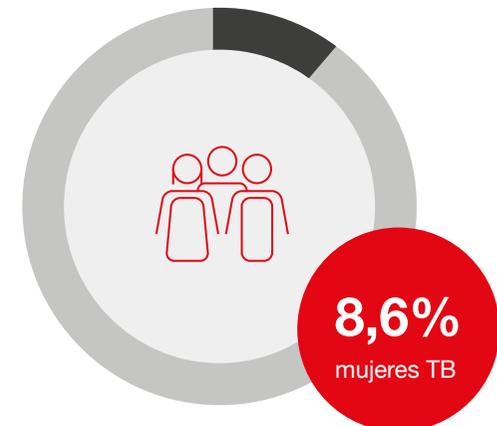
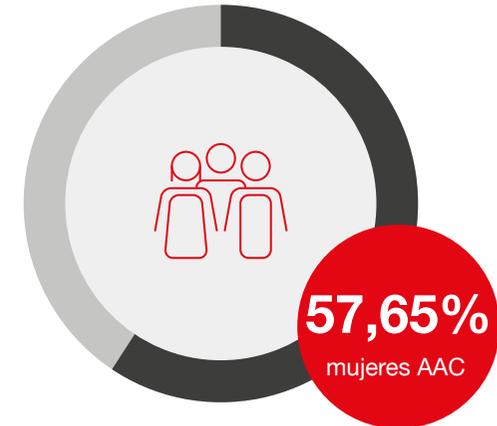
actualmente **se sitúa en el 57,65%, respecto al total** de la plantilla de AAC. Este dato muestra cómo la mujer tiene un nivel alto de representación dentro de este colectivo; tanto es así que es sensiblemente superior a la representación masculina.

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

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

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

Además, cabe destacar el **Programa de Prácticas Mujeres STEM**, que tiene como objetivo incorporar talento femenino en las disciplinas STEM (ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas), para desarrollar algunos de los proyectos estratégicos de las áreas de negocio de Bus y Metro. En este programa, las estudiantes tienen asignadas tutoras que también son mujeres STEM y ocupan un cargo de responsabilidad dentro de la empresa.



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

**Procesos de Promoción y Selección:**

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

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

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





## Ámbito de Metro

En FMB, se han cerrado

### 42 procesos

27 promociones, 5 selecciones y 10 concursos de méritos

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

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

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

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

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

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

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

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





## Ámbito de Bus

En cuanto a TB, se han cerrado

### 16 procesos

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

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

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

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

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



## Áreas corporativas de TMB

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

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

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

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

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

## Onboarding

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

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

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

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

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

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

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

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



Puntuación procesos de <i>Onboarding</i>	<b>4,87/5</b>
Puntuación procesos de acompañamiento	<b>4,90/5</b>

## Plantilla de TMB a 31 de diciembre de 2022



**8.693**

personas



**78,1%**

sexo masculino

**21,9%**

sexo femenino

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

## Billetes de transporte

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



## 6.1.2. Política retributiva

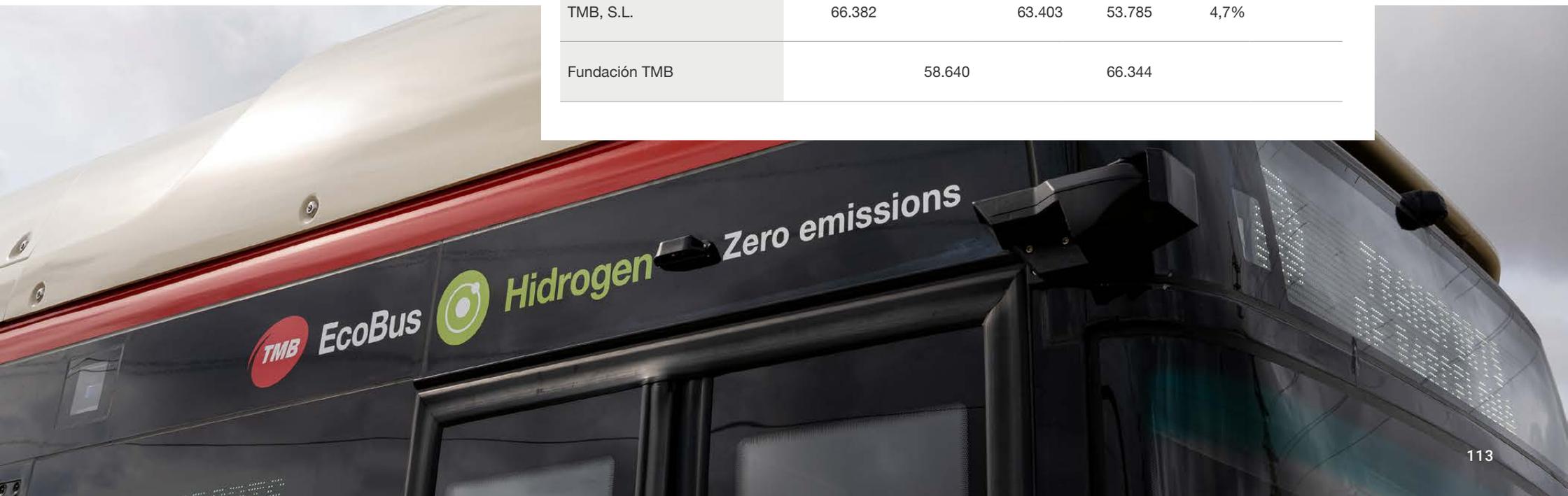
### Remuneraciones

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

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

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

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





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

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

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

#### La antigüedad de la plantilla

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

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

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

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

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

## Clasificación profesional

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



## Brecha salarial

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

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

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

### · Brecha salarial por clasificación profesional

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

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

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

(1) Incluye a los miembros del Comité de Dirección

#### · Transports de Barcelona, S.A.

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

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

(1) Incluye a los miembros del Comité de Dirección

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

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

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

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

· **Brecha salarial del Equipo directivo**

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

**Miembros del comité de dirección año 2022**

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

### · Ratio de compensación anual

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

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

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

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

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

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



## 6.2. Atracción e impulso del talento



### 6.2.1. Formación

#### • Gestión del conocimiento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Formación en PRL de FMB, S.A.

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

### Formación en PRL de TB, S.A.

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

### Formación en PRL de PSM, S.A.

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



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

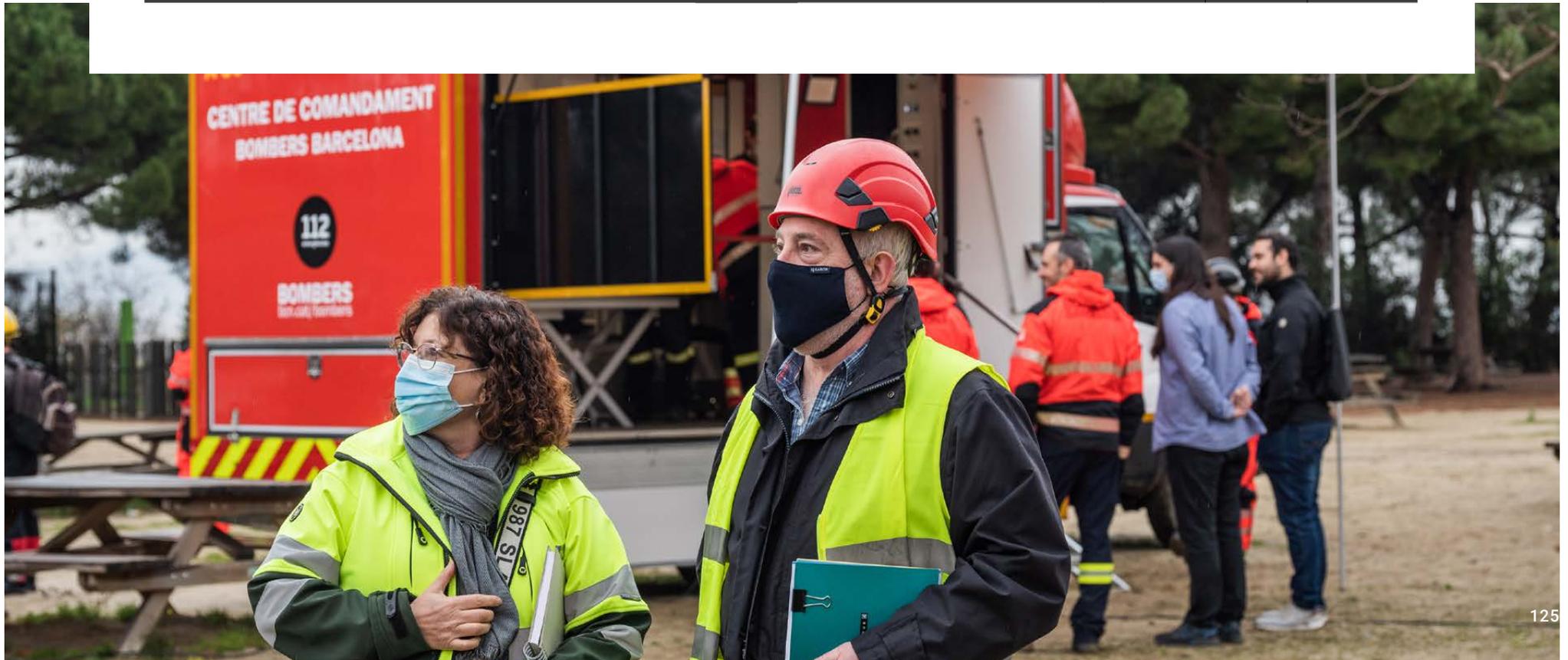
En los siguientes cuadros, se puede observar la cantidad de horas de formación en las que se ha participado por categorías profesionales:

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

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

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

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



## 6.2.2. Desarrollo del talento

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

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

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

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

## Temas y preocupaciones clave en este ámbito

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

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

Además, se ha velado en todo momento tanto por la acogida de la persona estudiante como por el acompañamiento de la persona tutora durante su estancia en prácticas. Se ha acogido alumnado que cursa el **Programa de Formación e Inserción (PFI)**, específicos para personas con discapacidad intelectual, con el objetivo de potenciar la inclusión, favorecer y complementar los conocimientos y experiencia en el proceso de formación.

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

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

### · Apuesta por la diversidad generacional

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

### · Convenio con el Institut de Vic

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

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

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

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

### · Gestión de estudiantes universitarios/Ciclos formativos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## Sistemas de gestión competencial

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

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

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

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

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

## Valoración de puestos de trabajo

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

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

## 6.3. Bienestar, diversidad e inclusión

### 6.3.1. Organización del trabajo

#### Desconexión laboral

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

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

#### Medidas de conciliación familiar

La empresa tiene implantadas las siguientes medidas de conciliación familiar:

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

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

## Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios

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

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

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

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

En cuanto a permisos por nacimiento y cuidado de menor:

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

En cuanto a los permisos por cuidado del lactante:

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

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

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

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

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



## Absentismo

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

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

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

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

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

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

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

## Proyecto de mejora del absentismo

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

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

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



## Ámbito de Metro

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



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

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

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

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

Al mismo tiempo, la empresa se ha dotado de recursos sanitarios adicionales para acompañar, a las personas en situación de incapacidad temporal, de forma coordinada con el sistema público de salud con el objetivo común de reducir la duración de estos episodios facilitando diagnósticos y, si fuera posible, también tratamientos para una curación efectiva del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

La empresa se ha dotado de recursos sanitarios adicionales para acompañar a las personas en situación de incapacidad temporal



## Ámbito de Bus

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

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

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

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

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

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

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



## 6.3.2. Relaciones sociales

### Negociación colectiva

#### Ferrocarril Metropolità de Barcelona

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

#### Conflictividad laboral

En cuanto a las huelgas convocadas:

19/01/2022:

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

14/02/2022:

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

28/02/2022:

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

Del 11/03 al 17/03/2022:

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

30/03/2022:

Reunión del Comité de Empresa.

11/05/2022:

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

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

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

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

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

#### Elecciones sindicales

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

#### Convenio Colectivo

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

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

#### Préstamos de vivienda

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

#### Principales proyectos

Lavado de ropa y elección de vestuario (Mantenimiento)

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

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

## Plan de Pensiones

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

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

## Transports de Barcelona

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

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

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

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

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

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

## Conflictividad laboral

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

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

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

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

05/04/2022:

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

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

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

17/10/2022:

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

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

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

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

### Nuevo Convenio Colectivo 2022-2025

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

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

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

### Elecciones sindicales

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

### Préstamos de vivienda

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

### Plan de Pensiones

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

- 1 Transformación del colectivo de prestación definida en un colectivo de aportación definida.**
- 2 Modificación del sistema de prestación de riesgo y asunción de estas aportaciones por parte de la empresa promotora.**
- 3 Externalización del colectivo de Pasivos a través de una póliza de prima única.**

Para llevar a cabo estas modificaciones ha sido necesario realizar una serie de tareas que se pueden resumir en los siguientes puntos:

Aprobación del nuevo reglamento:

recoge todas las modificaciones consecuencia del citado acuerdo. Se han modificado los artículos que regulaban las prestaciones de jubilación del colectivo C2, así como los relativos a las prestaciones de riesgo de todos los colectivos, el régimen de aportaciones de personas partícipes y empresas promotoras, así como cualquier otro artículo afectado indirectamente por las citadas modificaciones.

Contratación de la póliza de seguros para la cobertura de las prestaciones de riesgo:

En los ejercicios 2020 y 2021, la Comisión de Control optó por autoasegurar las prestaciones de riesgo. A partir del acuerdo, se negocia la externalización en una póliza de la que el Plan es tomador y la empresa promotora es la pagadora.

## Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar, consultar y negociar con el personal

Contratación de la póliza de seguros para la externalización del colectivo de pasivos: la contratación de este seguro implica la necesidad de vender el patrimonio del colectivo de pasivos a la vez que se valora el coste de la operación.

Plan de Comunicación para todas las personas partícipes, en el que se notifican las novedades y, en el caso del colectivo C2, se informa de los derechos consolidados reconocidos a 01/01/2022. Se enviaron cartas diferenciadas para ambos colectivos (C2 y D), y se puso a disposición de las personas partícipes un servicio de call center para atender dudas y consultas en general.

Se acordó amortizar el saldo del déficit que se arrastraba de 2020, aprovechando el margen de solvencia positivo que ha generado la rentabilidad positiva en 2021.

Según el artículo 64, “Derechos de información y consulta y competencias”, del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: “El comité de empresa tendrá derecho a ser informado y consultado por el empresario sobre aquellas cuestiones que puedan afectar a los trabajadores, así como sobre la situación de la empresa y la evolución del empleo en la misma, en los términos previstos en este artículo ”.

a) Número de semanas de aviso que suele darse a las personas empleadas y a los correspondientes representantes antes de la aplicación de cambios operacionales significativos que podrían afectarles de forma considerable: Según el artículo 41.3, “Modificaciones sustanciales de condiciones de trabajo”, del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: “La decisión de modificación sustancial de condiciones de trabajo de carácter individual deberá ser notificada por el empresario al trabajador afectado y a sus representantes legales con una antelación mínima de quince días a la fecha de su efectividad.” En 2023, se pondrán en marcha nuevas herramientas digitales que agilizarán los intercambios de información entre la Dirección de la empresa y el Comité, garantizando el cumplimiento de lo previsto en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores.

b) Para las Organizaciones con acuerdos de Negociación Colectiva, si el plazo de aviso y disposiciones para la consulta y negociación se especifican en los acuerdos colectivos.

*La empresa se rige por el Estatuto de los Trabajadores y demás legislación laboral vigente.*

En el caso de FMB, había 12 personas fuera de convenio a 31/12/2022 que representan el 0,30% de la plantilla total:

- **Grupo 0: Equipo directivo y de Responsables: 1**
- **Grupo 1: Equipo directivo y de Responsables: 10**
- **Grupo 1: Personal de Oficinas: 1**

En el caso de TB, había 188 personas fuera de convenio a 31/12/2022 que representan el 4,02% de la plantilla total:

Plantilla fuera de convenio en TB. Año 2022	Personas Trabajadoras
Grupo 0 Equipo directivo y de Responsables	2
Grupo 1 Equipo directivo y de Responsables	10
Grupo 2 Equipo directivo y de Responsables	20
Grupo 3 Equipo directivo y de Responsables	1
Grupo 2 Mandos	6
Grupo 3 Mandos	53
Grupo 4 Mandos	10
Grupo 5 Mandos	1
Pendiente de determinar grupo: Mandos	1
Grupo 2 Personal de Oficinas	4
Grupo 3 Personal de Oficinas	27
Grupo 4 Personal de Oficinas	47
Grupo 5 Personal de Oficinas	6
<b>Total</b>	<b>188</b>

## Integración y cohesión de las personas empleadas en TMB

### Programa de acompañamiento para ayudar a la desvinculación (personas jubiladas parciales)

Se entiende por desvinculación, el conjunto de situaciones que tienen como consecuencia la finalización de la relación laboral, que une a la empresa con la persona trabajadora. Una de estas circunstancias es la desvinculación por jubilación parcial.

El 25 de mayo de 2022, se puso en marcha el Programa de acompañamiento a las personas trabajadoras que entran por edad en el período para optar a la jubilación parcial, el cual considera todos los aspectos que intervienen en esta etapa profesional (aspectos administrativos, organizativos y personales) hasta llegar a la Jubilación total, para que sea lo más positiva posible tanto para la Organización como para la persona trabajadora.

Se han empezado a realizar entrevistas a las personas empleadas que voluntariamente se han acogido a la jubilación parcial.

Este 2022, han sido 404 las personas afectadas y, cada mes, mediante un email se les ha invitado a utilizar el servicio de acompañamiento que se creó pensando en el beneficio físico y mental de todas las personas:

- Jubilables 2022: aquellas personas que, a priori, eran jubilables para 2022, dado que cumplen los requisitos laborales. Total: 89.
- Pendiente de jubilación: aquellas personas que podrían haberse jubilado en años anteriores, pero que no quisieron hacerlo en su momento. Total: 66.
- Jubilados actuales: personal que actualmente tiene un contrato de jubilación parcial vigente. Total: 249.

A las 404 personas empleadas de este año que entran por edad en el periodo de desvinculación, se les ha ofrecido acciones como: vídeos, conferencias, talleres de reflexión, blogs e infografías, entre otras, a las que tienen acceso mediante “el campus de TMB” que hay en la intranet.

### Actividades sociales y deportivas

Este 2022, se ha realizado una normativa, que se pondrá en marcha en 2023, que clarifica y ordena el funcionamiento del conjunto de actividades que promueve la Empresa. A partir de 2023, las actividades sociales y deportivas pasarán a llamarse Muévete por tu bienestar.

Los principios básicos son:

- Garantizar el bienestar físico y mental de las personas empleadas de TMB.
- Hacer crecer el compañerismo y valores no competitivos entre las personas empleadas de TMB.
- Potenciar el orgullo de pertenencia a la entidad.
- Que la actividad no tenga ningún ánimo de lucro.

Las actividades que actualmente están activas son: Pádel, BTT, Taichí, Fotografía, la Coral de TMB y el Atletismo.

Además, se han celebrado en el Auditorio las bodas de plata y de oro del personal que en 2019 y 2020 cumplieron 25 o 40 años de vinculación a la empresa de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, o Transports de Barcelona, ya que, con motivo de la pandemia, llevaban dos años sin celebrarse. En total, fueron 80 personas de FMB, y 196 de TB, que en 2019 celebraron los 25 o 40 años en la empresa, y 107 personas de FMB, y 129 de TB, que los cumplen el año 2020.



### 6.3.3. Comunicación interna

La reducción del absentismo se fijó como un objetivo corporativo para el año 2022, y se creó el Comité Consultivo de Absentismo, del cual Comunicación Interna forma parte activa.

Se realizó una campaña interna para favorecer el compromiso y fomentar la motivación del personal, con el objetivo de reducir el absentismo. La campaña, todavía abierta, ha contado, entre otros, con: comunicación para los Comités de empresa y Comité de Salud y Seguridad, artículos relacionados con la encuesta de absentismo, el diseño de un kit de comunicación para la estructura de mando, píldoras informativas de los recursos asistenciales que TMB ofrece a su plantilla, carteles de la campaña y un tríptico informativo.

El proceso negociador, que permitió la firma del Convenio Colectivo de TB para los próximos 4 años y el inicio del proceso negociador del convenio de Metro, ha gozado del soporte constante del Departamento de Comunicación Interna, con la publicación de la información relacionada en cada momento del proceso.

La Responsabilidad Social Corporativa ha sido el eje principal de la Comunicación interna, con las acciones más destacadas como:

- **La campaña anual “Elige tu causa 2022”**, que este año se ha convertido en “Muévete por la terapia génica”.
- **La campaña de captación de voluntariado**, que ha tenido como protagonistas a trabajadores y trabajadoras que en su tiempo libre participan en las acciones solidarias de la compañía.
- **Las políticas de género, con acciones como:** la visibilización de mujeres en entornos masculinizados, la firma del Plan de Igualdad de Metro, TMB con el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer, TMB con el Día Internacional de las Mujeres, el Coloquio TMB en Femenino. La Visión de la Mujer Trabajadora y TMB con el Día Internacional de las Mujeres.
- **La gestión de la diversidad, con acciones informativas entre las que destacan:** la presentación del Protocolo de prevención de la LGTBIfobia en el Parlament de Catalunya, los “Agentes violeta en acción!” y “Súmate a la apuesta de TMB por la diversidad y la inclusión”.

**El centenario de la red de bus**, con sus actividades propias, ha sido un eje sobre el que Comunicación Interna ha trabajado activamente. Destaca el concurso de diseño del cartel del centenario, ganado por una trabajadora, y la campaña para diseñar el nuevo vestuario de TB.

