



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

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

=====

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

Abril 2022



PROFORMA

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

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES 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 2021 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 2021, 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.



PROFORMA

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.

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 consolidadas en su conjunto. Adicionalmente, para el ejercicio 2021, la financiación del Grupo se complementa por la Autoritat del Transport Metropolità, con fondos específicos para cubrir las mayores necesidades derivadas de la pandemia de la Covid-19 (ver Notas 6.3.1, 6.3.3 de la memoria). Por otro lado, tal y como se explica en la Nota 15.3, para el ejercicio 2022 la demanda global de la red de transporte público todavía está por debajo de los valores previos a la pandemia, en este sentido, todavía se está negociando entre las Administraciones los convenios y acuerdos de financiación que tendrían que permitir cubrir, las mayores necesidades corrientes y de capital del sistema de transporte gestionado por la Autoritat del Transport Metropolità, en el que está integrado el grupo TMB, para el año 2021 y siguientes, así como el déficit adicional provocado por la Covid-19.

Respuesta del auditor

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

Gastos de personal

Descripción

Los gastos de personal representan una parte muy relevante de los gastos 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.



PROFORMA

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.

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 2021, 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.



PROFORMA

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

Responsabilidades de los administradores 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.



PROFORMA

- 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.
- 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 2022

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

PROFORMA

Antoni Clapés i Donadeu (17879)

Grupo Consolidado
Transports Metropolitans de Barcelona

CUENTAS ANUALES 2021



**Transports
Metropolitans
de Barcelona**

ÍNDIX

1. BALANCE.....	1
2. CUENTA DE RESULTADOS.....	3
3. ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO.....	4
4. ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO.....	5
5. MEMORIA	
NOTA 1 – PERÍMETRO DE LA CONSOLIDACIÓN	7
NOTA 2 – BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS	24
NOTA 3 – NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN	30
NOTA 4 – INMOVILIZADO MATERIAL	45
NOTA 5 – INMOVILIZADO INTANGIBLE	59
NOTA 6 – ENTIDADES PÚBLICAS.....	62
NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS.....	81
NOTA 8 – MONEDA EXTRANJERA.....	111
NOTA 9 - SITUACIÓN FISCAL.....	112
NOTA 10 - INGRESOS Y GASTOS.....	124
NOTA 11 - PROVISIONES Y CONTINGENCIAS.....	131
NOTA 12 – INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE.....	132
NOTA 13 – RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL	139
NOTA 14 – SUBVENCIONES, DONACIONES I LEGADOS.....	144
NOTA 15 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	152
NOTA 16 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	157
NOTA 17 – OTRA INFORMACIÓN.....	160
NOTA 18 – INFORMACIÓN SEGMENTADA.....	163

GRUPO CONSOLIDADO
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA
BALANCE

BALANCE CONSOLIDADO DEL GRUPO TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA

Balance de Situación Consolidado a 31 de Diciembre de 2021 y 2020
(Euros)

	Nota	Año 2021	Año 2020
ACTIVO			
ACTIVO NO CORRIENTE		1.715.861.607,69	1.471.772.038,04
Inmovilizado intangible	5	16.178.300,19	16.175.294,85
Gastos de investigación y desarrollo		0,00	0,00
Patentes, licencias, marcas y similares		6.195,80	6.913,77
Aplicaciones informáticas		11.502.607,13	11.314.425,37
Otro inmovilizado intangible		4.669.497,26	4.853.955,71
Inmovilizado material	4	986.166.160,88	820.271.154,78
Terrenos y construcciones		236.099.537,52	222.154.340,38
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		521.982.964,75	377.514.366,41
<i>Elementos de transporte</i>		451.334.652,63	314.693.127,60
<i>Otros</i>		70.648.312,12	62.821.238,81
Inmovilizado en curso y anticipos		228.083.658,61	220.602.447,99
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo		6.172.062,12	5.280.979,57
Participación en empresas asociadas por puesta en equivalencia		6.112.062,12	5.280.979,57
Créditos a empresas		60.000,00	0,00
Inversiones financieras a largo plazo	7	707.234.520,24	629.970.154,92
Instrumentos de patrimonio		3.589.316,42	3.587.816,42
Valores representativos de deuda		1.542,65	1.542,65
Otros activos financieros		74.179.382,50	75.945.320,58
Entidades Públicas	6	629.464.278,67	550.435.475,27
<i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>		615.989.267,39	550.435.475,27
<i>Otras deudas Entidades Públicas</i>		13.475.011,28	0,00
Actius per impost diferit		110.564,26	74.453,92
ACTIVO CORRIENTE		290.050.847,05	256.002.669,38
Existencias		15.839.684,72	15.664.781,23
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	7	186.587.670,82	226.535.236,39
Deudores varios		9.892.863,52	11.141.002,12
Personal		1.990.131,70	1.966.205,98
Otros créditos con Administraciones Públicas		39.960.174,95	31.675.641,57
Entidades Públicas	6	134.744.500,65	181.752.386,72
<i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>		131.787.571,95	175.360.969,22
<i>Otras deudas Entidades Públicas</i>		2.956.928,70	6.391.417,50
Inversiones financieras a corto plazo	7	21.425,31	3.367.653,45
Instrumentos de patrimonio		0,00	3.286.228,14
Otros activos financieros		21.425,31	81.425,31
Periodificaciones a corto plazo		415.030,09	172.889,75
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		87.187.036,11	10.262.108,56
Tesorería		84.779.346,44	7.076.107,36
Otros activos líquidos equivalentes		2.407.689,67	3.186.001,20
TOTAL ACTIVO		2.005.912.454,74	1.727.774.707,42

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

Balance de Situación Consolidado a 31 de Diciembre de 2021 y 2020
(Euros)

	Nota	Año 2021	Año 2020
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
PATRIMONIO NETO		863.908.899,45	677.660.508,63
Fondos propios	7.10	316.382.927,62	313.958.718,37
Capital escriturado		18.641.641,48	18.641.641,48
Reservas		296.746.871,10	294.052.142,02
Resultado de ejercicios anteriores		-1.429.794,21	0,00
Resultado del ejercicio		2.424.209,25	1.264.934,87
Ajustes por cambio de valor	7	-35.283.115,33	-53.791.990,93
Operaciones de cobertura		-35.283.115,33	-53.791.990,93
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14.1	582.809.087,16	417.493.781,19
PASIVO NO CORRIENTE	7	881.550.526,68	798.146.556,30
Provisiones a largo plazo		6.037.779,08	9.600.000,00
Deudas a largo plazo		875.512.747,60	788.546.556,30
Deudas con entidades de crédito		509.078.136,81	477.308.239,58
Acreedores por arrendamiento financiero		270.730.297,77	198.238.269,