La aprobación del Real Decreto de ahorro energético estuvo acompañada de una campaña interna para informar al personal de las acciones que la compañía ha realizado, y prevé realizar, para minimizar los consumos energéticos y contraponerlas con las se pueden realizar en casa.

Otra campaña a destacar fue la dirigida a realizar un uso responsable del correo electrónico, durante once semanas. Se dio una serie de buenas prácticas.

En cuanto a las áreas de innovación y de personas, han centrado buena parte de la actividad de 2022 en acciones como la Hackathon 2022, Reto TMBInnova y la sensibilización en innovación. También se han realizado diversas actuaciones de comunicación relacionadas con el Plan de acompañamiento a la desvinculación.

Además, el servicio de Comunicación Interna ha seguido publicando en la página web todas las actuaciones que se están llevando a cabo para hacer frente a la problemática del amianto.

El Club GenTMB ha cerrado el ejercicio con 5.667 miembros activos y 3 convenios de colaboración (retribuidos económicamente) con varias empresas. Esto ha permitido un ahorro de más de 47 mil euros mediante los cupones de descuento y las compras *online*.

La consolidación de la aplicación dirigida a las personas trabajadoras (GenTMB app) ha hecho que un 97% de la plantilla ya se la haya descargado y esté operando. La aplicación reporta la actualidad de la compañía y, a su vez, permite gestionar aspectos relacionados con su puesto de trabajo y de ámbito personal.

Por lo que respecta a la información corporativa, se han publicado 65 avisos de TB y 110 de FMB, además de 46 avisos para selecciones externas y personal de la bolsa. En la revista GenTMB, se han redactado y publicado 205 artículos de temas directamente relacionados con la empresa y las personas trabajadoras.

## 6.3.4. Igualdad de oportunidades

Como organización socialmente responsable, se ha dado valor estratégico a las diferentes actuaciones orientadas a la inclusión, la igualdad de oportunidades, en las que se han tenido en cuenta diferentes perspectivas de género, discapacidad, edad, origen o cultura, y se ha puesto especial atención a la potenciación del talento femenino.

En el ámbito de la igualdad y, más concretamente, en el de **la mujer y diversidad**, las actuaciones más destacadas han sido:

- Impulso para la elaboración de los **planes de igualdad de TB y FMB**. Tanto Metro (junio) como TB (noviembre) han registrado sus respectivos planes de igualdad y ya se trabaja para llevar a cabo las acciones previstas.
- El 21 de diciembre, se constituyó la **Comisión de Seguimiento del Plan de Igualdad de TB**, donde están representados distintos ámbitos organizativos de la empresa con la voluntad de asegurar la igualdad de trato y oportunidades y prevenir cualquier tipo de discriminación por razón de género.
- Aprovechando el mes europeo de la diversidad, se realizaron acciones de sensibilización y concienciación hacia la diversidad, teniendo en cuenta diferentes perspectivas (género, orientación sexual y origen). Se dio a conocer el **Proyecto global de gestión de la diversidad humana e inclusión 2022-2025**, que tiene como objetivo esencial sentar las bases para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación, tanto en el ámbito de la plantilla como de las personas usuarias de las redes de transporte.
- Elaboración y maquetación de la Guía de lenguaje inclusivo y no sexista de TMB.



Se ha dado valor estratégico a las diferentes actuaciones orientadas a la inclusión y la igualdad de oportunidades

Desde la perspectiva de la inclusión de la discapacidad, las actuaciones han sido:

- Seguimiento del porcentaje de personas con discapacidad en la plantilla de TMB, de acuerdo con la Ley 1/2013, de 29 de noviembre, la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- Nuevas propuestas de mejora para la **incorporación de personas con discapacidad a la plantilla**: adecuación de los procesos de selección y solicitud de nuevos procesos específicos para personas con mayores dificultades para encontrar trabajo (discapacidad intelectual y cognitiva). Este año, no ha habido incorporación alguna.
- Asesoramiento en el proyecto de **acogida de estudiantes en prácticas** que acrediten discapacidad intelectual. Este año, se han incorporado 6 personas en distintas áreas.
- Acciones de sensibilización y concienciación dirigidas tanto a la plantilla como a las personas usuarias. Especialmente, el 3 de diciembre, el Día Internacional de las Personas con Discapacidad, se colaboró con la Fundación Eurofirms para dar visibilidad y romper estereotipos hacia las personas con discapacidad a través de la pintada de un mural en la estación de Arc de Triomf, que contó con la participación de personas con discapacidades y voluntariado de TMB (actividad dinamizada por Boa Mistura).

En cuanto a las acciones **realizadas para fomentar la atracción e impulso del Talento femenino**, cabe destacar las siguientes:

- Seguimiento de los datos de composición de la plantilla por género.
- Colaboración en la campaña impulsada desde la plataforma Dones Futur, de la que TMB forma parte, con motivo del Día Internacional de las Mujeres y Niñas en la Ciencia.
- Diseño y lanzamiento de la campaña “Si somos iguales, somos mejores”, que ha acompañado a los últimos procesos de selección del personal y ha invitado a las mujeres a sumarse al proyecto de TMB.
- Colaboración en la organización del coloquio La Dirección de los Transportes Públicos en Cataluña: en Femenino Plural, el 4 de marzo en el vestíbulo de metro de Universitat.
- Organización del coloquio TMB en femenino. La visión de las mujeres trabajadoras, el 9 de mayo en el vestíbulo de metro de Universitat. El acto cerró con un reconocimiento especial a una mujer jubilada de TB, como homenaje a las trabajadoras de la compañía enmarcado en la celebración del centenario de la red de bus.
- Participación en el proyecto *Feel the Power*, con actividades en el aula y en nuestras instalaciones, en enero de 2023. Se trata de un proyecto impulsado desde el Consejo de la Mujer del Consorcio de la Zona Franca para acercar a las empresas del polígono al alumnado como futuros profesionales.
- Colaboración en la difusión del STEM Women Congress 2022, celebrado el 17 de noviembre en el auditorio de CosmoCaixa.

Desde la **perspectiva generacional**, cabe destacar: la campaña con motivo del Día Internacional de las Personas de Edad, celebrado el 1 de octubre, que reconoce la trayectoria laboral y la experiencia de las personas jubiladas de Bus, dentro del marco del centenario de TB. Se ha contado con la colaboración del Ayuntamiento de Barcelona, Programa Vincles BCN.

En cuanto a la **perspectiva de orientación sexual**: se realizó, de la mano de l’Observatori Contra l’Homofòbia (OCH), con motivo del Día Internacional del Orgullo LGTBIQ+, una acción de sensibilización y concienciación para reivindicar la tolerancia cero ante cualquier acto que atente contra la dignidad de las personas LGTBIQ+ en TMB, así como en cualquier otro ámbito.

En cuanto a las **actuaciones realizadas para prevenir el acoso**, se han llevado a cabo las siguientes:

- Participación en el **Programa MetròpolisFPLab4**, impulsado por el AMB en colaboración con la Fundación BCN Formació Professional, para potenciar las competencias transversales en la Formación Profesional a través de un proyecto de innovación centrado en: “Cómo podemos hacer que las mujeres se sientan más seguras en las redes de transporte público?”.
- De la mano del Col·lectiu Punt Sis, se analizaron 2 itinerarios de la red de metro y 2 de bus, identificados como más críticos, mediante **el estudio de accesibilidad desde la perspectiva de género**, con el objetivo de conocer la percepción de seguridad de las diferentes usuarias de los transportes de TMB.
- Continúan las conversaciones con el European Investment Bank (BEI), para formalizar un acuerdo de colaboración con el fin de recibir asesoramiento técnico no reembolsable, a fin de desarrollar e implementar un sistema de control y evaluación que permita obtener indicadores clave para establecer soluciones prácticas, y de rápida respuesta ante conductas incívicas hacia el acoso en el transporte público.
- Colaboración en la difusión de la **campaña “No pasamos ni una”** de la ATM, mediante soportes digitales, del 4 al 24 de abril.
- **Campaña contra la LGTBIfobia** en el transporte público, con motivo del 17 de mayo.
- Organización de un acto con motivo del **Día Internacional de la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer**, 25 de noviembre, en colaboración con la Plataforma contra les Violències masclistes: lectura del manifiesto y actuación de danza por parte del grupo Dones de Blanc, en la estación de Universitat.



· Adhesión a la **red de Puntos Violeta promovida por el Ayuntamiento de Santa Coloma de Gramenet**, y presentación pública de la alianza el 27 de abril, con el objetivo de:

- **Fomentar la “tolerancia cero”** ante cualquier manifestación de violencia machista.
- **Garantizar un acceso de calidad y equitativo** a los servicios de atención a las mujeres.
- **Reforzar la capacitación** profesional y los recursos ofrecidos desde los servicios de información y atención.
- **Promover que las violencias machistas se visualicen** de manera transversal.

Por eso, se han incorporado puntos violeta en la red de metro, durante eventos de participación ciudadana, que han implicado el uso masivo del metro, por ejemplo en la Verbena de San Juan (23 de junio), RockFest (30 de junio a 2 de julio), Fiesta Mayor de Santa Coloma (2 y 3 de septiembre), 6ª Cumbre Iberoamericana de Agendas Locales de Género (17 a 21 de octubre) y Nochevieja.

Asimismo, se ha gestionado la formación de la plantilla, dentro de una primera fase piloto, para convertirse en agentes violeta con las herramientas adecuadas para acompañar a las víctimas.

· Este 2022, se ha llegado a 390 personas, y se ha formado al conjunto de Técnicos de Operaciones de Líneas Automáticas, Agentes de Atención al Cliente que prestan servicio dentro del municipio de Santa Coloma de

Se ha formado el conjunto de Técnicos de Operaciones de Líneas Automáticas

**390**  
personas



Gramenet, personal del Centro Control de Metro, colectivo del Área de clientes y clientas, y el equipo del Gabinete de prensa. Se trabaja actualmente en la planificación del inicio de la formación en colectivos prioritarios de TB.

Continúan las conversaciones con el European Investment Bank (BEI), para formalizar un acuerdo de colaboración con el fin de recibir asesoramiento técnico no reembolsable, a fin de desarrollar e implementar un sistema de control y evaluación que permita obtener indicadores clave para establecer soluciones prácticas, y de rápida respuesta ante conductas incívicas hacia el acoso en el transporte público.

- Colaboración en la difusión de la **campaña “No pasamos ni una” de la ATM**, mediante soportes digitales, del 4 al 24 de abril.
- **Campaña contra la LGTBIfobia** en el transporte público, con motivo del 17 de mayo.
- Organización de un acto con motivo del **Día Internacional de la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer**, 25 de noviembre, en colaboración con la Plataforma contra les Violències masclistes: lectura del manifiesto y actuación de danza por parte del grupo Dones de Blanc, en la estación de Universitat.

En junio, TMB presentó en el Parlament de Catalunya el **Protocolo de prevención, detección e intervención de la LGTBIfobia** en las redes de transporte de TMB.

Respecto a la **prevención del acoso moral, sexual o por razón de género**, el procedimiento establecido sigue activo y operativo a través de una empresa proveedora externa, de forma aséptica y sin intereses. Esta empresa proveedora dispone de un teléfono de contacto conocido por todo el personal y, es quien, de forma inicial, hace un análisis de la denuncia y, en su caso, convoca la comisión interna de investigación según lo previsto en el procedimiento de trabajo.

Este año, ha habido 5 predenuncias (2 en TB y 3 en FMB) que, una vez tratadas, han tenido como resultado “no acoso”



## Plan de Igualdad 2022-2025

### Ferrocarril Metropolità de Barcelona

En junio, se firmó el **Plan de Igualdad** en el marco legal de la Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Además, se ha constituido la Comisión de Seguimiento del Plan de Igualdad (CSPI) con la participación de las partes firmantes. Durante el año, se han mantenido 5 reuniones en las que se han llegado a diferentes acuerdos:

- Turnos intermedios para la conciliación de Material Móvil.
- Nuevo turno de conciliación de Auxiliar y Control de Información.
- Acuerdo que aplica a AAC, Moti, ACI, TOLA y CTO sobre permiso de nacimiento y cuidado.
- Permisos en primer día laborable.
- Ampliación de los turnos intermedios en Material Móvil.
- Permiso de acompañamiento a tratamientos oncológicos.

Dentro del Plan de Igualdad, y en coordinación con el Departamento de Responsabilidad Social, se han llevado a cabo diversas campañas orientadas al desarrollo de la igualdad en Metro, como por ejemplo, la campaña “Unidos por la diversidad, la igualdad y la inclusión”.

En esta línea, dentro del plan se han recogido propuestas, que ya se han implementado, como los concursos con una cuota reservada para mujeres, el programa de prácticas de mujeres STEM, la acogida de estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual, y los procesos para fomentar la captación del talento femenino.

### Transports de Barcelona

En noviembre, después de 17 sesiones con la Comisión de Igualdad, se dio por finalizada la negociación del Plan de Igualdad. La Dirección decidió registrar el Plan de Igualdad como negociado, a pesar de no haber llegado a un acuerdo para cerrar las negociaciones con la representación de los trabajadores.

Se iniciará la implantación del Plan aplicando, entre otros, el Plan de Formación 2023 y el concurso de la bolsa de personal de conducción, las medidas que se validaron por todas las partes, aunque finalmente la representación del personal ha decidido no firmar.

En diciembre, se constituyó la **Comisión de Seguimiento del Plan de Igualdad (CSPI)**.



## 6.4. Seguridad y salud en el trabajo

### 6.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral

#### Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

El **Servicio de Prevención de Riesgos Laborales (SPRL)** lidera el proceso de Certificación del Sistema de Gestión de Salud y Seguridad de la empresa según los estándares de la **Norma Internacional ISO 45001**.

---

Las acciones realizadas durante este año se han concretado en la publicación en el gestor documental, y en la aplicación y desarrollo de los siguientes documentos:

- Plan Director de Salud y Seguridad Laboral de FMB y TB para el período 2022-2025.
- Manual de gestión de la salud y seguridad laboral en TMB.
- 28 procedimientos de TMB de salud y seguridad laboral.
- 7 normas de TMB de salud y seguridad laboral.
- 1 instrucción de FMB y 7 de TB de salud y seguridad laboral.

---

Además, este año, se ha realizado la presentación de los resultados de la Auditoría legal de PRL.

#### Identificación, evaluación de riesgos y acciones correctoras

La identificación de peligros y la evaluación de riesgos son actividades constantes del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales (SPRL), con el objetivo de eliminar los riesgos para la salud y seguridad de las personas que trabajan en TMB o, en el caso de no poder eliminarse, se evalúa el riesgo que puede comportar este peligro para controlarlo.

Con el fin de llevar a cabo la vigilancia del riesgo, el SPRL elabora un Plan Anual de Actividades Preventivas (PAAP) que, de forma coordinada con los respectivos responsables de las unidades de trabajo y de prevención, prevé un conjunto de actividades que permiten el control efectivo sobre estos riesgos.

Para conseguir este objetivo, cada unidad de trabajo lleva a cabo un Plan de Acción (PA) que actúa operativamente, aplica las medidas preventivas y gestiona toda la formación e información necesaria de su personal.

	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.
Centros de Trabajo	51	27	1
Puestos de trabajo	33	26	4
Riesgos específicos de tareas/operaciones de trabajo peligrosas	5	3	
Riesgos higiénicos	44	31	
Riesgos ergonómicos	13	20	
Riesgos psicosociales	39	23	1

Las más significativas han sido:

- **Proceso de detección de riesgos psicosociales** para todos los colectivos de TMB.
- **Estudio higiénico sobre la posible exposición**, de algunos puestos de trabajo, a humos de combustión de motores diesel.
- **Estudio preliminar para la detección de la posible presencia de radón** en las instalaciones de FMB.
- **Estudios ergonómicos sobre algunos procesos de mantenimiento y reparación** de vehículos de TB, y sobre la actividad de conducción de todas las series de trenes en todas las líneas convencionales, 5 líneas y 7 series de trenes.
- **Estudio higiénico de exposición al ruido** durante la conducción de trenes en las líneas L1, L2 y L5.
- **Evaluación cualitativa de los productos químicos** utilizados durante las actividades de mantenimiento.

Por lo que respecta a la vigilancia higiénica específica de los Materiales con Amianto (MCA) en FMB, se sigue llevando a cabo el programa de vigilancia y control de calidad de todos los procesos dentro de las instalaciones de los centros y equipos de trabajo donde se ha detectado su presencia. Las actividades más significativas han sido:

Acciones del Plan de Gestión	Actividades
Gestión del Plan del Amianto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación práctica de la Directriz D080 y sus procedimientos de desarrollo:</li> <li>• Actuaciones (n=12) para revisar Planes de trabajo y procedimientos según RD 396/06 y P883</li> </ul>
Actuaciones empresas RERA sobre materiales MCA en FMB	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actuaciones de retirada/ Estabilización MCA:</li> <li>• Infraestructuras (n=53)</li> <li>• Instalaciones Fijas; Energía, Señales y Telecomunicaciones (n=111)</li> <li>• Material Móvil Talleres Centrales, L1 y L3 (N=36)</li> <li>• Proyecto de desguace de trenes (n=6)</li> </ul>
Vigilancia higiénica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muestras ambientales analizadas (n=175)</li> </ul>
Controles de calidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visitas de campo (n=96)</li> <li>• Revisión de equipos MM Eléctricos/electrónicos Revisados (n=72)</li> </ul>

Cabe señalar que el nivel de consecución del conjunto de actividades del PAAP, para este año 2022, ha sido del 91% del total de las planificadas en FMB y del 97% en TB

## Servicios de salud en el trabajo

El Servicio de prevención es un servicio mancomunado entre las empresas Transports de Barcelona, S.A., Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Projectes i Serveis per la Mobilitat, S.A. Este servicio dispone de un equipo constituido por 29 personas entre personal sanitario, técnico y administrativo que dan cobertura a las cuatro disciplinas preventivas siguientes:

- 1 **Seguridad en el trabajo.**
- 2 **Higiene industrial.**
- 3 **Ergonomía y Psicosociología.**
- 4 **Medicina del trabajo.**

Está constituido por unos servicios centrales de apoyo a la gestión y estudio especializado, y 3 centros de PRL de referencia, uno para TB y Corporativo y dos para FMB.

Sus funciones principales son las siguientes:

- Proponer a la dirección el diseño del sistema de gestión de la salud y seguridad.
- Asistir técnicamente a las empresas en el ámbito de la salud y seguridad en el trabajo.
- Asesorar y ofrecer soporte a la dirección de la empresa, al personal empleado y a su representación legal, así como a los órganos de participación, en materia de seguridad y salud.
- Aportar información e impartir formación específica de su ámbito de actuación.
- Cualquier otra función que se determine en la legalidad vigente o en las normas convencionales de aplicación.

## Participación de la plantilla, consultas y comunicación sobre la salud y seguridad en el trabajo

La participación del personal y su representación legal se lleva a cabo a través del Comité de Seguridad y Salud, que tiene carácter paritario entre la representación de la dirección y la del personal, y se reúne periódicamente y con carácter ordinario cada mes. El Comité tiene un reglamento de funcionamiento propio y se formalizan actas firmadas con los temas tratados y sus resultados en temas de acuerdo o desacuerdo.

Las personas trabajadoras participan a través de escritos mediante su representación legal o directamente a través de comunicados de riesgo percibido que pueden remitir directamente a su responsable con copia al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

Participación y consulta de las personas trabajadoras, y sus representantes legales:

	FMB, S.A.	TB, S.A.
Reuniones ordinarias del Comité de Seguridad y Salud	11	12
Reuniones extraordinarias del Comité de Seguridad y Salud	6	10
Reuniones monográficas del Comité de Seguridad y Salud	77	4
Respuesta a escritos de los Delegados de prevención	242	6
Respuestas a formularios de riesgo percibido directamente para el personal	74	21
Comunicaciones informativas emitidas por el servicio de prevención	189	435

## Fomento de la salud del personal

La puesta en funcionamiento del **Centro Médico TMB Salud**, en 2021, ha significado una mejora significativa en calidad asistencial y comodidad del personal al poder recibir directamente dentro de la empresa una cartera de servicios sanitarios, que a lo largo de estos últimos meses se ha ido poniendo a disposición del personal.

Actualmente, ya están operativos los siguientes servicios:

- **Unidad especializada en la asistencia de lesiones por accidente de trabajo.**
- **Diagnóstico por la imagen.**
- **Fisioterapia y rehabilitación funcional.**
- **Unidad de gestión del absentismo laboral por contingencias comunes.**
- **Medicina del trabajo.**
- **Medicina asistencial en las especialidades de cirugía ortopédica y traumatología, medicina interna, psiquiatría y psicología.**
- **Trabajo social.**

Más allá de la asistencia sanitaria de las contingencias laborales, se dispone de un sistema de gestión de las contingencias comunes para colaborar con la persona trabajadora y el sistema público de salud, con el objetivo común de reducir su duración de estos episodios facilitando diagnósticos, y, si fuera posible, tratamientos por una curación efectiva del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

Además, la empresa dispone de un programa de asistencia social y sanitaria, mediante el cual se desarrollan actividades como la atención a las consultas de ámbito social, ayuda para la deshabituación tabáquica, la atención a los trastornos de dependencia a sustancias psicoactivas o ludopatías.

Al mismo tiempo, se desarrollan actividades de promoción de la salud dirigidas a reducir el riesgo de enfermedades prevalentes en nuestra sociedad. Entre ellas, cabe destacar las siguientes:

- **La promoción de hábitos dietéticos saludables y de pérdida de peso.**
- **La prevención de dolencias mentales.**
- **La prevención del cáncer de colon y próstata.**
- **Las campañas de vacunación de la gripe estacional.**



## Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de las personas trabajadoras directamente vinculadas con las relaciones comerciales

A pesar de seguir en situación de pandemia por Coronavirus Sars-CoV-2, después de dos años, los sistemas de prevención y protección se siguen actualizando en función de lo que determinan las autoridades sanitarias, y, por tanto, durante todo el año 2022, se han actualizado, aplicado y mantenido todas las medidas del Plan de Salud y Seguridad frente al Coronavirus SARS CoV-2.

Especialmente, se han mantenido todas las prevenciones necesarias para que nuestro personal no estuviera expuesto a riesgo alguno durante las relaciones comerciales con los clientes.

Como resultado de este esfuerzo, durante el mes de **noviembre se ha renovado la acreditación de espacios seguros frente al Coronavirus.**

## Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

En TMB, el alcance de cobertura del sistema corresponde a la totalidad del personal propio y externo que desarrolla funciones profesionales dentro de las instalaciones de nuestras empresas.

	Personal propio			Externos
	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.	
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud	3.855	4.635	27	8.583
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría interna	3.855	4.635	27	8.583
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría externa o certificación	3.855	4.635	27	8.583

En todos los casos representa el 100% de las plantillas

## Ayudas y beneficios sociales

TMB ha tramitado todas las solicitudes procedentes de activación o renovación de ayudas para la plantilla, por las diferentes causas (ayuda guardería, escolar, discapacidad, extrarradio, etc.), de forma que, a 31/12/2022, casi la mitad de la plantilla percibía algún tipo de ayuda social.

	FMB, S.A.		TB, S.A.		Total
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Ayudas: Número de ayudas vigentes	2.519	1.341	2.812	283	<b>6.955</b>
Ayudas: Perceptores	1.395	758	2.118	205	<b>4.476</b>

Las ayudas han sido las siguientes:

	FMB, S.A.		TB, S.A.		Total
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Escolar	1.574	819	2.500	263	<b>5.156</b>
Extrarradio	869	455	13	12	<b>1.349</b>
Discapacidad	76	67	299	8	<b>450</b>
<b>Total</b>	<b>2.519</b>	<b>1.341</b>	<b>2.812</b>	<b>283</b>	<b>6.955</b>

## Trabajo social

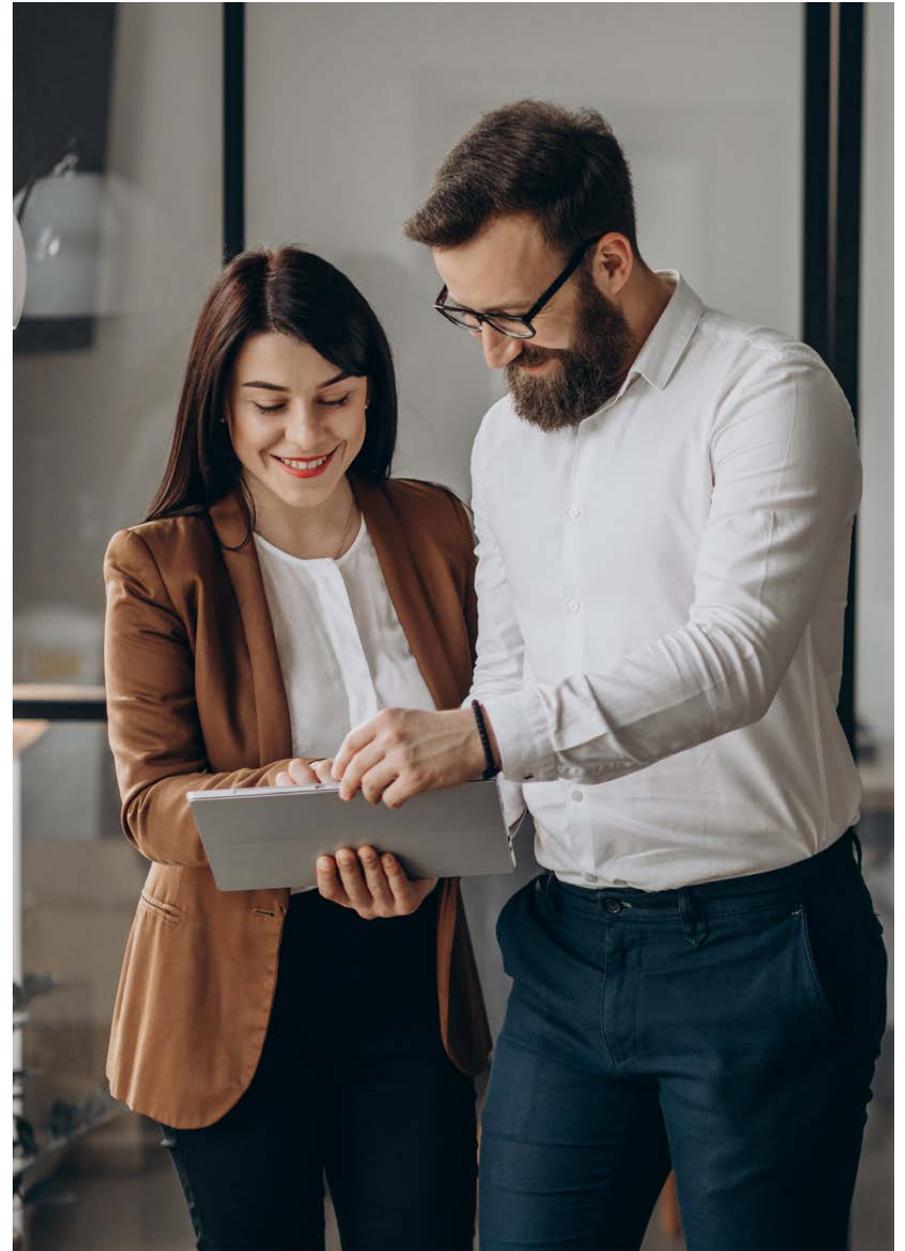
TMB mantiene activas las acciones que se llevan a cabo en el ámbito social, desde donde se apoya a las personas que lo soliciten, a fin de encontrar el equilibrio entre las necesidades personales y las necesidades de la organización.

Las principales actividades realizadas son:

	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.
Atención y seguimiento de trastornos de salud por problemas adictivos	15	18	
Atención y seguimiento de IT por motivo social	27	18	
Recomendación y seguimiento de horarios excepcionales	38	33	
Apoyo ante situaciones de violencia machista	6	5	
Asesoramiento y seguimiento de gestiones y recursos de situación de dependencia	180	170	4

Por lo que respecta al Fondo de Ayuda Social, a finales de año, había 128 personas beneficiarias en FMB y 152 en TB.

A pesar del incremento pactado en Convenio de la aportación anual, esta no cubre la totalidad de las prestaciones concedidas por el Fondo. Por este motivo la Comisión del FAS, con la unanimidad del Comité de Empresa, ha aprobado por mayoría modificar el reglamento, respecto a la cobertura y el cálculo de las prestaciones mensuales y puntuales y limitación de los préstamos, a fin de poder ajustarlas a la aportación pactada en Convenio Colectivo.



## 6.4.2. Accidentabilidad laboral

Todo el personal tiene acceso a una serie de servicios sanitarios que garantizan la atención a las posibles lesiones y enfermedades profesionales con recursos propios de la empresa.

Por lo que respecta al personal externo que está realizando labores profesionales dentro de nuestros centros de trabajo, también pueden disponer, en caso de necesidad, de asistencia sanitaria urgente y primeros auxilios por parte del personal sanitario del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

El alcance de la cobertura del sistema es la totalidad del personal propio y externo que desempeña funciones profesionales dentro de las instalaciones de TMB.

### Lesiones por accidentes de trabajo

En relación con la accidentabilidad, en FMB, se han producido un total de 246 accidentes de trabajo, **4 de los cuales han sido accidentes graves**: 3 casos *in itinere* y 2 casos en el centro de trabajo. En cuanto a TB, se han producido un total de 357 accidentes de trabajo, **9 de los cuales han sido accidentes graves**: 6 casos *in itinere* y 3 casos en el centro de trabajo, uno de los accidentes por una quemadura eléctrica, otro por una agresión física a un conductor, y el último corresponde a una caída al bajar del bus.

Gravedad de las lesiones	FMB, S.A.		TB, S.A.		PSM, S.A.	
	Núm	Tasa	Núm	Tasa	Núm	Tasa
Mortales	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00 %
Graves	4	1,63%	9	2,52%	0	0,00 %
Leves y muy leves	242	98,37%	348	97,48%	3	100,00%

En relación con el personal externo, es decir, las personas trabajadoras que no son personas empleadas, pero que están controladas por la organización, se han producido 23 y 42 accidentes sin baja en FMB y TB, respectivamente, 37 accidentes leves con baja laboral tanto en FMB como en TB, y 1 accidente grave con baja laboral en FMB.

## Dolencias y enfermedades laborales

En 2022, no se ha notificado ningún caso de nueva enfermedad profesional ni ningún nuevo caso de lipoatrofia semicircular.

### Vigilancia de la salud y enfermedades profesionales

La vigilancia individual de la salud frente a la posible exposición a los riesgos en el puesto de trabajo se ha ido normalizando progresivamente ante el retraso en la ejecución de la planificación prevista, debido a la pandemia por Coronavirus SARS-CoV-2 durante los últimos dos años.

Los datos más significativos de esta actividad preventiva son:

Vigilancia de salud individual planificada	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.
No obligatoria	184	167	0
Obligatoria	1.627	1.948	14
Por posible exposición al amianto	812	47	0

Vigilancia de salud individual no planificada	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.
Cambio de funciones y riesgos	119	21	0
Iniciales	64	132	0
Reingresos en la empresa	282	88	0
Regresos al trabajo tras IT	118	115	0

## Temas y preocupaciones clave

### Proyecto empresa saludable

Este proyecto se enmarca **dentro del Plan Estratégico de la empresa** con el objetivo de seguir desarrollando y adaptando el concepto a los tiempos presentes, teniendo en cuenta que, desde los años 90, ya se llevan a cabo actividades orientadas a mejorar la motivación, el compromiso y la productividad del personal a través de mejorar su salud emocional y física. De hecho, desde el año 2014, somos una **empresa reconocida por parte del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo** por las **Buenas Prácticas en la Promoción de la Salud en el Trabajo**.

A finales de este año, se ha presentado la memoria y documentación necesaria para la renovación de este distintivo.

Con la voluntad de seguir avanzando, este año se pueden destacar las siguientes acciones:

- Realización de un diagnóstico externo de la situación actual respecto al concepto actual de empresa saludable.
- Presentación en los Comités de Seguridad y Salud (CSS) del proyecto de vending corporativo y espacios saludables.
- Campaña de identificación de posibles riesgos psicosociales en toda la empresa.
- Inicio de las acciones de comunicación.
- Revisión y actualización de las intervenciones de promoción de la salud dirigidas al riesgo cardiovascular, el tabaco, el dolor de espalda, la obesidad y el cáncer de próstata.

Al mismo tiempo, se ha mantenido de forma coordinada con el Departamento de Salud de la Generalitat de Catalunya el **Programa de Vacunación** frente a la Covid, la gripe, el tétanos y la difteria.

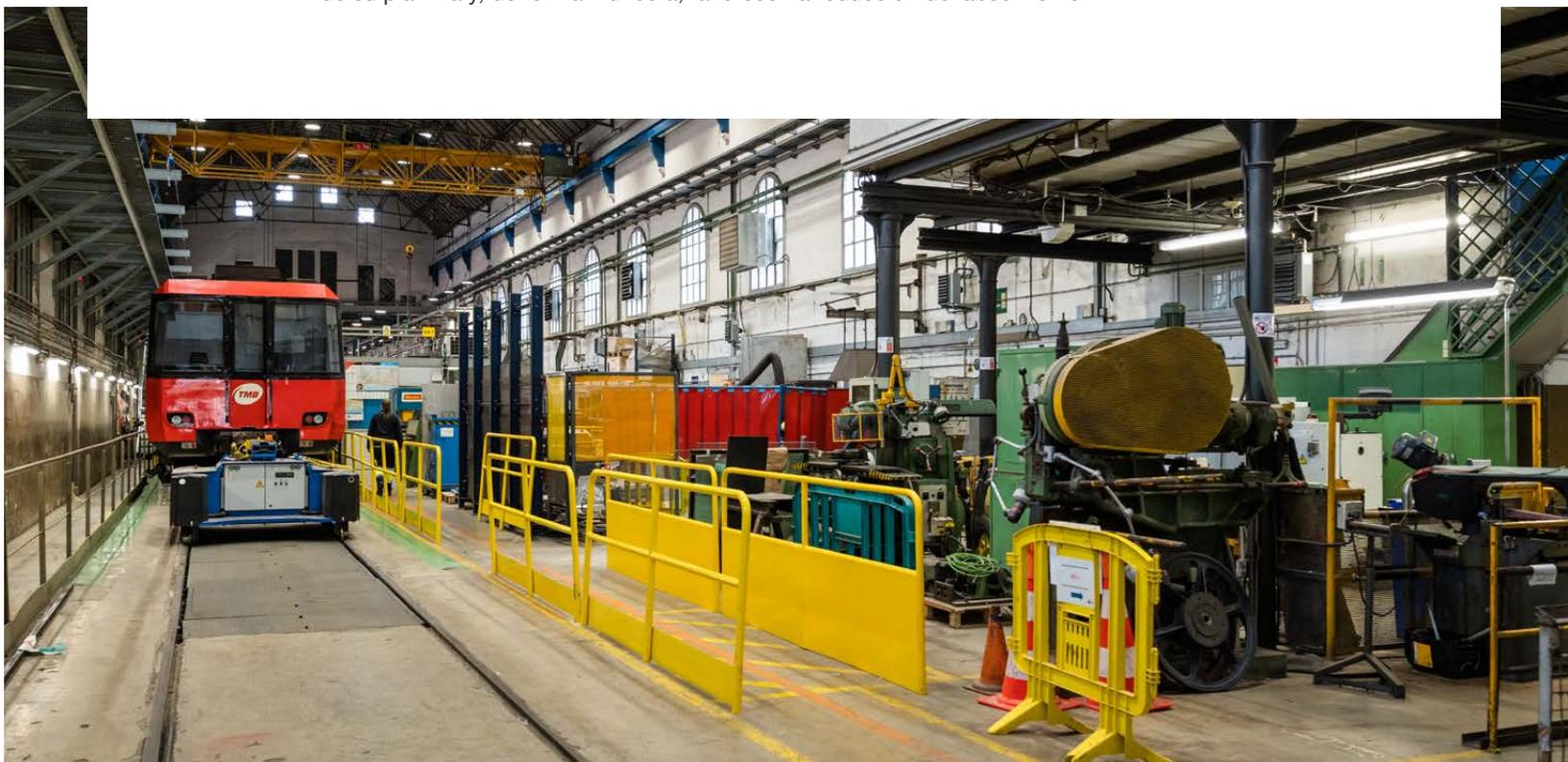
### Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de FMB y TB

Se han aprobado los **planes directores de TMB para la Prevención de Riesgos Laborales** con el objetivo de seguir reduciendo la incidencia de lesiones por accidente de trabajo.

De acuerdo con el mandato previsto en la Ley 31/95 de prevención y con la participación de los Comités de Seguridad y Salud, la dirección ha definido la estrategia en materia de prevención de riesgos laborales para el período 2022-2025.

Se establecen las líneas básicas para conseguir la integración preventiva a todos los niveles y fomentar la cultura preventiva.

Con este informe, la Dirección se compromete a apoyar la salud, seguridad y bienestar de las personas trabajadoras, englobando todo ello en un marco más amplio de empresa saludable que busca mejorar las condiciones tanto del entorno laboral como los hábitos de su plantilla y, de forma indirecta, favorecer la reducción del absentismo.



7

# Protección del medio ambiente



## 7.1. Gestión ambiental

La sostenibilidad ambiental en TMB se basa en los siguientes criterios:

- Velar para que la protección del medio ambiente se lleve a cabo mediante metas y directrices concretas de comportamiento en todas las áreas de la actividad de la empresa.
- Reducir sus impactos ambientales provocados a consecuencia de las emisiones atmosféricas, la captación y vertido de aguas y la generación de residuos.
- Revisar periódicamente el grado de protección ambiental, con el objetivo de detectar puntos débiles y poder disponer de las actuaciones de mejora necesarias.
- La mejora continua y la prevención de la contaminación para conseguir un desarrollo más sostenible, mediante el uso moderado de la energía y el agua, y una correcta gestión ambiental de los productos utilizados.
- Informar y formar ampliamente a todo el personal sobre los aspectos medioambientales derivados de su actividad, y motivar a la plantilla para que su comportamiento en el trabajo refleje la concienciación medioambiental de toda la organización.
- Exigir a las empresas proveedoras y empresas subcontratadas una concienciación ambiental de acuerdo con la de TMB. Poner a disposición del público que esté interesado la información sobre los esfuerzos y actuaciones ambientales.



### 7.1.1. Prevención de riesgos ambientales

El 16 de octubre de 2019, se publicó la Orden TEC/1023/2019, por la que se establece la fecha a partir de la cual será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria para las actividades clasificadas como nivel de prioridad 3 por la ley. FMB y TB no están incluidas dentro de este nivel, por lo que no están obligadas a establecer esa garantía. Sin embargo, en la póliza de responsabilidad civil de las sociedades, se incluye una cobertura por contaminación accidental con un límite de indemnización por siniestro y año de 61.200.000€ (1.200.000€ para la empresa de TB y 60.000.000€ para la empresa de Metro). En 2022, no ha habido ninguna sanción o multa por incumplimiento de normativas ambientales.

En 2022, no ha habido ninguna sanción o multa por incumplimiento de normativas ambientales

### 7.1.2. Sistema de Gestión Ambiental y Energética

Los sistemas de gestión basados en las normas ISO 14001 e ISO 50001 favorecen la mejora del comportamiento ambiental y energético de la organización y la prevención de la contaminación, garantizando el cumplimiento de los requisitos legales aplicables.

A mediados de 2020, la dirección de TMB aprobó el calendario de implantación del Sistema de Gestión Ambiental y Energética (SGAiE) de FMB.

A lo largo de 2022, se ha continuado trabajando en la implantación del control operacional ambiental en la L3, tanto en la línea como en el taller de Sant Genís, y se ha empezado a realizar el seguimiento periódico del **Sistema de gestión en los órganos de gestión establecidos**.

Con el fin de asegurar el buen funcionamiento y eficacia del Sistema de Gestión, a lo largo de 2022, se han coordinado e impartido diferentes acciones formativas relacionadas con el Sistema de Gestión.

En el segundo semestre de 2022, se ha realizado la auditoría interna y la auditoría de Certificación del Sistema de Gestión implantado basado en las normas ISO 14001 y 50001 en la L3. Actualmente, se está trabajando en la planificación de la ampliación de la certificación en el resto de las líneas de la red.

Por lo que respecta a TB, ya dispone de un Sistema de Gestión Ambiental y Energética, basado en las normas ISO 14001 e ISO 50001, implantado en el ámbito de la Dirección de la red de bus en los 4 Centros Operativos de Negocio (CON). Sin embargo, actualmente, solo están certificados los centros operativos de Horta, Zona Franca y Triangle Ferroviari (este último desde principios de 2022). El CON de Ponent no se podrá certificar, dado que no es posible obtener su licencia ambiental.

Cabe destacar que, en septiembre, se ha llevado a cabo la auditoría interna del Sistema de Gestión, donde, por primera vez, se ha auditado también teniendo en cuenta la norma ISO 45001 de Seguridad y Salud. En noviembre, se ha llevado a cabo la auditoría externa.

Todo el trabajo mencionado anteriormente se lleva a cabo de forma integrada en el Sistema de Gestión único de TMB, que responde también a los requerimientos de calidad (ISO 9001 y UNE 13816).

Por último, a lo largo del año, se han impartido diferentes acciones formativas relacionadas con el Sistema de Gestión y con herramientas informáticas necesarias para mantenerlo.



## 7.2. Reducción del impacto en el entorno

### 7.2.1. Prevención y gestión de residuos

El Departamento de Medio Ambiente de la organización impulsa, asesora y apoya a las diversas dependencias a la hora de establecer y mantener la recogida selectiva de los residuos que se generan.

Todos los centros de FMB en los que se realiza el mantenimiento de material móvil o instalaciones tienen implantada la recogida selectiva de residuos industriales. En el segundo semestre de 2022, se ha coordinado la ejecución de los proyectos elaborados para mejorar la segregación y almacenamiento de los residuos en el ZAL y en el Hospital de Bellvitge.

Con el objetivo de incrementar el porcentaje de residuos que se valorizan, en 2022, se ha implantado la recogida selectiva de los residuos asimilables a domésticos en los centros de Triangle Metro, Vilapicina, Can Zam, Boixeres y Guadalupe. Desde 2021, se realizan visitas periódicas a todos los centros de FMB para verificar el correcto funcionamiento de la gestión de los residuos y, en caso de detectarse carencias, se definen las acciones de mejora o correctivas correspondientes.

En relación con los centros de TB, donde se realiza el mantenimiento del material móvil o las instalaciones, tienen implantada la recogida selectiva de residuos industriales y, desde 2019, todos los centros de TB tienen instaurada la recogida selectiva de los residuos asimilables a los domésticos en las oficinas y en la zona de abastecimiento de combustible.

En los centros de TB, en el marco del Sistema de Gestión Ambiental y Energética implantado, se definen anualmente objetivos ambientales, algunos relacionados con la reducción/optimización de la gestión de los residuos. Se realizan visitas periódicas para verificar el correcto funcionamiento de la gestión de residuos.

Como parte de la política de ambientalización de TMB y de minimización de residuos, desde 2019, todas las dependencias de TMB tienen implantado un servicio de alquiler y reutilización de paños para reducir la generación del residuo material absorbente contaminado, con código LER 150202. En 2022, se ha puesto en funcionamiento la nueva licitación de este servicio que incorpora en los pliegos nuevos requerimientos para hacerlo técnica y económicamente más eficiente.

En junio de 2022, se ha puesto en marcha el nuevo contrato para el servicio de Gestión Integral de Residuos de TMB. Una novedad que requiere la digitalización de todo el proceso de gestión de residuos. Actualmente, se está trabajando en el diseño funcional para la digitalización, y su implantación está prevista de cara a 2023.

A lo largo de este año, también se ha hecho un gran esfuerzo en impartir formación en materia de gestión de residuos al personal de FMB y TB. Concretamente, se ha dado formación en:

- **Residuos de Construcción y Demolición:** en las unidades de mantenimiento y proyectos que gestionan las obras de FMB y TB.
- **Gestión de Residuos:** a todo el personal de mantenimiento de los CON de Ponent y de Triangle de TB.
- **Gestión de los Residuos Generados por Actividades Subcontratadas:** al personal de mantenimiento y proyectos de FMB y TB.



## Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales

El Departamento de Medio Ambiente de la organización se encarga de la tramitación, mantenimiento y renovación periódica de los permisos y autorizaciones que establece la legislación ambiental para los centros de trabajo.

A continuación, se mencionan todos los trámites y permisos realizados a lo largo de este ejercicio:



### Tramitación y mantenimiento de las licencias de actividades de los talleres de Metro:

en 2022, han finalizado los controles iniciales de los centros de Sant Genís, Roquetes y ZAL por parte de una Entidad Ambiental de Control y se han presentado las actas favorables de los controles en el Ayuntamiento de Barcelona.

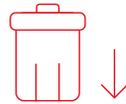
### Tramitación y mantenimiento de las licencias de actividades de los talleres de Bus:

el Departamento de Medio Ambiente se encarga de la tramitación, mantenimiento y renovación periódica de los permisos y autorizaciones que la legislación ambiental establece para los centros de trabajo de TB.



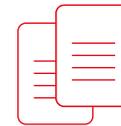
### Permisos de vertido de aguas residuales:

actualmente, están vigentes los de todos los centros, que les son de aplicación, de metro y bus. En 2022, la organización ha elaborado y presentado en el Ayuntamiento de Barcelona las solicitudes de renovación del permiso de vertido de aguas residuales de los centros de ZAL, Santa Eulàlia y Hospital de Bellvitge. Se ha elaborado también la solicitud de renovación de Sant Genís, que se prevé presentarla en la Administración a principios de 2023.



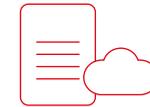
### Estudios de minimización de residuos:

actualmente, están vigentes los de todos los centros, que les son de aplicación, de metro y bus



### Informes de situación de suelos:

actualmente, están vigentes todos los informes de todos los centros de bus, que les son de aplicación.



### Trámites de los focos emisores en la atmósfera:

actualmente, el control atmosférico de todos los centros de metro y bus están vigentes, y todos los focos de emisión, que les son de aplicación, disponen de libro de registro. Cabe destacar que, en el primer trimestre de 2022, Ferrocarril Metropolità de Barcelona ha presentado el Plan de Gestión de Disolventes del centro de Sagrera.

## Datos de residuos de TMB

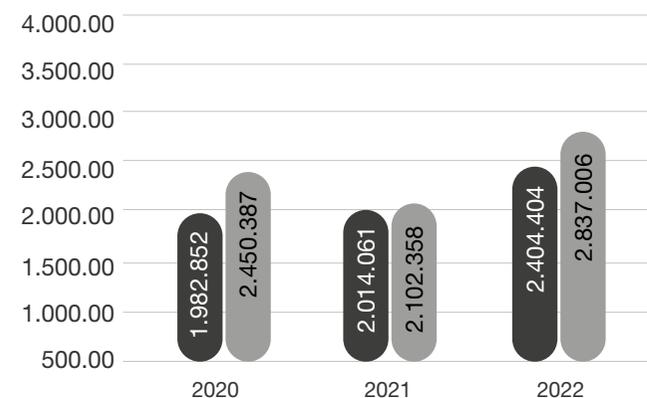
En 2022, se ha generado, en Metro, un total de 2.837 Toneladas de residuos, frente a las 2.102,4 Toneladas del año anterior, y en Bus, se ha creado un total de 2.404,4 Toneladas de residuos, frente a las 2.014,1 Toneladas del año 2021.

Todos los residuos que se generan en TMB son tratados a través de la empresa de transporte y gestión autorizada.

## Evolución de la cantidad de residuos de TMB

(en kg)

● TB ● FMB



Los residuos que se han generado con mayor cantidad (>100 Tm/año) en FMB son: el carril de metro, los metales, los residuos banales, los residuos acuosos gestionados con camión cisterna que se generan en el proceso de lavado de trenes, los fangos de edar y la madera. En un segundo orden de importancia (>20 Tm/año), están los escombros, las ruedas de metro, las fosas sépticas, las aguas con hidrocarburos, el papel/cartón y los extintores.

En TB, los residuos que se han generado con mayor cantidad (>100 Tm/año) son: los vehículos fuera de uso, los residuos acuosos gestionados con camión cisterna que se generan en el proceso de lavado de buses y de los separadores de hidrocarburos, banales y metales. En un segundo orden de importancia (>50 Tm/año), se encuentra el líquido refrigerante, los aceites y las baterías de calcio. A continuación (>20 Tm/año), están la madera y el papel/cartón.

## FMB, S.A.



### Cantidad año 2022 según tipología

Residuo	Kg
Carril metro	1.464.941
Metales	327.610
Banales	207.956
Aguas de lavado grafitis	167.568
Fangos edar	164.321
Madera	101.261
Escombros	96.960
Ruedas metro	83.840
Fosas sépticas-xm	42.300
Aguas con hidrocarburos	36.562
Papel y cartón	25.085
Extintores	22.057
Eléctrico/electrónico _51	18.382
Aceites	13.832
Hormigón	8.580
Vidrio vehículos	7.745
Filtros de aire	7.741
Envases pl. Valorizables	6.331
Productos químicos no peligrosos	5.890
Equipos eléctricos voluminosos_42	5.023

**TB, S.A.**



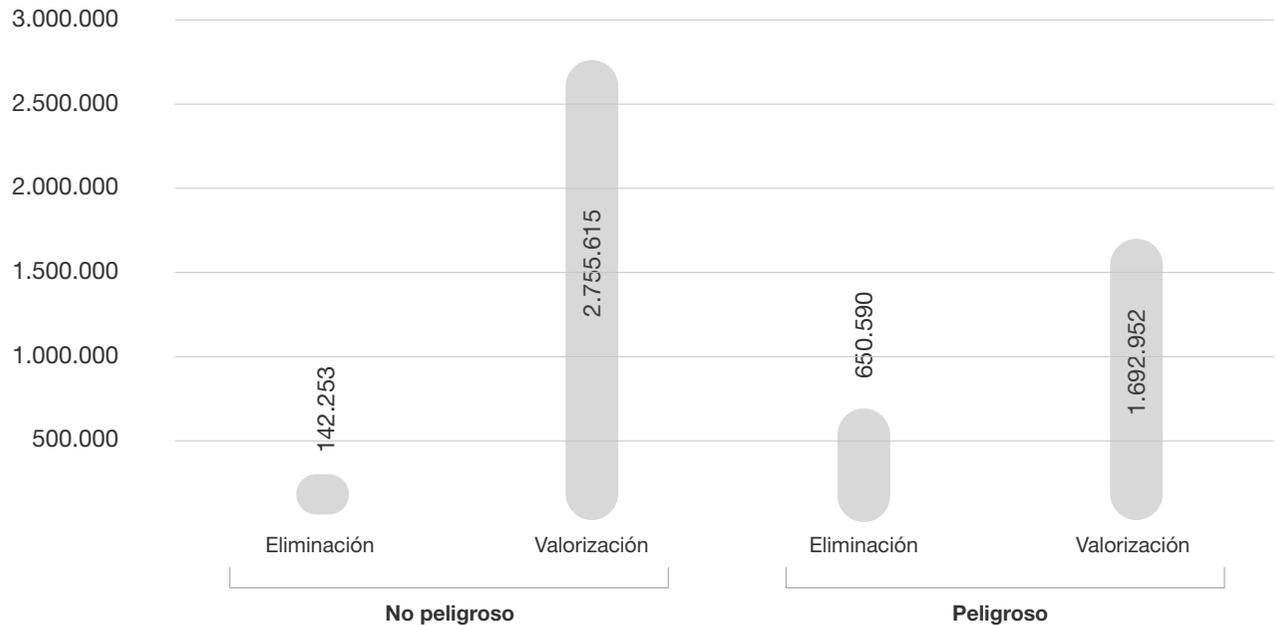
**Cantidad año 2022 según tipología**

Residuo	Kg
Vehículo fuera de uso	1.458.220
Aguas con hidrocarburos	281.263
Banales	190.337
Metales	131.432
Aceites	73.518
Baterías de calcio	64.382
Líquido refrigerante	63.280
Papel y cartón	29.842
Madera	20.360
Vidrio vehículos	18.920
Trapos y absorbentes	15.561
Filtros de aire	11.517
Filtros de aceite/gasoil	7.670
Envases pl. Valorizables	5.484
Envases ligeros	5.403
Extintores	4.829
Equipos eléctricos voluminosos_42	4.115
Eléctrico/electrónico_51	4.007
Aluminio	3.360
Envases met. Valorizables	2.235

En el gráfico siguiente, se puede ver la cantidad de residuos generados en 2022 en TMB, diferenciando según se trate de residuos peligrosos o no peligrosos según el Catálogo de Residuos de Cataluña, y diferenciando según la vía de tratamiento final que han recibido (valorización o eliminación).

**Cantidad de residuos generados en TMB según el tipo de tratamiento**

(en kg)



Como puede verse, la gran mayoría de los residuos generados en TMB se valorizan. De esta forma, **el 85% de los residuos** generados se reutilizan, reciclan o se lleva a cabo una valorización energética, entre otros métodos, frente al 80% del año anterior.



## Desperdicio alimentario

En cuanto al desperdicio alimentario, aunque no sea una cuestión relevante para TMB, dada la naturaleza del servicio que presta la compañía, a principios del año 2023, procedente del excedente facturado de lotes de Navidad de 2022, se hizo la donación de los alimentos de los 306 lotes que no se recogieron en el Banco de alimentos. La parte correspondiente al alcohol se devolvió y descontó de la factura de la empresa proveedora.

## 7.2.2. Protección de la biodiversidad

La actividad de TMB no afecta a ningún espacio natural protegido, sino que se desarrolla en un entorno urbano o zona industrial. Por tanto, la incidencia de TMB en la biodiversidad no es relevante.



## 7.3. Minimización del uso de recursos

### 7.3.1. Agua

La disminución de carga contaminante de las aguas vertidas al alcantarillado y la minimización de residuos especiales generados por los procesos de limpieza y/o tratamiento de aguas residuales representan una oportunidad de reducción de costes ambientales y económicos. A lo largo de 2021 y 2022, se ha llevado a cabo **el estudio de las aguas residuales generadas en el centro de Roquetes de metro y en el centro de Horta de bus**, con el objetivo de optimizar su tratamiento. La idea es hacer extensibles las conclusiones y acciones resultantes del estudio en el resto de centros de FMB y TB.

Cabe destacar que **FMB aprovecha las aguas filtradas en el metro para hacer un retorno al río Besòs** (convenio con la Agencia Catalana del Agua) y para el riego de parques, jardines y huertos urbanos (convenios con el Ayuntamiento de Barcelona y Hospitalet de Llobregat). Según datos del año 2021, **el porcentaje de aprovechamiento del agua en la red es aproximadamente del 24,86% del total de la red.**

En este sentido, se ha realizado una nueva instalación de lavado exterior para los trenes de la L1 en Hospital de Bellvitge que sustituye a la que había en el taller de Santa Eulàlia por obsolescencia. La nueva instalación comporta un cambio de sistema de lavado y depuración de agua.

La limpieza exterior se realiza con el tren en movimiento y se reduce el tiempo de limpieza de un tren de 50 a 12 minutos, con el consiguiente ahorro de agua y energía.

La depuradora instalada es de ultrafiltración. Este sistema no utiliza ningún tipo de consumible químico, a diferencia del resto de depuradoras biológicas y fisicoquímicas que tenemos.

Adicionalmente, se ha implantado **un nuevo sistema de eliminación de grafitis sin utilización de agua**. Este sistema se aplica para la retirada de grafitis de menos de 60 m<sup>2</sup> y puede realizarse desde el andén de estación, sin necesidad de llevar el tren al túnel de lavado. No se utiliza agua, sino un producto químico gelatinoso que toma todo el residuo del grafiti y se recoge con mantas que se llevan a plantas de tratamiento de residuos.

El consumo de agua en el Ferrocarril Metropolità de Barcelona durante el año 2022 **ha sido de 65.577 m<sup>3</sup>**, frente a los 72.159 m<sup>3</sup> del año anterior, es decir,



**65.577m<sup>3</sup>**

Consumo de agua en Ferrocarril Metropolità de Barcelona



**37.137m<sup>3</sup>**

Consumo de agua en Transports de Barcelona, S.A.



Aprovechamiento del agua en la red de metro

**24,86%**

ha descendido un -9,1%. En cuanto a Transports de Barcelona, S.A., durante el año 2022, **el consumo de agua ha sido de 37.137 m<sup>3</sup>**, frente a los 34.312 m<sup>3</sup> del año anterior, es decir, ha aumentado un 8,2%.

En cuanto a TB, cabe destacar la compra de un separador de hidrocarburos con filtro de coalescencia para sustituir al actual, el refuerzo de las limpiezas de los separadores de hidrocarburos, y el reaprovechamiento del agua reciclada mezclada con el agua corriente para utilizarla en los túneles de lavado de autobuses.

Finalmente, el 22 de noviembre, la Agencia Catalana del Agua declaró la **alerta por sequía hidrológica** en diferentes unidades de explotación, entre las que se encuentra el embalse del Ter-Llobregat, cuenca que da suministro a la ciudad de Barcelona. Con la activación de la fase de alerta, es necesario que las empresas grandes consumidoras de agua tengan y pongan en marcha su propio Plan de Uso Eficiente del Agua. Transports de Barcelona y Ferrocarrils Metropolitàs de Barcelona están en proceso de definición y aplicación de este plan para los episodios de sequía. En marzo de 2023, TMB pondrá en marcha una campaña de sensibilización para toda la plantilla.

## 7.3.2. Energía y carburante

### Política energética

En 2021, la Dirección de TMB ha aprobado una nueva política energética para adaptarla a la nueva versión de la norma voluntaria de gestión energética ISO 50001:2018, en la que reafirma, una vez más, su compromiso con la eficiencia energética y la reducción de las emisiones de efecto invernadero.

Tal y como se establece en la nueva política energética, TMB se compromete a:

- 1 Establecer un Sistema de gestión energética, adaptado a sus actividades y servicio, que proporcione un marco de trabajo para el establecimiento y seguimiento de objetivos y metas energéticas, basado en la norma ISO 50.001:2018.
- 2 Asegurar la disponibilidad de información, formación y recursos, para alcanzar los objetivos y metas energéticas definidas, que garantice la mejora continua de su cumplimiento energético y de su Sistema de gestión energética.
- 3 Cumplir con los requisitos legales y otros requisitos aplicables relacionados con el ámbito energético.
- 4 Incorporar criterios energéticos en la compra de bienes, obras y servicios, así como en el diseño de instalaciones, equipos, sistemas y procesos, que permitan mejorar su comportamiento energético.
- 5 Ser una empresa de transporte y movilidad ciudadana que sea referente por su contribución a la mejora de la movilidad en el área metropolitana de Barcelona, la sostenibilidad urbana y el medio ambiente.
- 6 Adquirir compromisos voluntarios de reducción del consumo energético a fin de avanzar en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como de promoción de las energías renovables y de mejora de la eficiencia energética.

### Consumo energético en el metro

#### Consumo energético de FMB (miles de kWh)

	2022	2021	Diferencia	% Diferencia
<b>Consumo de energía eléctrica</b>	<b>264.273,9</b>	<b>267.431,9</b>	<b>-3.158,0</b>	<b>-1,2%</b>
Energía tracción trenes	184.177,1	179.066,9	5.110,2	2,9%
Energía baja tensión	80.096,8	88.365,0	-8.268,2	-9,4%
<b>Gas natural de edificios e instalaciones</b>	<b>6.903,4</b>	<b>8.537,1</b>	<b>-1.633,6</b>	<b>-19,1%</b>
<b>Gasoil de automoción (litros)</b>	<b>31.355</b>	<b>32.121</b>	<b>-766</b>	<b>-2,4%</b>

Nota: No incluye el consumo de la L9/L10.

El mayor consumo de la energía de tracción de los trenes se explica sobre todo por el incremento de pasaje que afecta a la carga de los trenes. Por otra parte, ha descendido el consumo de energía de baja tensión en un 9,4% respecto al año anterior.

El consumo energético en Megajulios de FMB del año 2022 ha descendido un -1,7%:

#### Consumo energético de FMB (en Megajulios)

	2022	2021	Diferencia	% Diferencia
<b>Consumo de energía eléctrica</b>	<b>951.386.104,8</b>	<b>962.754.782</b>	<b>-11.368.678</b>	<b>-1,2%</b>
Energía tracción	663.037.455,6	644.640,757	18.396.698	2,9%
Energía baja tensión	288.348.649,2	318.114.025	-29.765.376	-9,4%
<b>Gas natural de edificios e instalaciones</b>	<b>24.852.352</b>	<b>30.733.423</b>	<b>-5.881.072</b>	<b>-19,1%</b>
<b>Gasoil de automoción (litros)</b>	<b>1.283.674</b>	<b>1.315.034</b>	<b>-31.360</b>	<b>-2,4%</b>
<b>Total consumo energético (Megajulios)</b>	<b>977.522.130</b>	<b>994.803.239</b>	<b>-17.281.109</b>	<b>-1,7%</b>

Nota: No incluye el consumo de la L9/L10.

## Fomento de la eficiencia energética en el metro

### Proyecto MetroCHARGE

El objetivo es cargar vehículos eléctricos con energía recuperada del frenado de los trenes, y también con la producción fotovoltaica de proximidad. El sistema contará con 13 recuperadores de energía de tracción y 4 plantas fotovoltaicas para suministrar a 23 cargadores de vehículos eléctricos. Se ha solicitado una subvención del IDAE de 3,16 millones de euros, concedida a fecha 30 de septiembre de 2022.

### Proyecto de electrificación de Bus para alimentar a las cocheras de bus desde el metro

Se ha ejecutado la acometida de la cochera de Triangle Ferroviari desde la subestación receptora de Sagrera (L9). También se está realizando la ingeniería básica de una conexión a la cochera de Horta en alta tensión y la correspondiente subestación receptora.

### Curvas de conducción eficiente L1 y L3

Durante este año, se ha realizado la implantación de las curvas eficientes de operación automática de los trenes (ATO) en las líneas L1 y L3 que deben permitir un uso más eficiente de la energía de tracción. Actualmente, se están realizando las pruebas de contraste de consumo y tiempo de conducción para validar la solución diseñada.

### Proyecto MetroBATTERY

El objetivo es almacenar en baterías de alta capacidad el excedente de energía generada en fotovoltaica para utilizarla en las horas de factura más caras. Además, permitirá disponer de una fuente energética autónoma de emergencia en caso de fallo del suministro. Se ha finalizado la fase de ingeniería básica y se han preparado los documentos para solicitar una subvención al ICAEN para financiar el proyecto.

### Proyecto LED

El objetivo es migrar a tecnología LED en el sistema de alumbrado de aquellas estaciones que todavía disponen de tecnología de fluorescencia. Se está trabajando en la preparación del pliego de condiciones para licitar la obra en el primer semestre de 2023.

### Proyecto de geotermia

El objetivo es buscar el aprovechamiento de la baja temperatura del agua del subsuelo, recogida en los pozos de agotamiento del túnel, para acondicionar térmicamente determinadas bases de operación y mantenimiento. En el primer semestre de 2023, se realizará un estudio de potencialidad y una prueba piloto a pequeña escala.





## Consumo energético en el bus

### Consumo de combustible de la flota de autobuses

En 2022, ha disminuido el consumo de litros de gasoil un 2,6% al pasar de 14,3 millones de litros en 2021 a 13,9 millones de litros en el último año. Esto se ha debido a una sustitución de los autobuses propulsados únicamente con motor diesel por vehículos ambientalmente más sostenibles. El consumo de gas natural comprimido (GNC) ha aumentado un 5,7% respecto al año 2021, ya que se ha pasado de 11,9 millones de kg en 2021 a 12,5 millones de kg en 2022. La causa ha sido la notable incorporación de vehículos híbridos propulsados con motor de GNC y eléctrico. También ha crecido significativamente el consumo de kWh de los autobuses eléctricos (48,2%), debido a la incorporación de nuevos autobuses estándares y articulados eléctricos a lo largo del ejercicio.

Año	Gasoil (miles de litros)	GNC (miles de kg)	Electricidad (miles de kWh)	Hidrógeno (miles kg)
2018	16.778	11.243	166	
2019	17.179	11.590	195	
2020	13.934	10.330	440	
2021	14.298	11.851	1.719	
2022	13.933	12.531	2.546	7.394

A pesar del descenso del consumo de gasoil de la flota este año 2022, el consumo unitario de gasoil, litros por cada 100 km recorridos de los autobuses propulsados con este carburante, se ha situado en 53,94 litros, lo que ha supuesto un 3,3% superior a la media del año anterior.

	2022	2021	% diferencia
Vehículos con motor diesel	57,02	55,48	2,78
Vehículos híbridos diesel y eléctrico	51,34	49,63	3,45
<b>Total consumo unitario de gasoil</b>	<b>53,94</b>	<b>52,20</b>	<b>3,33</b>

Por lo que respecta a la flota propulsada con GNC, el consumo unitario medio ha sido de 65,26 kg por cada 100 km recorridos, lo que ha supuesto un incremento del 1,25% respecto al año anterior.

Consumos energéticos de TB	Unidad	2022	2021	Diferencia	% Diferencia
Consumo de energía eléctrica	miles kWh	10.740,9	9.843,1	897,8	9,1%
Gasoil flota de autobuses	miles litros	13.932,7	14.298,2	-365,5	-2,6%
Gasoil flota auxiliar de vehículos	miles litros	228,6	346,2	-117,6	-34,0%
Gas natural edificios e instalaciones	miles kWh	11.552,0	13.103,0	-1.550,9	-11,8%
Gas natural flota de autobuses	miles kg	12.530,6	11.851,1	679,5	5,7%
Hidrógeno vehicular Bus	miles kg	7,5			

Por último, el consumo total de energía consumida en TB en Megajulios del año 2022 ha aumentado un 1%:

Cantidad de energía consumida en TB en Megajulios	2022	2021	Diferencia	% Diferencia
Consumo de energía eléctrica	38.667.395	35.435.246	3.232.148	9,1%
Gasoil flota de autobuses	570.406.646	585.369.536	-14.962.890	-2,6%
Gasoil flota auxiliar de vehículos	9.359.252	14.172.691	-4.813.439	-34,0%
Gas natural edificios e instalaciones	41.587.261	47.170.663	-5.583.402	-11,8%
Gas natural flota de autobuses	631.014.041	596.795.679	34.218.361	5,7%
Hidrógeno vehicular Bus	902.280			
<b>Total energía consumida</b>	<b>1.291.936.875</b>	<b>1.278.943.816</b>	<b>12.993.059</b>	<b>1,0%</b>



## 7.4. Lucha contra el cambio climático

### 7.4.1. Emisiones

TMB realiza su actividad cuidando el medio ambiente y situando a la ciudad de Barcelona como una de las líderes en la investigación y la innovación en el transporte urbano de emisión cero. Por este motivo, TMB pretende limitar las emisiones de gases que contribuyen al calentamiento global mediante la adquisición de vehículos híbridos y la progresiva electrificación de la flota de autobuses.

Desde 2011, FMB y TB se han adherido al Programa de Acuerdos Voluntarios para la reducción de las emisiones de efecto invernadero de la Oficina Catalana del Cambio Climático. En 2022, después de un proceso de verificación por parte de una entidad acreditada, se ha renovado esta adhesión. Además, se ha desarrollado el inventario de emisiones de CO<sub>2</sub> correspondiente al año.



Por un lado, este año, Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona ha trabajado en la mejora del Cuadro de mando ambiental, especialmente en la relativización de indicadores, para mejorar su seguimiento y poder realizar un análisis de causas más cuidadoso en caso de detectar desviaciones. Actualmente, se está trabajando para mejorar el origen de los datos del consumo de electricidad, tanto de alta tensión como baja.

Por otro lado, Transports de Barcelona ha trabajado en el establecimiento y seguimiento de la implantación del Programa de objetivos del Sistema de Gestión Ambiental y Energética para reducir los consumos de energía y emisiones atmosféricas de la flota e instalaciones. Asimismo, se ha continuado también con el programa de ambientalización de la flota de Bus que debe permitir reducir las emisiones atmosféricas de la red de superficie.

Por último, según un estudio, que toma como referencia el pasaje de metro y bus de TMB del año 2019 (antes de la pandemia), se demuestra que si todas las personas que utilizaron el metro y los buses operados por TMB ese año hubieran viajado en vehículo privado, se habrían lanzado a la atmósfera **295.009 Toneladas más de CO<sub>2</sub>**, esta cifra representa el ahorro anual de emisiones de CO<sub>2</sub> que se realiza para la utilización de las redes de TMB.

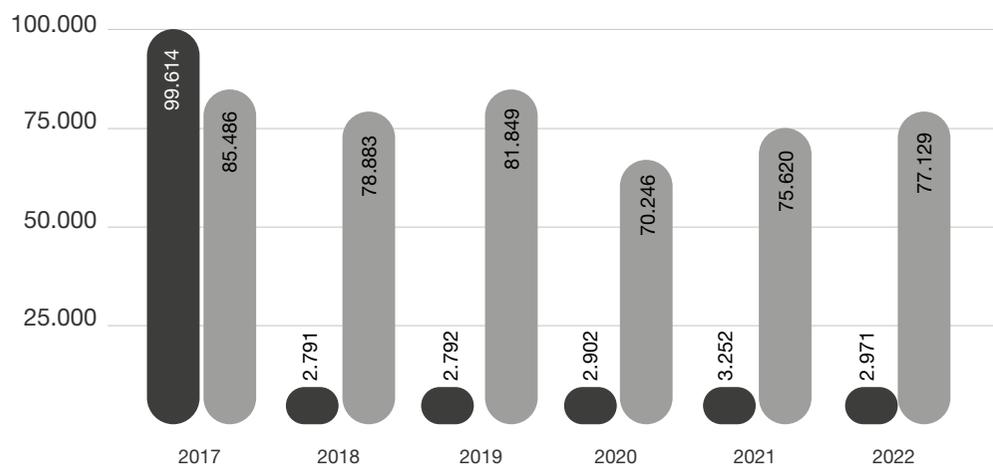
## Datos de emisiones

Desde enero de 2018, toda la electricidad en alta tensión que compra TMB es verde. Asimismo, desde enero de 2016, toda la electricidad en baja tensión que compra TMB también lo es. Esto se traduce en una drástica reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Las emisiones de CO<sub>2</sub> de 2022 se han estimado tomando como premisa que los consumos de gases refrigerantes se mantienen igual que los del año anterior. Las emisiones de CO<sub>2</sub> del año 2022 han sido de **77.130 Toneladas en TB y de 2.971 Toneladas en FMB** (sin incluir la L9/10).

### Emissiones CO<sub>2</sub>

● Metro ● TB



Nota: No incluye L9/10 de metro.

A partir de los datos de emisiones de CO<sub>2</sub> del año 2022, se ha calculado **el ratio de intensidad de las emisiones** por cada coche-km total recorrido (oferta) y por cada viajero transportado (demanda):

	Transports de Barcelona			Ferrocarril Metropolità de Barcelona		
	2022	2021	% dif.	2022	2021	% dif.
<b>Consumos energéticos de TB</b>						
Toneladas de CO <sub>2</sub>	77.130	75.621	2,0%	2.971	3.252	-8,6%
Coches-km totales (miles)	46.394	46.656	-0,6%	81.107	81.982	-1,1%
<b>Kg CO<sub>2</sub>/coche-km total</b>	<b>1,66</b>	<b>1,62</b>	<b>2,6%</b>	<b>0,037</b>	<b>0,040</b>	<b>-7,7%</b>
Viajeros transportados (millones)	178,11	147,27	20,9%	349,85	261,75	33,7%
<b>Kg CO<sub>2</sub>/viajero</b>	<b>0,43</b>	<b>0,51</b>	<b>-15,7%</b>	<b>0,008</b>	<b>0,012</b>	<b>-31,6%</b>

Nota: No incluye L9/L10 de Metro

En FMB, las emisiones de CO<sub>2</sub> han descendido un 8,6% por un menor consumo de energía y combustibles fósiles. Esto ha hecho que el ratio de kg de CO<sub>2</sub> por coche-km total y por viajero transportado haya descendido un -7,7% y un -31,6%, respectivamente.

En TB, en 2022, las emisiones de CO<sub>2</sub> han crecido un 2,0% porque ha habido un mayor consumo de carburantes y energía. El hecho de que la oferta de km recorridos haya sido ligeramente inferior a la del año anterior ha hecho que el ratio de kg de CO<sub>2</sub> por km total haya crecido un 2,6%. Por el contrario, el incremento de viajeros del 20,9% ha hecho que el ratio kg de CO<sub>2</sub> por viajero transportado haya bajado un -15,7%.

## Medidas de lucha contra el cambio climático



### Desarrollo de la infraestructura eléctrica para los autobuses eléctricos

En diciembre de 2022, se instalaron los tres cargadores en la calle para la línea V15, concretamente dos en la Avenida Borbó y otro en la calle Joan Garí (Tibidabo).

También, este último año, se ha iniciado la obra de los dos cargadores en la calle para la línea H12 en la Verneda, y se ha iniciado la obra de 28 cargadores en la cochera de Horta y de 37 en la de Triangle.

En noviembre de 2022, se realizó la conexión entre la red eléctrica de la Línea 9 de metro y la de la cochera de Triangle.



### Plan de sostenibilidad de la flota de Bus

En línea con el Plan Estratégico 2025, el siguiente cuadro recoge la propuesta del plan de adquisición de la nueva flota para los próximos años:

### Plan de adquisición de la flota de Bus

Tipología de vehículo	2023	2024	2025
Estándar GNC híbrido		30	43
Articulado GNC híbrido		4	
<b>Subtotal GNC</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>43</b>
Doble piso híbrido			
<b>Subtotal híbrido</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Estándar eléctrico (C. Nocturna)	45	27	40
Articulado eléctrico (C. Nocturna)	20		29
Midi eléctrico		4	
Mini eléctrico		30	
Doble Piso eléctrico		8	10
<b>Subtotal eléctrico</b>	<b>65</b>	<b>69</b>	<b>79</b>
Estándar hidrógeno		36	10
Articulado hidrógeno		2	0
<b>Subtotal hidrógeno</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>10</b>
<b>Total flota</b>	<b>65</b>	<b>141</b>	<b>132</b>

Del Plan de sostenibilidad de la flota de Bus destacamos:

- Finalización de las compras de vehículos con motor diesel. La tecnología que se compra es con motor propulsado por GNC, eléctrico y de hidrógeno.
- Sustitución de la flota con una edad de 14 años, excepto los minibuses, que suelen reponerse a los 12 años.
- Adquisición de unidades eléctricas, durante 2023, 45 estándares y 20 articulados, con carga overnight. Esto implica que se dejen de instalar estaciones de carga de oportunidad en los terminales de las líneas, ya que solo pueden ser utilizados por los buses con recorridos fijados, y además requiere una alta rigidez en la operación.
- Adquisición de nueva flota eléctrica y de hidrógeno, así como de GNC, durante 2024.

Los buses con carga *overnight* disponen de unas baterías más grandes, de mayor capacidad, que se cargan durante la noche y alimentan al vehículo durante la franja de servicio diurno.

Todas estas compras harán evolucionar el servicio de Bus hacia una red más limpia, con menos emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y partículas.

Todas estas compras harán evolucionar el servicio de Bus hacia una red más limpia



### Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE)

El Decreto 152/2007, de 10 de julio, establece la obligatoriedad de elaborar planes de desplazamiento de empresa para los centros de trabajo con más de 200 trabajadores propios o externos (sector público), que deben ser aprobados por parte de la ATM. También establece que es necesario informar cada tres años del grado de implementación de las medidas y que cada 6 años habrá que hacer una revisión completa.

**Los Planes de Desplazamiento de Empresa** identifican la manera en que el personal propio y externo y los visitantes habituales se desplazan, hacen propuestas concretas y viables para conseguir una movilidad más sostenible mediante la optimización de la movilidad, y favorecen modos de transporte alternativos al vehículo privado motorizado como el transporte colectivo, a pie y en bicicleta, transporte compartido, para así racionalizar el uso del coche privado.

A principios de año, se presentó a la ATM el PDE de los centros de TMB, que se aprobó el 22 de marzo. En junio, se ha constituido la Mesa de Movilidad, órgano de gestión transversal establecido para realizar el seguimiento de la implantación de las medidas definidas. Asimismo, se ha establecido la herramienta y metodología para realizar su seguimiento. Durante el segundo semestre, se han realizado diferentes reuniones con la Mesa de Movilidad para planificar las actuaciones definidas (asignación de responsables y definición de las fechas previstas de inicio y finalización de las diferentes acciones).

En 2022, se ha establecido la metodología para cuantificar las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas de la cadena de suministro. En octubre, se ha puesto en producción en SAP el desarrollo realizado para poder informar de las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas a cada licitación.

De cara a 2023, se prevé la incorporación del cálculo de la huella de carbono como criterio obligatorio en los pliegos de condiciones de las licitaciones. Previamente, está previsto realizar una encuesta a las empresas proveedoras a fin de analizar su grado de familiarización con el cálculo de la huella de carbono y el nivel de dificultad previsto.





### Medidas de ahorro y eficiencia energética en edificios e instalaciones de TMB

Junto con el impulso de varios proyectos de eficiencia energética en las redes e instalaciones de Metro y TB que permitirán a la compañía reducir el consumo eléctrico en 68 GWh y evitar 122.000 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> al año **recogidas en el Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB** (véase el apartado 3.3. de esta memoria), se han adoptado también **una serie de medidas de eficiencia energética en la gestión de los edificios e instalaciones de TMB con el fin de lograr una reducción del consumo energético y un ahorro económico**. La decisión se tomó en aplicación de las medidas previstas en el Real Decreto Ley 14/2022, de 1 de agosto, del gobierno central, que refuerzan el compromiso de TMB con el ahorro energético y el medio ambiente.

De acuerdo con lo que establece el Real Decreto Ley, las limitaciones de temperatura que se impusieron a las instalaciones no eran aplicables a los vehículos de la flota de bus y metro, las flotas auxiliares y las dependencias con condiciones de trabajo específicas o de mantenimiento de sistemas críticos para el servicio. En estos, se siguieron las recomendaciones sanitarias existentes, teniendo en cuenta criterios de salud y eficiencia energética.

Paralelamente, en septiembre, se inició la publicación de un conjunto de **artículos en GenTMB sobre el ahorro energético** destinados a minimizar los consumos energéticos que el personal de TMB puede llevar a cabo tanto en la vida personal como en la profesional: medidas de ahorro energético en climatización, en desplazamientos, en la iluminación, en los equipos ofimáticos, en uso del papel y medidas de ahorro de agua.



## Participación de Transports de Barcelona en proyectos de lucha contra el cambio climático

Con el fin de buscar la eficiencia y la mejora medioambiental, se ha participado en varios proyectos de tecnología e innovación.

Durante el año 2022, han finalizado oficialmente los proyectos Assured y RIS3CAT. En el primero se participaba con otras tres ciudades europeas y una serie de 48 instituciones (universidades, centros de investigación, fabricantes de vehículos industriales, etc). El resultado ha sido la edición de un estándar llamado Assured 1.0, que establece cómo y cuáles deben ser las comunicaciones entre cargador y vehículos. Esto permite reducir los tiempos de puesta en marcha de los sistemas de carga y mejorar la competitividad dentro de las licitaciones, ya que rompe el binomio autobús/cargador. El proyecto RIS3CAT, cuya finalidad es evaluar la viabilidad de fabricar minibuses eléctricos, ha finalizado con la validación de un prototipo. Ahora hay que ver el interés de los fabricantes por construirlo sobre esta tecnología.

En marcha están los siguientes proyectos:

- **Proyecto eBRT2030:** esta actuación se describe en el apartado 4.2.1.
- **JIVE2:** consiste en la puesta en marcha de vehículos de hidrógeno de nuevas prestaciones. Además de TMB, participan 11 ciudades europeas. Durante el primer semestre de 2022, se han desplegado los 8 autobuses de hidrógeno en la operación que se adquirieron con el apoyo de fondos europeos de este proyecto. Actualmente, están sirviendo la línea X1 y son objeto de estudio para valorar cómo deben ser los próximos buses de hidrógeno en TMB.
- **Comodidad térmica:** Este año, se ha iniciado un estudio con la UITP para valorar las especificaciones necesarias para asegurar que el nivel de confort térmico dentro de los autobuses sea el mejor con la máxima eficiencia energética. El objetivo del estudio es disponer de una estrategia óptima que armonice confort y renovación de aire para mejorar la calidad del aire y la eficiencia energética.
- **Life Nimbus Project:** para poner en servicio una planta de producción de biometano basada en la metanización del CO<sub>2</sub> del biogás. Es un proyecto de investigación dinamizado por Cetaqua y la Universidad Autónoma de Barcelona, donde TMB es el banco de pruebas del producto. La estación está situada en la EDAR de El Prat y ha aprovechado las aguas residuales de Barcelona para producir biometano. El papel de TB será dar uso a este metano para abastecer un bus y cuando finalice el período establecido (aproximadamente 1,5 años), se desmontará el motor y se realizará una auditoría para valorar el impacto que este biometano haya podido tener sobre el motor.
- **SEMPRE-BIO:** En noviembre, se ha dado el pistoletazo de salida de este proyecto muy alineado con el Nimbus, donde se investigará sobre los procesos de producción de biometano y de captura del CO<sub>2</sub>. En la línea del Nimbus, TMB abastecerá a dos vehículos con este biometano para valorar la viabilidad y el impacto de estos combustibles ecológicos sobre los motores térmicos. El proyecto se prolongará más allá de 2025.

## 7.4.2. Otros tipos de contaminación

FMB y TB disponen de un **cuadro de mando ambiental y energético** que permite realizar el seguimiento de la evolución de los consumos energéticos de las emisiones generadas y de las emisiones evitadas en los diferentes órganos de gestión.

Además, actualmente, se está trabajando para mejorar el origen de los datos del consumo de electricidad de FMB, tanto de alta tensión como de baja, y en TB se ha trabajado en la mejora del cuadro para incorporar los consumos y emisiones de la nueva flota de autobuses propulsados con pila de hidrógeno, y en la mejora del entorno de validación de los datos, para poder realizar un análisis más cuidadoso de las causas en caso de detectar desviaciones.

### Plan de retirada de materiales con contenido de amianto

Durante el año 2022, se han realizado 38 actuaciones de retirada de elementos con contenido de amianto que representan 26.762 kg de material retirado. Hasta la actualidad, se ha retirado el 60,23% de los kg inventariados, se ha tratado y protegido un 19,53% y queda por retirar o tratar el 20,24%.

Las actuaciones más relevantes de 2022 se han llevado a cabo en las estaciones de Maragall, Drassanes y Liceu. Algunas de las actuaciones comportaron alteraciones en el servicio de la Línea 3: entre el 9 y el 31 de julio, los trabajos en Liceu dejaron temporalmente fuera de servicio uno de los dos andenes, mientras que entre el 1 y el 17 de Agosto la L3 funcionaba entre Zona Universitaria y Paral·lel, por un lado, y entre Liceu y Trinitat Nova, por otro, dejando la estación de Drassanes fuera de servicio.

Las actuaciones más relevantes previstas de cara al 2023 son el tratamiento de encofrados perdidos y otros elementos. También se preparará la licitación para retirar el amianto del edificio de oficinas de Zona Franca y de los bajantes de Vilapicina.

### Medidas contra la contaminación vibroacústica del metro

En 2022, se inició con 169 reclamaciones por vibraciones abiertas. Durante el año, se han recibido 61 nuevas y se han resuelto 171 nuevas.

Gracias a las actuaciones de mantenimiento y a las renovaciones de vía realizadas durante el año, se ha terminado el ejercicio con 59 reclamaciones abiertas. De estas últimas al finalizar el año, 17 están incluidas en trabajos ya licitados para ejecutar en 2023 y 11 dependen de la Generalitat de Catalunya y afectan a una renovación prevista en el tramo Sant Antoni – Sagrada Família de la Línea 2. El resto se encuentran en fase de estudio para incorporarlas a los trabajos antivibratorios de 2023 o a la campaña anual de fresado de carril.

Por último, se ha renovado y ampliado el contrato de asistencia técnica para grabaciones de ruido y vibraciones en el túnel y en la calle, y se han realizado un total de 90 grabaciones en domicilios.



Se ha retirado el 60,23% de los kg inventariados, se ha tratado y protegido un 19,53% y queda por retirar o tratar el 20,24%

## 7.4.3. Fondos *Next Generation EU*

### • Programa de impulso en la implantación de Zonas de Bajas Emisiones

A través del Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y los ayuntamientos de Cornellà de Llobregat, Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià de Besòs, **TMB recibirá ayudas por valor de 40,5 millones de euros** para la ejecución de proyectos de transporte público y digitalización **con el objetivo principal de reducir las emisiones**. Estas subvenciones están articuladas desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

Las actuaciones para las que se han solicitado estas subvenciones son:

- 81 autobuses eléctricos de 12 metros y 24 de 18 metros de longitud.
- Videovigilancia y nuevo sistema de información al usuario en el bus.
- Digitalización de elementos de información en las estaciones de metro.
- Digitalización de la gestión y mantenimiento de activos de metro.

Adicionalmente, TMB gestiona los proyectos de bicicleta pública compartida (AMBici) y de la adquisición de 39 buses eléctricos de 12 metros para los servicios de gestión indirecta del AMB, proyectos para los que el AMB ha obtenido ayudas de este programa.

**En la 2a convocatoria de este programa de ayudas**, TMB ha solicitado un total de **23,7 millones de euros** a través de los ayuntamientos de Barcelona, de Hospitalet de Llobregat, de Badalona, de Sant Adrià de Besòs y del Prat de Llobregat para la adquisición de:

- 2 trenes para el servicio de metro.
- 36 buses de hidrógeno de 12 metros.
- 30 buses eléctricos de 12 metros y 18 de 18 metros.

### • Programa de ayudas del MITMA para Comunidades autónomas

A través de la Generalitat de Catalunya y la ATM, se recibirán **25,4 millones de euros en ayudas** para la adquisición de 4 trenes para el servicio de metro. Adicionalmente, TMB ejecuta proyectos para la renovación de la superestructura de vía en las líneas L3, L4 y L5 de la red de metro, para los que la Generalitat recibirá ayudas.

### • Programa *MOVES Singulares II*

**TMB recibirá 3,5 millones de euros para la ejecución de los proyectos *MetroCHARGE*** (recuperadores de energía de frenado de los trenes, instalación de placas fotovoltaicas en 5 cubiertas de edificios y cargadores de vehículos auxiliares) y ***Smart Charging*** (sistema inteligente para la gestión de la carga de buses eléctricos).

### • Otros programas *Next Generation EU*

TMB tiene concedidas o solicitadas ayudas de menor cuantía para la compra de flota auxiliar eléctrica y la instalación de placas fotovoltaicas en cubiertas de talleres.

Financat per



## 7.4.4. Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (Taxonomía)

Durante el año 2020, se desarrolló el marco de regulación para facilitar las inversiones sostenibles (Reglamento EU 2020/852, de 18 de junio) con el fin de que las empresas faciliten información sobre sus actividades económicas medioambientalmente sostenibles. Este reglamento se complementó en el año 2021 con otros dos reglamentos: el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión de 4 de junio, y el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión de 6 de julio.

Este marco legislativo establece los criterios de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la **mitigación del cambio climático o su adaptación**, y determinar también si esta actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los otros objetivos ambientales.

La actividad económica realizada por **FMB, S.A.** se ajusta a la actividad que el Reglamento Delegado 2021/2139 de 4 de junio describe en el Anexo I, "6.1 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril".

Al considerar los criterios de selección de este Reglamento, y dado que **la actividad de FMB, S.A. utiliza energía de origen verde** tanto para mover los trenes como para las estaciones, infraestructuras y dependencias, su actividad cumpliría con el objetivo de la contribución sustancial a la mitigación del cambio climático.

### Resultados del volumen de negocio (ingresos)

En el caso del metro, al ser un transporte que utiliza energía eléctrica verde, tanto de alta tensión (tracción de trenes) como de baja tensión, el 100% de los ingresos por recaudación se considera medioambientalmente sostenible en el objetivo de mitigación del cambio climático (trenes y coches que tienen cero emisiones directas de CO<sub>2</sub>) y, para el resto de ingresos, es necesario realizar un análisis según su naturaleza.

### Resultados de las inversiones en inmovilizado (CapEx)

Teniendo en cuenta que la actividad de FMB, S.A. es transportar viajeros en ferrocarril, se han considerado las inversiones totales como sostenibles, a excepción de aquellas que no están relacionadas con el funcionamiento de la actividad principal. Por tanto, se han excluido las inversiones para el Nuevo centro médico del año 2022.

### Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Dado que la actividad principal de la empresa es la de transportar viajeros en metro, casi el 100% de los gastos de operación que son necesarios para garantizar el funcionamiento de la actividad se consideran medioambientalmente sostenibles.

Hechas estas consideraciones, los resultados del ejercicio 2022 de los tres indicadores para FMB, S.A. son los siguientes:

Actividades económicas (1)	Códigos actividad	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2
		Volumen de negocios absoluto	Proporción del volumen de negocios	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	CapEx absolutas	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutas	Proporción de OpEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
<b>A) Actividades elegibles según la taxonomía</b>													
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajusten a la taxonomía)													
Actividad 1	6.1	243.018	95,9%	100%	0%	107.061	99,9%	100%	0%	581.340	99,8%	100%	0%
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.1	0	0,0%	0%	0%	0	0,0%	0%	0%	0	0,0%	0%	0%
Total (A.1 + A.2)	6.1	243.018	95,9%	100%	0%	107.061	99,9%	100%	0%	581.340	99,8%	100%	0%
<b>B. Actividades no elegibles según la taxonomía</b>													
Total (A + B)	6.1	243.018	95,9%	100%	0%	107.061	99,9%	100%	0%	581.340	99,8%	100%	0%

6.1. Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril

Los resultados del ejercicio 2021 de los tres indicadores para FMB, S.A. son los siguientes:

Actividades económicas (1)	Códigos actividad	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2
		Volumen de negocios absoluto	Volumen de negocios absoluto	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	CapEx absolutas	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutas	Proporción de OpEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
<b>A) Actividades elegibles según la taxonomía</b>													
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajusten a la taxonomía)													
Actividad 1	6.1	194.564	95,6%	100%	0%	185.079	99,9%	100%	0%	523.458	99,8%	100%	0%
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.1	0	0,0%	0%	0%	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0%	0%
Total (A.1 + A.2)	6.1	194.564	95,6%	100%	0%	185.079	99,9%	100%	0%	523.458	99,8%	100%	0%
<b>B. Actividades no elegibles según la taxonomía</b>													
Total (A+B) Año 21	6.1	194.564	95,6%	100%	0%	185.079	99,9%	100%	0%	523.458	99,8%	100%	0%

La actividad económica realizada por **TB, S.A.** se ajusta a la actividad que el Reglamento Delegado 2021/2139, de 4 de junio, describe en el Anexo I, “6.3 Transporte urbano y suburbano de viajeros por carretera”.

Según los criterios de selección del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, de 4 de junio, la actividad de TB,SA, dependiendo del tipo de vehículo, cumpliría con el objetivo de **contribución sustancial a la “mitigación del cambio climático”** (vehículos eléctricos, vehículos con motor de gas natural [GNC], autobuses híbridos de GNC, híbridos de gasoil, y autobuses con pila de hidrógeno) y con el objetivo **“de adaptación al cambio climático”** (los vehículos propulsados con motor diesel).

Por otra parte, gracias al funcionamiento del transporte público y del autobús en particular, se evitan millones de desplazamientos anuales en vehículos privados que, entre otras externalidades, contribuirían al calentamiento global del planeta por la emisión de gases contaminantes.



### Resultados del volumen de negocio (ingresos)

En el caso de bus, al ser un transporte que utiliza varias energías, debe diferenciarse el tipo de vehículo que hay en la flota, en función del tipo de combustible que utiliza. En función del tipo de vehículo (dependiendo del nivel de emisiones de CO<sub>2</sub>), existirán los ingresos clasificados como medioambientalmente sostenibles en el objetivo de mitigación del cambio climático o como medioambientalmente sostenibles en el objetivo de adaptación al cambio climático.

Dentro del volumen de negocio se han considerado los siguientes ingresos:

- La recaudación antes de descuentos, comisiones y rápeles.
- Como ingresos accesorios sostenibles se han considerado: los de los Servicios Especiales (incluidos líneas lanzaderas y servicios en la ATM), ingresos de cooperación exterior, los procedentes de la intervención, las ventas de chatarra y los servicios en las administraciones públicas.
- Se han incorporado las subvenciones especiales vinculadas a la actividad (subvenciones para la Tarjeta Rosa, subvenciones para líneas y subvenciones para proyectos).

Para diferenciar las cifras de ingresos medioambientalmente sostenibles, se utiliza el criterio de km útil para cada tipo de vehículo. Es decir, se calculan los ingresos por km útil de cada concepto y se reparten por cada tipo de flota en función de los km útiles recorridos.

### Resultados de las inversiones en inmovilizado (CapEx)

Dado que la actividad de TB, S.A. es transportar viajeros en bus, se ha considerado como criterio, para repartir la cifra de inversiones, el tipo de vehículo en aquellas inversiones en las que ha sido posible su identificación con los vehículos y, para el resto de las inversiones, se ha tenido en cuenta como criterio de reparto de la inversión los km totales por tipos de vehículo y la inversión/km total. Se han considerado solo las inversiones relacionadas con la actividad principal de la empresa y, por tanto, se han excluido las inversiones para el Nuevo centro médico del año 2022.

### Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Considerando que la actividad de transportar viajeros en bus no es el 100% de emisiones cero de CO<sub>2</sub>, se ha utilizado la misma categorización que para calcular el % de CapEx, es decir, la misma clasificación de vehículos en aquellos gastos que puedan asociarse a cada tipo de vehículo (por ejemplo, los gastos de carburantes). El resto de gastos operativos se han repartido proporcionalmente según los km totales por tipo de vehículo, a partir de un coste/km total de cada partida.

El gasto de Servicios exteriores, excepto el Canon del bus turístico, el de los Informadores del bus turístico y otros gastos directos del bus turístico (que se han asignado a este servicio), se calcula en función de los km totales.



Hechas estas consideraciones, los resultados del ejercicio 2022 de los tres indicadores para TB, S.A. son los siguientes:

Actividades económicas (1)	Códigos actividad	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2
		Volumen de negocios absoluto	Proporción del volumen de negocios	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	CapEx absolutas	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutas	Proporción de OpEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
<b>A) Actividades elegibles según la taxonomía</b>													
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajusten a la taxonomía)													
Actividad 1	6.3	139.978	93,3%	74,5%	25,5%	95.231	99,9%	94,2%	5,8%	378.740	99,6%	74,9%	25,1%
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.3	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%
Total (A.1 + A.2)	6.3	139.978	93,3%	74,5%	25,5%	95.231	99,9%	94,2%	5,8%	378.740	99,6%	74,9%	25,1%
<b>B. Actividades no elegibles según la taxonomía</b>													
Total (A + B)	6.3	139.978	93,3%	74,5%	25,5%	95.231	99,9%	94,2%	5,8%	378.740	99,6%	74,9%	25,1%

6.3 Transporte urbano y suburbano, transporte de viajeros por carretera

Transports de Barcelona, S.A. de 2021:

Actividades económicas (1)	Códigos actividad	Indicador		Objetivo1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador		Objetivo 1	Objetivo 2
		Volumen de negocios absoluto	Proporción del volumen de negocios	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	CapEx absolutas	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutas	Proporción de OpEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
<b>A) Actividades elegibles según la taxonomía</b>													
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajusten a la taxonomía)													
Actividad 1	6.3	90.693	90,2%	73,9%	26,1%	60.289	99,8%	93,8%	6,2%	329.211	99,5%	74,1%	25,9%
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.3	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%
Total (A.1 + A.2)	6.3	90.693	90,2%	73,9%	26,1%	60.289	99,8%	93,8%	6,2%	329.211	99,5%	74,1%	25,9%
<b>B. Actividades no elegibles según la taxonomía</b>													
Total (A+B) Año 2021	6.3	90.693	90,2%	73,9%	26,1%	60.289	99,8%	93,8%	6,2%	329.211	99,5%	74,1%	25,9%

## 7.4.5. Proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible

El 13 de diciembre de 2022, el Consejo de Ministros aprobó y remitió a las Cortes el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, iniciándose la tramitación parlamentaria del texto con el fin de que la ley pudiera aprobarse.

Se trata de un nuevo marco regulador para el transporte y la movilidad en todo el Estado que se inspira en cuatro ejes

- 1 **La movilidad como derecho social de la ciudadanía.**
- 2 **La descarbonización.**
- 3 **La digitalización.**
- 4 **La eficiencia de las inversiones.**



La nueva ley garantiza la contribución del Estado al sostenimiento del transporte urbano colectivo mediante un sistema homogéneo para todas las ciudades y predecible en el tiempo. Además, establece la obligación de que las administraciones velen por incentivar y promover las soluciones de movilidad más sostenibles, con prioridad para la movilidad activa y el transporte público colectivo.

Una de las novedades del anteproyecto será la cobertura que da la posible implantación de peajes urbanos en las zonas de bajas emisiones, lo que queda en manos de los ayuntamientos. En la vertiente social, la ley fomenta la realización de campañas de concienciación y sensibilización para toda la ciudadanía en materia de movilidad sostenible y segura, y prevé la introducción de formación en este ámbito a lo largo de todo el currículum, desde la etapa escolar, con contenidos de educación vial, convivencia y uso de todos los modos de transporte y movilidad sostenible en condiciones de seguridad. Además, se introduce la obligación de que las empresas de más de 500 trabajadores dispongan de planes de movilidad sostenible en el trabajo.

El 21 de febrero de 2023, el Consejero delegado de TMB, a través de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, compareció en el Congreso de los Diputados por la nueva ley de movilidad sostenible.

La nueva ley garantiza la contribución del Estado al sostenimiento del transporte urbano colectivo mediante un sistema homogéneo

Fomenta la realización de campañas de concienciación y sensibilización

8

# Compromiso social



# 8.1. Plan de Responsabilidad Social - Agenda 2030



Dentro del Plan de Responsabilidad Social - Agenda 2030, se incorporan los criterios ambientales, sociales y de buen gobierno en la organización, propiciando un enfoque de gestión alineado con el desarrollo cada vez más sostenible y equitativo de la sociedad.

**Durante 2022, se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:**



**FEBRERO**

El 15 de febrero, se presentó el Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad (RSyS) en el Consejo de Administración de TMB (Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad. Contribución de TMB a los ODS y la Agenda 2030). El 18 de febrero, se celebró el acto de presentación pública del Plan, dirigido a grupos de interés, con la organización de un coloquio.



**JUNIO**

El 16 de junio, se constituyó el comité de RSyS de TMB, con representación de todas las áreas funcionales y operativas de la compañía.



**NOVIEMBRE**

Se definió una metodología específica para obtener el índice de confianza de los grupos de interés, con el objetivo de desarrollarla durante 2023.



**DICIEMBRE**

Se identificó un cuadro de mando definitivo que recoge los principales ámbitos de impacto en la Agenda 2030, los objetivos, metas e indicadores de TMB en clave de sostenibilidad, y de acuerdo con el Plan Estratégico 2025. También se iniciaron los trabajos de análisis de la materialidad para revisar y adecuar en su caso la relación con los grupos de interés.

## 8.2. Contribución a la sociedad

### Impacto económico, social y ambiental de TMB

En un estudio realizado en 2021, con la colaboración de la Universidad Pompeu Fabra, *Barcelona School of Management*, se cuantificó monetariamente el impacto de la actividad de TMB en la sociedad. El trabajo contempla dos vertientes: 1) impacto en la economía y 2) impacto social y medioambiental, basado en el ahorro que TMB genera en externalidades negativas para la sociedad.

Con datos del año 2019, **el impacto de TMB en la economía de Cataluña es de 1.689,1 millones de euros**, el 0,67% del PIB catalán, y la actividad de TMB **genera 27.887 puestos de trabajo en toda Cataluña**, el 0,802% del empleo total en Cataluña (el empleo generado multiplica por 3,3 los puestos de trabajo directos de TMB).

En cuanto al **impacto social y ambiental**, el ahorro generado por TMB en externalidades negativas, (los tiempos de desplazamiento, el uso de la infraestructura vial, los accidentes, los efectos en la salud de las personas y el impacto ambiental global de las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de energía y el ciclo de vida de los vehículos) es de **706,5 millones de euros** anuales.

Por último, el impacto global de TMB, como resultado de sumar el impacto económico, social y medioambiental, y restarle las aportaciones económicas recibidas en forma de aportaciones de las administraciones públicas, fue de **2.395,6 millones de euros en Cataluña**, es decir, cada euro que las administraciones aportan a los viajeros de TMB genera un retorno a la sociedad de **6,5 euros**.

### Fomento de la comunidad local

Más del 99% de las adquisiciones realizadas en el año 2022 se han realizado en empresas españolas y, dentro de estas, el 70,5% en la provincia de Barcelona, con un crecimiento de 22,8 puntos porcentuales respecto al año anterior, y el 1,41% en empresas del resto de Cataluña. Se han reducido las compras fuera de España en más de 2 puntos porcentuales. Se han reduït les compres fora d'Espanya més de 2 punts percentuals.

Total Grupo TMB	Año 2022	Año 2021
<b>España</b>	<b>99,47%</b>	<b>97,40%</b>
Provincia de Barcelona	70,48%	47,66%
Resto de Cataluña	1,41%	1,26%
Resto de España	27,58%	48,48%
<b>Fuera de España</b>	<b>0,53%</b>	<b>2,60%</b>
<b>Total Grupo TMB</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>



Impacto de TMB en la economía de Cataluña

**1.689,1**  
Millones de euros



Puestos de trabajo que genera en toda Cataluña

**27.887**  
Puestos de trabajo

## 8.3. Fundación TMB

La Fundación TMB se constituyó en 2010 con la misión de conservar y difundir el patrimonio histórico y cultural de TMB y, al mismo tiempo, fomentar y promover acciones de carácter social para facilitar la inclusión, la accesibilidad, la sostenibilidad, la cooperación, la solidaridad y los valores del transporte público entre la ciudadanía, aspectos que apoyan la visión y misión de TMB.

### 8.3.1. Proyectos sociales



**Servicios solidarios para la movilidad:** a lo largo del año, se han prestado 34 servicios solidarios de bus que han contado con la colaboración de 15 profesionales voluntarios/as distintos/as, que han dedicado 115 horas de su tiempo libre. Un total de 620 personas de distintos colectivos en riesgo de exclusión social se han beneficiado de estos servicios.



**Colaboraciones en difusión de entidades sociales:** se han acordado un total de 105 colaboraciones para dar a conocer iniciativas, eventos y campañas de entidades del tercer sector social mediante canales de comunicación propios de TMB.



**Elige tu causa y Muévete 2022:** el proyecto escogido este año ha sido “Muévete por la terapia génica”, de la mano de la asociación CTNNB1. Durante el último trimestre del año, se realizaron diversas acciones para concienciar sobre este síndrome.



**Día internacional del voluntariado:** se produjo una pieza de vídeo con la participación de cinco personas trabajadoras que representan las cinco modalidades de participación en acciones de voluntariado TMB.



**Apoyo a Ucrania:** se ha facilitado la movilidad de las personas ucranianas que han llegado a Barcelona, sumándonos al dispositivo coordinado por Cruz Roja a instancias del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, con una doble aportación:

- Hemos cedido un total de 2.250 títulos de transporte propios de la mano de la ATM en Cruz Roja.
- Desde el 18 de marzo al 30 de junio, hemos proporcionado un servicio especial de bus lanzadera, con voluntariado de Conductores Solidaris de Catalunya, con desplazamientos desde Sants hasta el pabellón de la Fira de Barcelona, habilitado para la derivación de las personas recién llegadas. Se realizaron un total de 97 servicios, con la participación de 166 voluntarios/as, que ayudaron en los desplazamientos de 4.182 personas refugiadas.

## 8.3.2. Proyectos culturales

En las instalaciones de TMB, se organizan actividades para potenciar el arte y la cultura, para aportar un valor añadido a la experiencia, generando sinergias con el sector asociativo e institucional del mundo cultural.

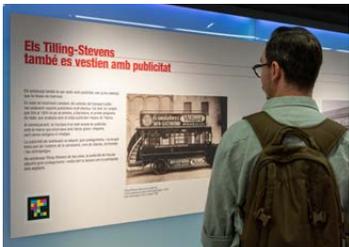
Durante el año 2022, se destacan las siguientes actuaciones:



**Prórroga de convenios** para realizar acciones conjuntas de divulgación y promoción de proyectos culturales impulsados por instituciones de nuestro entorno, como el Museu Nacional d'Art de Catalunya, l'Auditori de Barcelona, el Gran Teatre del Liceu, la Fundació Miró y el Palau de la Música Catalana.



**16a edición del Concurso de Relatos Cortos de TMB**, con 5 categorías de participación y con una mención especial en el Centenario de la Red de Bus. Este año, han participado 779 relatos.



**Noche de los Museos (14 de mayo)**: se abrieron las puertas del Espacio Mercè Sala para mostrar la exposición "Tilling Stevens de 2022".



**Música en el Metro**: hay 46 puntos habilitados de música en vivo en la red de metro. El 17 de diciembre, se celebró en el vestíbulo de la estación Universitat una nueva edición del Festival Músicos en el Metro.



**XIII Edición del Festival Subtravelling**: por séptimo año consecutivo, se ha celebrado este certamen con la colaboración del Festival SMIFF del Metro de Seúl. El festival comenzó en septiembre y se prevé que finalice en enero de 2023



**Participación en el festival de arquitectura 48h Open House Barcelona (13a edición)**: el 22 de octubre, se abrieron las puertas de los talleres de Can Zam de las líneas 9/10 de metro.



**Exposiciones temporales en el Espacio Mercè Sala**:  
- **"Menja, actua i impacta"**: promovida por la Fundació Catalana d'Esplais (del 20 de enero al 31 de marzo).

- **"Tilling Stevens de 1922**. El autobús más antiguo de la red de Barcelona": del 7 de abril al 8 de septiembre, esta exposición ha formado parte del programa de actividades del Centenario de la red de bus. Ha recibido a más de 6.500 visitantes.

- **"Metropolis d'avingudes"**: promovida por el AMB, se ha celebrado del 28 de septiembre al 27 de enero de 2023.

### 8.3.3. TMB Educa

Este proyecto tiene la misión de diseñar y llevar a cabo una serie de acciones orientadas a contribuir en la construcción de un modelo educativo que incorpore los valores de la movilidad sostenible, segura y equitativa, mediante el despliegue de diferentes programas de actuación como talleres de movilidad y acciones formativas destinadas a colectivos diversos: escolares, universitarios y ancianos.

**A lo largo del año, se han llevado a cabo diversas actuaciones, entre las que cabe destacar:**



**190 visitas educativas a las instalaciones de TMB** con la participación de 4.307 alumnos, durante el curso académico 2021-2022.



**Tallers TMB se mueve por la educación** y tiene como objetivo prevenir el abandono prematuro de los estudios entre chicos y chicas que cursan 3º y 4º de ESO. Han participado 12 alumnos y alumnas del instituto de educación secundaria L'Alzina.



**Participación en la Exporecerca Jove:** el 12 de marzo, en CosmoCaixa, tuvo lugar la entrega de premios de la 23ª edición, donde la Fundación TMB otorgó el premio TMB Educa al trabajo más significativo del ámbito operativo de la compañía relacionado con el transporte público y la conservación del medio ambiente. El ganador fue un trabajo de investigación "EL WERS. El próximo paso en la electrificación del automóvil", de un alumno del Institut Damià Campeny de Mataró.



**Colaboración con el Proyecto Xcelence-Escuelas,** promovido por la Fundación Bertelsmann, con el objetivo de trabajar la perspectiva de género, mostrar diferentes oportunidades de empleo y romper roles y estereotipos. Se han desarrollado 4 acciones educativas, 2 en el aula, con las escuelas l'Esperança y Turó de Roquetes, y 2 en la cochera de Ponent con la participación de alumnos del instituto la Guineueta y la escuela Goar.



**Revisión del proyecto educativo con una doble finalidad:**

- La adecuación a las expectativas pedagógicas de la comunidad educativa.
- La conveniencia de ofrecer una propuesta digital de actividades adaptada a las nuevas tecnologías, que ofrezca experiencias interactivas y otros materiales mucho más versátiles.

Un año más, se ha mantenido el Sello de Calidad Educativa del Consejo de Coordinación Pedagógica, un reconocimiento otorgado por el Instituto de Ciencias de la Educación (ICE) de la Universidad de Barcelona y el Instituto Municipal de Educación de Barcelona (IMEB).

## 8.3.4. Patrimonio histórico

Las acciones más destacadas del año han sido las siguientes:



### Celebración del Centenario de la Red de Bus, donde se destacan las siguientes actividades:

la realización de un calendario corporativo de 2022 con 12 fotografías del fondo de la Fundación TMB, la exposición en el Espacio Mercè Sala de la muestra “Tilling-Stevens de 1922. El autobús más antiguo de la red de Barcelona”, la edición de tres libros, un Cupón conmemorativo del sorteo de la ONCE y la participación de los vehículos históricos en eventos de la ciudad como la Cabalgata de Reyes, la Semana de la Movilidad, el pasacalle de la Mercè y la Cursa de la Mercè.



**Puesta en marcha la Crónica de un viaje:** recurso digital creado para explicar de forma didáctica e interactiva la historia de los cien años de la red de bus de Barcelona. La Crónica de un viaje ha sido validada por TothomWeb como espacio accesible, que está disponible online desde el 24 de mayo.



**XI Rally Internacional de Autobuses Clásicos Barcelona – Caldes de Montbui.** En la edición de este año, se participó con 10 autobuses históricos, entre los que destacó el restaurado Tilling Stevens de 1922, y también con autobuses de nueva generación, como el modelo Caetano H2.City Gold, propulsado por pila de hidrógeno. Además, se montó un stand del Centenario de la Red de Bus, una versión reducida de la exposición sobre el proceso de restauración del Tilling Stevens, y un stand con las actividades del TMB Educa.



### Acceso abierto al período de incoación para la Declaración de Bienes Culturales de Interés Nacional (BCIN).

El pasado 9 de diciembre de 2021, se hizo público en el Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya en favor de doce vehículos de la Fundación TMB. Estos son: el tranvía de Caballos nº 2 (año 1888), 7 tranvías eléctricos de Tramvia Blau (años 1901 - 1904), el primer metro del Gran Metropolitano (año 1924), el tranvía nº 867 (año 1924) y el primer metro del Metro Transversal (año 1926), el Tranvía eléctrico Mataró-Argentona nº 1 (año 1928). El período de incoación finaliza el 9 de junio de 2023.



### Actuaciones de digitalización del Archivo

**fotográfico:** continúa la subida de imágenes en Videoma, el software de gestión de contenidos multimedia de TMB. Este año, se han digitalizado y documentado 4.100 imágenes históricas y, a finales de año, el archivo fotográfico digital ya sumará 12.200 imágenes.

Por último, se sigue trabajando en la identificación de un espacio que acoja una exposición permanente y única del transporte en la ciudad de Barcelona. Por eso, se ha redactado la propuesta de espacio Gran Via, que permite acoger, en una primera fase, la exposición ya licitada del Centenario de la Red de Bus, y, en una segunda fase, la exposición del Centenario de la Red de Metro de 2024. Ambas se diseñarían para poder integrarse y conformarse en una exposición visitable de carácter permanente del conjunto de los fondos patrimoniales de TMB.

La Fundación TMB recibe el premio Bonaplata en la categoría Preservación de Patrimonio, por la restauración del autobús *Tilling-Stevens*.

## 8.4. Derechos humanos

En cuanto a los acuerdos y contratos de inversiones y operaciones significativos con cláusulas sobre los derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos, TMB opera dentro del ámbito del área metropolitana de Barcelona, donde no existen riesgos significativos de vulneración de los derechos fundamentales. Por este motivo, a lo largo del año, no se han realizado acuerdos de inversión que incluyan cláusulas específicas de derechos humanos.

No obstante, **todos los pliegos de condiciones**

**particulares de TMB** incluyen un apartado específico de obligaciones generales tanto en materia ambiental como social que especifica la obligación por parte de la empresa proveedora de ser conocedora y comprometerse a cumplir con:

- La normativa ambiental vigente.
- La política ambiental de TMB y los procedimientos de aplicación.
- Las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.

La administración pública tiene la obligación de garantizar los Derechos Humanos a lo largo del ciclo de vida de los productos que compra y especialmente en las primeras fases de la cadena (extracción de materias primas, producción, fabricación) donde se producen la mayor parte de las vulneraciones de derechos (laborales, sociales y ambientales).

En el ámbito corporativo, se han realizado, por la vía de las aulas virtuales, y al ser de afectación para prácticamente la totalidad de la plantilla, acciones relacionadas con la difusión y sensibilización del conocimiento del Código ético-Compliance-conflicto de interés, Protección de Datos, y otras formaciones de tipo legal y normativo.

Curso	Duración (horas)	Número de sesiones	Horas lectivas	Número de sesiones TMB
La concurrencia en las licitaciones	3,0	254	381	4
LOPD	2,0	98	197,5	11
LOPD: Ciclo de vida datos y tratamientos	3,7	5	95,2	2
LOPD: Las brechas de datos personales	2,0	41	41,0	2
LOPDI: Incidencia contratación empresas proveedoras	2,0	29	29,0	2
Políticas de Compliance en vigor	2,0	97	97,0	2
E220005 Régimen Jurídico Sociedades	5,0	1	5,0	1
Proyecto Red Violeta	4,3	61	565,3	5
E220013- Protejamos-garantizamos Derechos humanos	4,0	1	4,0	1
SOSRacismo: protegemos, respetamos, garantizamos derecho	4,5	19	85,5	2
E220025 Contrat. Pública y fondo Next Generation	6,0	1	6,0	1
Regl.Gen.de Protección de Datos CAMPUS	2,0	41	82,0	6
<b>Total</b>		<b>695</b>	<b>1.285,5</b>	<b>39</b>

En cuanto a las prácticas en materia de seguridad en FMB, se han formado en Derechos Humanos a 13 personas que representan el 46,4% de la plantilla de la Unidad de Seguridad, y a 6 personas que representan el 10,5 % de la plantilla de Seguridad y Control del Fraude. También se ha impartido formación **dirigida a los vigilantes de seguridad de empresas externas** para evitar la discriminación, que incluye contenidos de identidad de género, orientación sexual, religión, discapacidad, origen étnico e ideología.

En cuanto a TB, se ha formado a 1 persona que representa el 50% de la plantilla de la Unidad de Seguridad y Control del Fraude.

Finalmente, en 2022 ha habido una denuncia a FMB por acoso laboral, (art. 23 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas), archivada por desistimiento del denunciante. En TB ha habido dos denuncias: una por vulneración al derecho al honor (art. 12 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas), y otra por acoso laboral, (art. 23 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas), archivada por desistimiento del denunciante.



Formadas en  
Derechos Humanos

**20**

\*personas formadas  
en los ámbitos de seguridad  
y control del fraude

TMB forma parte desde 2019 del Grupo de Compra Pública Socialmente Responsable (GCPSR), que es una entidad que promueve la Justicia Global y el respeto de los Derechos Humanos en la cadena de suministro de los bienes y servicios

9

# Información financiera del Grupo TMB

## Operaciones de tesorería y planificación financiera

En 2022, los efectos económicos de la pandemia de Covid-19 han continuado afectando negativamente a los ingresos de las empresas de transporte colectivo urbano en el primer cuatrimestre, y a lo largo del resto del año se ha ido recuperando la demanda. Asimismo, la guerra Rusia - Ucrania ha afectado a la inflación y al incremento de precios de la energía. Y como medida para reducir el impacto en la ciudadanía, las administraciones públicas han bonificado el precio de algunos títulos de transporte.

Ante las circunstancias, las empresas Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. renovaron las líneas de crédito de tesorería a corto plazo (35 millones de euros para TB, S.A. y 56 millones de euros para FMB, S.A.) para cubrir sus necesidades. Estas pólizas se han complementado con la asistencia financiera de PSM, S.A., empresa del grupo, hasta un importe de 55 millones de euros. Con las pólizas bancarias, el endeudamiento teórico a corto plazo asciende a 91 millones de euros para el conjunto de TMB.

Durante 2022, no se han realizado disposiciones de los créditos a largo plazo firmados en 2019 con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), para Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., para financiar la compra de la nueva flota de autobuses 2019-2021 y la adquisición de 50 trenes. Se ha dispuesto el crédito del Council of Europe Development Bank (CEB) por 24,7 millones de euros relacionado con la compra de autobuses de 2021.

Además, durante el ejercicio, por encargo del AMB, se han firmado operaciones financieras para TB, S.A. para el suministro y financiación de 179 autobuses, por 73,7 millones de euros, que posteriormente serán cedidos al CON, y que pagará a TB, S.A. a medida que se vaya amortizando el principal de las operaciones.

Los efectos económicos de la pandemia han continuado afectando negativamente a los ingresos de las empresas de transporte colectivo urbano en el primer cuatrimestre



## 9.1. Cuenta de pérdidas y ganancias

En 2022, ha habido un par de eventos que han tenido un impacto notable sobre la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio. Por un lado, el incremento significativo de los costes de los carburantes y la energía y, por otro, la reducción del precio de los principales títulos integrados de transporte público desde el día 1 de septiembre hasta el 31 de diciembre de 2022. Por otra banda, en diciembre de 2022, se firmó el Contrato-Programa para el ejercicio 2022 entre la ATM y TMB.

### Ingresos

El total de ingresos del ejercicio 2022 (sin incluir las subvenciones al servicio) ha crecido en 80,2 millones de euros, un 27,9%.

Los ingresos procedentes de las ventas de títulos de viaje han aumentado 75,9 millones de euros (un 30,8%) debido al notable aumento de pasaje en el conjunto de los medios de transporte de TMB. Cabe recordar que en 2022 se mantuvieron las mismas tarifas del transporte público del año 2021 hasta el mes de agosto, y la rebaja posterior de precios de algunos títulos de transporte que hubo desde septiembre hasta final de año.

Los ingresos accesorios en la explotación, que incluyen los ingresos por pensiones, han crecido 3,3 millones de euros (+9,8%). Las partidas que más han aumentado han sido: los ingresos derivados de los servicios especiales de FMB, S.A. en Renfe y de los servicios de mantenimiento de la L9/10 de FMB, S.A. para Ifercat, los ingresos de los cánones de publicidad y los derivados de la intervención e inspección, entre otros.

Las subvenciones especiales han crecido 1 millón de euros respecto al año anterior (+12,4%), principalmente por la subvención de 1,2 millones de euros del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana en 2022 por el RDL 14/2022, de 1 de agosto, para compensar el efecto perjudicial del incremento de costes de los productos petrolíferos por la invasión de Ucrania (950 euros por autobús).



**322,05M €**

Ingresos procedentes  
de ventas de títulos  
de transporte

## Gastos de operación

Los gastos antes de la amortización neta han crecido en 96,6 millones de euros, es decir, un 11,5%.

Las partidas que más han incrementado han sido las de la Energía y los carburantes, que han aumentado en 49,4 millones de euros (+124,3%), debido al incremento del precio medio de la energía y los carburantes impactados por el conflicto de Ucrania; los gastos de Personal, que han crecido 29,0 millones de euros (+6,3%), y los de Servicios Exteriores, que han aumentado en 17,1 millones de euros (+5,4%).

El aumento de los gastos de Personal obedece principalmente al aumento de la plantilla media homogénea del 2,1% (básicamente de operación) en las redes de metro y bus, y a la aplicación de la revisión salarial anual de los respectivos convenios.

Dentro de los Servicios Exteriores (que incluyen el renting de trenes y los cánones de la L9/10 Norte y Sur), las partidas que más han aumentado han sido las siguientes: los gastos de informadores y canon del Bus turístico, los gastos de energía eléctrica de estaciones e instalaciones, los gastos de consumo de gas, los gastos de reparación y conservación de edificios y mantenimiento integral de estaciones y los trabajos de informática, entre otros.

Por otra parte, los gastos de Aprovisionamientos han descendido 1,7 millones de euros (un 7,8%) y las variaciones de las provisiones han sido de 147 mil euros, mejorando el saldo en 2,7 millones de euros respecto al año anterior.

## Resto de partidas

La amortización neta ha descendido en 3,4 millones de euros, debido al crecimiento de las subvenciones en capital en 3,3 millones de euros y, por otra parte, los gastos financieros han incrementado en 4,3 millones de euros respecto al año 2021.

El resultado positivo del ejercicio ha sido de 7,2 millones de euros, es decir, ha crecido 4,8 millones de euros respecto al año anterior, motivado por la mejora de los resultados de las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.

Por último, la ATM ha comunicado a TMB compensar a FMB, S.A. con 32,85 millones de euros y a TB, S.A. con 11,22 millones de euros por la reducción de tarifas de títulos integrados del periodo 1/9/2022 a 31/12/2022.



Amortización neta

**-3,4M**  
de euros



Gastos financieros

**+4,3M**  
de euros



Resultado del ejercicio del año 2022

+4,8M de euros respecto al año anterior

**7,24M**  
de euros



Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del Grupo Transport Metropolitans de Barcelona  
(en miles de euros)

	2022	2021	Diferencia	% Dif.
<b>A) operaciones continuadas: ingresos</b>				
Ventas	322.047	246.157	75.890	30,8
Accesorios a la explotación	36.914	33.614	3.300	9,8
Subvenciones especiales	9.067	8.066	1.001	12,4
Subvenciones al Servicio	641.218	618.674	22.544	3,6
<i>Subvenciones al servicio</i>		423.225	-423.225	-100,0
<i>Subvenciones por impacto de la COVID-19</i>		195.450	-195.450	-100,0
<b>Total de ingresos</b>	<b>1.009,246</b>	<b>906.511</b>	<b>102.735</b>	<b>11,3</b>
<b>Gastos de explotación</b>				
Aprovisionamientos	-23.662	-21.954	-1.708	7,8
Electricidad/Carburantes	-89.060	-39.708	-49.351	124,3
Personal	-489.781	-460.778	-29.003	6,3
Servicios Exteriores	-355.545	-318.438	-17.107	5,4
Tributos	-923	-838	-85	10,1
Variaciones de las provisiones	147	-2.561	2.708	-105,7
Deterioro y Resultados por ventas de inmovilizado	1.781	3.818	-2.037	-53,4
Otros resultados	47	53	-7	-12,5
<b>Total de gastos antes de amortizaciones</b>	<b>-936.996</b>	<b>-840.406</b>	<b>-96.591</b>	<b>11,5</b>
Amortizaciones	-80.357	-80.523	166	-0,2
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	39.523	36.261	3.262	9,0

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del Grupo Transport Metropolitans de Barcelona  
(en miles de euros)

	2022	2021	Diferencia	% Dif.
<b>Amortización neta</b>	<b>-40.834</b>	<b>-44.262</b>	<b>3.428</b>	<b>-7,7</b>
<b>Total de gastos de explotación</b>	<b>-977.830</b>	<b>-884.667</b>	<b>-93.163</b>	<b>10,5</b>
<b>Gastos financieros</b>				
Gastos financieros por saneamiento CP	-19.667	-22.111	2.444	-11,1
Resultado financiero estructural	-4.607	1.916	-6.523	-340,4
Deterioro y resultados por venta de instrumentos financieros	-224		-224	
<b>Total de resultado financiero</b>	<b>-24.498</b>	<b>-20.195</b>	<b>-4.303</b>	<b>21,3</b>
Participación en beneficio de sociedades puestas en equivalencia	508	831	-323	-38,9
<b>Resultado total antes de impuestos</b>	<b>7.425</b>	<b>2.479</b>	<b>4.946</b>	<b>199,5</b>
<b>Impuesto sobre sociedades</b>	<b>-201</b>	<b>-55</b>	<b>-146</b>	<b>265,9</b>
<b>Participación en beneficio de sociedades puestas en equivalencia</b>	<b>7.224</b>	<b>2.424</b>	<b>4.800</b>	<b>198,0</b>
<b>B) Operaciones interrumpidas</b>				
<b>Resultado consolidado del ejercicio procedente de operaciones continuadas (después del impuesto sobre beneficios)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>7.224</b>	<b>2.424</b>	<b>4.800</b>	<b>198,0</b>

## 9.2. Situación a 31 de diciembre

Balance de situación consolidado del Grupo Transport Metropolitans de Barcelona  
(en miles de euros)

	2022	2021	Diferencia
<b>Activo</b>			
<b>Activo no corriente</b>	<b>1.938.856</b>	<b>1.715.862</b>	<b>222.994</b>
Inmovilizado intangible	16.849	16.178	670
Inmovilizado material	1.071.158	986.166	84.991
Inversiones inmobiliarias	0	0	0
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo	14.725	6.172	8.553
Inversiones financieras a largo plazo	836.125	707.235	128.890
Activos por impuesto diferido	0	111	-111
<b>Activo corriente</b>	<b>268.183</b>	<b>290.051</b>	<b>-21.867</b>
Existencias	17.022	15.840	1.182
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	219.656	186.588	33.069
Inversiones financieras a corto plazo	3.837	21	3.816
Periodificaciones a corto plazo	1.839	415	1.424
Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	25.828	87.187	-61.359
<b>Total Activo</b>	<b>2.207.039</b>	<b>2.005.912</b>	<b>201.127</b>





	2022	2021	Diferencia
<b>Patrimonio neto y pasivo</b>			
<b>Patrimonio neto</b>	<b>1.004.815</b>	<b>863.909</b>	<b>140.907</b>
Fondos propios:	323.607	316.383	7.224
Capital escriturado	18.642	18.642	0
Reservas	298.212	296.747	1.466
Resultados de ejercicios anteriores	-471	-1.430	959
Resultados del ejercicio	7.224	2.424	4.800
Ajustes por cambio de valor	18.694	-35.283	53.977
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	662.514	582.809	79.705
<b>Pasivo no corriente</b>	<b>868.589</b>	<b>881.551</b>	<b>-12.961</b>
Provisiones a largo plazo	929	6.038	-5.109
Deudas a largo plazo	867.660	875.513	-7.853
<b>Pasivo corriente</b>	<b>333.635</b>	<b>260.453</b>	<b>73.182</b>
Provisiones a corto plazo	8.141	4.989	3.151
Deudas a corto plazo	465.072	443.273	51.800
Deudas comerciales y otras cuentas a pagar	147.164	122.599	24.565
Periodificaciones a corto plazo	13.258	19.592	-6.335
<b>Total Pasivo</b>	<b>2.207.039</b>	<b>2.005.912</b>	<b>201.127</b>

### Acciones propias

La sociedad no tiene acciones propias. Durante el año, no se han producido transacciones con acciones propias.

### Plazos de pago a empresas proveedoras

En cuanto al plazo medio de pago a empresas proveedoras en 2022, en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. ha sido de 27 días, en Transports de Barcelona ha sido de 27 días, en Projectes i Serveis de Mobilitat, de 23 días, y en TMB, S.L., de 21 días.

En los últimos tiempos, la sociedad está adaptando los plazos de pago a empresas proveedoras con el objetivo de acercarlos al período medio de pago, por debajo del máximo establecido en la normativa de morosidad.

### Riesgos asociados a instrumentos financieros

Véase Nota 7.9. de las Cuentas Anuales del ejercicio 2022 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona.

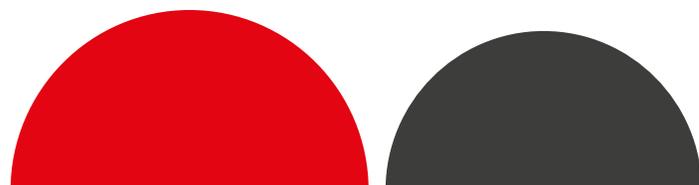


## 9.3. Información fiscal

### Beneficios obtenidos país por país

Las sociedades del Grupo TMB como Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. siempre presentan sus respectivas Cuentas de pérdidas y ganancias iguales a cero beneficios, salvo cuando se ha vendido un inmueble o un activo financiero de su propiedad.

En cuanto a las demás sociedades del Grupo, el resultado ha sido:



**5.994,9 €**

Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A.

**142,12 €**

Transports Metropolitans de Barcelona, S.L.

### Impuestos sobre beneficios pagados

En el año 2022, no se ha pagado impuesto de sociedades de 2021 de ninguna sociedad del Grupo TMB. Esta información se desarrolla en las Cuentas anuales del ejercicio (situación fiscal).

### Subvenciones públicas

Esta información se desarrolla en las Cuentas anuales del ejercicio (apartado en lo referente a las subvenciones, donaciones y legados). Las subvenciones recibidas por FMB, S.A. y TB, S.A. en el año 2022 han sido:

Año 2022 (en miles de euros)	FMB, S.A.	TB, S.A.
Subvenciones al servicio de la ATM	374.271	266.947
Subvenciones especiales del AMB por títulos sociales	3.108	4.662
Subvenciones del Instituto Municipal de Servicios Funerarios por servicios de bus en los cementerios		83
Subvenciones proyectos y otros		1.214
Subvenciones en capital	26.572	12.951

Dentro de las subvenciones al servicio de la ATM, en FMB, S.A. se incluyen **47.830 mil euros de subvenciones** por renting de trenes y **119.527 mil euros de subvenciones** por cánones de la L9/L10.

## 9.4. Inversiones

En 2022, se ha hecho un gran esfuerzo inversor en las sociedades del Grupo Consolidado de TMB, ya que las inversiones han ascendido a 203,1 millones de euros, destacando sobre todo las adquisiciones de trenes y autobuses.



### Inversiones a FMB, S.A.

Las inversiones más significativas del ejercicio han sido las siguientes:



**Aplicaciones informáticas:** licencias de la plataforma de gestión de accesos privilegiados a los telemandos operacionales (PAM), Big Data, APP movilidad, Planificación y Prestación del Servicio (PPS), y dispositivos Wmal del sistema de monitorización dentro de la plataforma Davana.



**Edificios y otras construcciones:** cabe destacar la sala de los vestuarios de Zal-Riu Vell y el alumbrado del Taller de Vilapicina.



**Instalaciones fijas:** cabe resaltar las inversiones destinadas a la automatización de accesos a estaciones, la integración de la Cámara de Tensión de la L3 en el telemando de energía y la modificación de puertas de andén.



**Maquinaria, instalaciones y utillaje:** cabe destacar el auscultador de vía, el medidor de parámetros de rueda, el sistema de alimentación ininterrumpida (SAIS) de enclavamientos, la carretilla elevadora eléctrica, el equipo de radiocomunicaciones DMR de Sagrera-Estivill y el sistema de humidificación de Zona Franca-2, entre otros.



**Equipos para procesos de información:** cabe destacar las cajas de discos CPD de Sagrera y servidores HPE Blade.



**Elementos de transporte:** cabe destacar el wifi embarcado y la remodelación de trenes.



**Repuestos por inmovilizado:** hacen referencia principalmente a los bogies de ruedas de trenes, a la ATP-ATO de los trenes de la serie 5000, antenas APR de los trenes de la serie 5000 y a material diverso del parque de trenes (tren stop, TCMS, etc).

Asimismo, las variaciones de inmovilizado en curso ascienden a 97,99 millones de euros, de los que 51,98 millones de euros corresponden a la compra de trenes. Destacan también las inversiones en escalas mecánicas, en renovación de vías (Sagrera-Horta y M. Cristina-Espanya) y en servidores, entre otros.

## Inversiones a TB, S.A.

Del conjunto de inversiones realizadas cabe destacar las siguientes:

 **Aplicaciones informáticas:** hacen referencia a licencias de SAP, Big Data, el Gestor comercial online y de PPS de bus.

 **Edificios y otras construcciones:** cabe destacar las destinadas a los parasoles exteriores de la cochera de Horta y la escritura de la finca FR-05 de Triangle Ferroviari.

 **Maquinaria, instalaciones y utillaje:** cabe destacar los túneles de lavado núm. 1 de Triangle y de Zona Franca, inversiones en climatización de Triangle, Validadores EMV de la T-Mobilitat y el sistema de humidificación de Zona Franca 2, entre otros.

 **Elementos de transporte:** hacen referencia a 55 autobuses estándares híbridos de GNC, 19 articulados híbridos de GNC, 17 autobuses estándares eléctricos, 14 vehículos de doble piso híbridos de gasoil, 10 minibuses de motor diesel, 8 autobuses con pila de hidrógeno, 5 articulados eléctricos y vehículos de flota auxiliar (1 furgoneta y 1 turismo eléctricos y 1 turismo con motor híbrido).

Dentro de los 43,4 millones de euros de variación de inmovilizado en curso destacan los anticipos por la compra de autobuses (incluidos unos destinados al AMB), inversiones en la infraestructura de recarga eléctrica de los autobuses e inversiones en la nueva cochera de Zona Franca Puerto.



## Otras inversiones

En Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. las inversiones han sido de **702,5 mil euros**, cabe destacar las aplicaciones informáticas de soporte TDO, y, dentro de las destinadas a instalaciones fijas, 565,5 mil euros han sido destinados a la 2ª fase de la gran revisión del teleférico de Montjuïc. Dentro de las variaciones de inmovilizado se incluyen las destinadas al AMBici y al proyecto de mejora de las dependencias del teleférico.

En TMB, S.L. cabe destacar la inversión destinada a la plataforma E-commerce evolución, por 64,4 mil euros, y dentro de las variaciones de inmovilizado en curso, las destinadas al local Hola BCN y a material informático.

En cuanto a la Fundación TMB, existen 7 mil variaciones de inmovilizado en curso que corresponden a la restauración del autobús *Tilling Stevens*.

Conceptos	FMB, S.A.	TB, S.A.	PSM, S.A.	TMB, S.L.	Fundación	TOTAL
<b>Inmovilizado Intangible:</b>	<b>1.812,2</b>	<b>1.938,5</b>	<b>15,8</b>	<b>64,4</b>	<b>0,0</b>	<b>3.830,9</b>
Propiedad industrial		0,0				0,0
Aplicaciones informáticas	1.812,2	1.938,5	15,8	64,4		3.830,9
<b>Inmovilizado Material:</b>	<b>7.258,6</b>	<b>49.865,7</b>	<b>573,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>57.697,9</b>
Edificios y otras construcciones	36,2	664,8				701,0
Instalaciones fijas	1.663,8		565,5			2.229,3
Maquinaria, instalaciones y utillaje	1.932,0	726,4	8,1			2.666,5
Subcentrales	22,3					22,3
Mobiliario y utensilios	5,5	17,5				23,0
Equipos para proceso de información	427,8	4,4				432,2
Elementos de transporte	2.438,4	48.452,6				50.891,0
Repuestos para inmovilizado	732,6	0,0				732,6
<b>Subtotal</b>	<b>9.070,8</b>	<b>51.804,2</b>	<b>589,4</b>	<b>64,4</b>	<b>0,0</b>	<b>61.528,8</b>
Variaciones de inmovilizado en curso	97.990,0	43.426,8	113,1	6,9	7,0	141.543,8
<b>Total (miles de euros)</b>	<b>107.060,8</b>	<b>95.231,0</b>	<b>702,5</b>	<b>71,3</b>	<b>7,0</b>	<b>203.072,6</b>

10 \_\_\_\_\_

## Gestión de la Covid-19



# Gestión de la Covid-19

TMB ha participado en las pruebas que se han realizado con el producto *RESYSTEN*

## Limpieza y desinfección:

La gravedad de la enfermedad ha disminuido de forma importante entre el período previo a la vacunación y el período posterior. Así, conforme a los datos recibidos a través de la Red Nacional de Vigilancia Epidemiológica, la tasa de hospitalización entre los casos ha disminuido considerablemente, así como la de los ingresos en la UCI. Este contexto permite adaptar algunas de las medidas de control de la transmisión que se han implementado mediante las siguientes resoluciones relativas a la obligatoriedad del uso de la mascarilla: Real Decreto 286/2022, de 19 de abril, Resoluciones de la Generalitat de Catalunya SLT/915/2022, de 31 de marzo y Resolución SLT/1131/2022, de 21 de abril.

De acuerdo con el nuevo marco normativo y según la propuesta conjunta recogida en el acta de la reunión del Grupo de Coordinación Covid-19 de la ATM, **se propone la normalización del servicio de limpieza y volver a las medidas de limpieza y desinfección adecuadas a las características de los centros de trabajo e intensidad de uso.**

Así pues, se dan por finalizados todos los servicios de desinfección derivados de la pandemia de Covid-19 a partir de septiembre de 2022. A partir de esa fecha, dentro de la red de metro se realiza como mínimo la limpieza y

desinfección diaria de todos los espacios y elementos de uso público, interno y compartido de todas las instalaciones (estaciones, dependencias, trenes, edificios, talleres y bases de mantenimiento).

En cuanto a la red de bus, **la limpieza y desinfección de autobuses ha continuado siendo una de las prioridades.** La flota de autobuses se ha desinfectado de forma diaria hasta el verano y posteriormente ha ido bajando hasta llegar a la situación actual de un día por semana. El personal extra de limpieza sigue rigurosamente los procesos de desinfección que están definidos en el protocolo de actuación y en la norma de seguridad.

Destaca la acreditación oficial de las redes de TMB, metro y bus, con el certificado Applus en lo que se refiere a la aplicación de los protocolos y procedimientos de limpieza, desinfección y control, así como de organización y atención al cliente.

TMB ha participado en las pruebas que se han realizado con el producto RESYSTEN: es un producto fotocatalítico que, aplicado sobre las superficies y en presencia de luz, asegura un efecto de limpieza permanente que aumenta la seguridad sanitaria entre las actuaciones de desinfección programadas por los métodos convencionales. Actualmente, se está a la espera del informe final.



### Comunicación interna:

En el ejercicio 2022, se inició todavía con las limitaciones impuestas por la pandemia de la Covid-19, y Comunicación interna siguió siendo el referente informativo interno. El sitio específico en la intranet siguió aglutinando toda la información referida a: Normativa, Instrucciones internas, Noticias, Recursos informativos, Preguntas sobre restricciones de actividad por la Covid-19 en Cataluña, el apartado de FAQs y el Info TMB.



### Impacto económico en TMB:

A lo largo del ejercicio 2022, el impacto de la Covid-19 en las necesidades de TMB, respecto a las previstas en el Contrato-Programa, informado a la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), ha sido de 72,17 millones de euros:

Impacto de la Covid-19 en las necesidades de TMB en el año 2022	
Impacto en los ingresos	66.013
Incremento de los gastos	6.157
<b>Total impacto de la Covid-19 en las necesidades de TMB</b>	<b>72.170</b>

(Miles de euros)

Como puede verse, el mayor impacto corresponde a la disminución de ingresos (recaudación), debido a la reducción de pasaje por un año sin pandemia.

11

---

Eventos importantes después del cierre del ejercicio

---



## Eventos importantes después del cierre del ejercicio

El día 30 de enero de 2023, el AMB puso en marcha el nuevo servicio de bicicleta compartida del área metropolitana de Barcelona (AMBicic) en los siguientes municipios: Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, El Prat de Llobregat y Sant Just Desvern. Posteriormente, el servicio, que gestiona Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A., se extenderá progresivamente hasta llegar a 15 municipios metropolitanos.

Tras el cierre del ejercicio, no se ha producido ningún evento destacable que no estuviera contemplado dentro de los planes económicos y operacionales previstos para el año 2023.

Sin embargo, a raíz del Real Decreto Ley 20/2022, de 27 de diciembre, que garantiza la bonificación establecida por la administración del Estado de un 30% de descuento en determinados títulos de transporte (T-usual, T-jove), condicionado al descuento adicional del 20% que las administraciones consorciadas en la ATM acordaron el 19 de diciembre en Consejo de Administración, **las tarifas del transporte público se mantendrán con los mismos descuentos durante el primer semestre de 2023, salvo el título T-casual, que no tendrá bonificación.**



La evolución de la pandemia de Covid-19 y los cambios normativos que se han producido recientemente por esta evolución, como el fin de la obligatoriedad de uso de la mascarilla en el transporte público, han comportado la decisión de **derogar en TMB el Plan de Salud y Seguridad frente al coronavirus SARS-CoV-2, versión 9 de 5 de agosto de 2022 desde el 16 de febrero.** La medida supone, en lo que se refiere a las medidas de prevención de contagios, volver a la situación previa a la pandemia.



12 \_\_\_\_\_

Tabla de  
contenidos  
del estado de  
información  
no financiera

---

# Tabla de contenidos del estado de información no financiera



En cumplimiento de la Ley 11/2018 de 28 de diciembre, se ha incorporado a este Informe de Gestión de 2022 de todo el grupo consolidado el Estado de Información no Financiera (EINF) de la sociedad, de acuerdo con los contenidos y requisitos exigidos por la presente ley, que se desarrolla a lo largo de los diferentes capítulos de este informe.

El EINF se ha elaborado a través de descripciones de las principales actuaciones realizadas durante el año 2022 en los ámbitos medioambientales, sociales y relativos al personal de la sociedad, los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el cohecho, y sobre la relación de la empresa con la sociedad, mediante los principios de precisión, equilibrio, claridad, comparabilidad, fiabilidad y puntualidad.

Estas actuaciones vienen acompañadas de indicadores clave de resultados no financieros representativos de la actividad de la sociedad, basados, siempre que ha sido posible, porque son aplicables al ámbito del transporte público y también porque se ha dispuesto de la información correspondiente, en estándares de información internacionales de sostenibilidad de Global Reporting Initiative (GRI). En otros casos, se han utilizado indicadores similares o aquellos más específicos comúnmente utilizados en el sector del transporte público para complementar la información.

Por último, tal y como indica la ley, el EINF se ha verificado por una empresa prestamista independiente de servicios de verificación.

Modelo de negocio	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
Sociedades del Grupo Misión, Visión y Valores de TMB Modelo de Negocio Entorno institucional Servicios y productos de TMB Gobernanza Grupos de interés	Breve descripción del modelo de negocio	GRI 2.1b,c,d GRI 2.2a; GRI 2.3d GRI 2.9; GRI 2.10; GRI 2.11a; GRI 2.23; GRI 2.28; GRI 2.29 GRI 3.1b	Capítulo 2 y Apartados 3.1; 5.1.1 y 5.3.1	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad (Nota 1) y apartado 9.4
Introducción Estado de Información No Financiera	Ley 11/2018, de 28 de diciembre	GRI 1 Requerimientos 1,2,8. GRI 2.1a; GRI 2.3 a,b,c; GRI 2.5	Capítulo 1	
Gestión del riesgo	Sistema de gestión de riesgos y tipo de riesgos y acciones correctivas	GRI 2.25a y GRI 201.2	Apartado 5.2	Ver apartado. 7.4.3 <i>Fondos Next Generation EU</i>
Materialidad	Temas materiales	GRI 1 Req. 3,4,5,6; GRI 3.1a; GRI 3.2a; GRI 3.3; GRI 201.2	Apartado 5.3.2	GRI 3.3 afecta a todos los temas materiales tratados en el documento. Ver también apartados 2.2.1 y 9.1
<b>I. Información sobre cuestiones medioambientales</b>				
I.1. Prevención de riesgos medioambientales	Cobertura de Riesgos medioambientales	GRI 307.1	Apartado 7.1.1	No ha habido sanciones en materia medioambiental
I.2. Contaminación	<ul style="list-style-type: none"> <li>· SGAiE (ISO 14001/50001)</li> <li>· Medidas de lucha contra el cambio climático</li> <li>· Participación de TB en proyectos de lucha contra el cambio climático</li> <li>· Otros tipos de contaminación</li> </ul>	GRI 305.1 GRI 305.4 GRI 305.5	Apartados 7.1.2; 7.4.1 y 7.4.2	Ver también 7.4.3 <i>Fondos Next Generation EU</i> y 7.4.5 Proyecto de la Ley de movilidad sostenible
I.3. Economía circular y prevención y gestión de los recursos	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Prevención y gestión de residuos</li> <li>· Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales</li> <li>· Cuantificación de los Residuos de TB y Metro</li> <li>· Desperdicio alimentario</li> </ul>	GRI 306.2 y GRI 306.4	Apartado 7.2.1	

Modelo de negocio	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
I.4. Uso sostenible de los recursos	Consumos de energía, carburante y agua Fomento de la eficiencia energética en el metro. Aprovechamiento del agua de los Pozos de agotamiento.	GRI 302, GRI 303, GRI 306.1 y GRI 306.5	Apartados 7.3 y 7.2.1	
I.5. Cambio Climático	Evolución de las Emisiones de CO <sub>2</sub> (en toneladas) y Medidas contra el cambio climático	GRI 201.2 y GRI 305.1	Apartados 7.4.1 y 7.3.2	Ver 7.4.4 Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (Taxonomía)
I.6. Protección de la Biodiversidad		GRI 304	Apartado 7.2.2	La actividad de TMB no afecta a ningún espacio natural protegido
<b>II. Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal</b>				
II.1. Ocupación	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Contratación laboral</li> <li>· Procesos de selección y promoción</li> <li>· Plantilla por género, plantilla por edades,</li> <li>· Plantilla por nacionalidades,</li> <li>· Plantilla por clasificación profesional</li> <li>· Plantilla por Modalidad de contrato</li> <li>· Plantilla con discapacidad</li> <li>· Despidos</li> <li>· Remuneraciones por género, edades y clasificación profesional. Brecha salarial</li> <li>· Desconexión laboral</li> </ul>	GRI 2.7 GRI 2.21 GRI 202.1 GRI 202.2 GRI 401 GRI 405.1 y 405.2	Apartados 6.1 y 6.3.1	
II.2. Organización del trabajo	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Medidas de conciliación familiar</li> <li>· Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios</li> <li>· Horas de absentismo</li> </ul>	GRI 401.3	Apartado 6.3.1	
II.3. Salud y Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Salud, seguridad y bienestar laboral</li> <li>· Lesiones por accidentes de trabajo</li> <li>· Enfermedades profesionales</li> </ul>	GRI 403	Apartados 6.4 y 6.2.1	Se complementa con la información de la gestión de la Covid-19 (Capítulo 10)
II.4. Relaciones Sociales	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Negociación colectiva y comisiones de trabajo</li> <li>· Integración y cohesión de las personas empleadas</li> <li>· Organización del diálogo social</li> <li>· Comunicación interna</li> </ul>	GRI 2.30 GRI 402 GRI 404.2	Apartados 6.3.2 y 6.3.3	Nuevo Convenio Colectivo 2022-2025 y Plan de Pensiones de TB

Modelo de negocio	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
III.5. Formación	Actividad formativa y Desarrollo del talento	GRI 404.1 y GRI 404.3	Apartados 6.2.1 y 6.2.2	
III.6. Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	Descripción de las principales actuaciones en materia de accesibilidad de los servicios.		Apartado 4.1.4	
III.7. Igualdad	Acciones realizadas en materia de igualdad	GRI 406	Apartados 6.3.4	Ver también formación en derechos humanos (Apartado 8.4)
<b>III. Información sobre respeto a los derechos humanos</b>		GRI 410 y GRI 412	Apartado 8.4	TMB desarrolla su actividad teniendo en cuenta en todo momento el respeto por los derechos humanos fundamentales
<b>IV. Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno</b>		GRI 2.15, GRI 2.27, GRI 205, GRI 415, GRI 418 y GRI 419	Apartados 2.1.3, 4.3.2, 5.1.2 y 5.3	
<b>V. Sociedad</b>				
V.1. Compromisos de la Empresa con el desarrollo sostenible	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Adquisiciones en ámbito local</li> <li>· Impacto económico, social y ambiental de TMB</li> <li>· Fundación TMB</li> </ul>	GRI 2.17, GRI 2.22, GRI 2.23, GRI 2.24, GRI 2.26, GRI 204 y GRI 413.1	Apartados 8.1. y 8.2	Ver también apartado 2.2.1 Plan Estratégico
V.2. Subcontratación y Empresas Proveedoras	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Procedimiento interno P716</li> <li>· Aplicación de la Ley de contratación (Ley 9/2017)</li> </ul>	GRI 308, GRI 407, GRI 408, GRI 409 y GRI 414	Apartado 2.1.3	Actualmente, todos los Pliegos de Condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones en materia ambiental y social
V.3. Consumidores	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Perfil del Cliente de bus según variables sociodemográficas</li> <li>· Valoración satisfacción de los clientes</li> <li>· Seguridad del Servicio</li> <li>· Comunicación corporativa</li> <li>· Quejas, Reclamaciones y Sugerimientos</li> </ul>	GRI 2.6 GRI 2.25 b,c,d,e GRI 416.1	Apartados 2.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.3, 4.4. y 4.5	Se complementa con la información de la gestión de la Covid-19 (Capítulo 10)

Modelo de negocio	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
V.4. Información Fiscal	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Beneficios obtenidos país por país</li> <li>· Impuestos sobre beneficios pagados</li> <li>· Subvenciones públicas del ejercicio</li> </ul>	GRI 201.4 y GRI 207.4	Apartados 9.1, 9.2 y 9.3	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad.
<b>VI. Información financiera</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Operaciones de tesorería y planificación financiera</li> <li>· Cuenta de Pérdidas y Ganancias</li> <li>· Balance de situación a 31 de diciembre</li> <li>· Otra información financiera</li> </ul>	GRI 201.1, GRI 201.3 y GRI 203.1	Apartados 9, 9.1, 9.2 y 9.4	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad. Ver Nota 13 (GRI 201.3)



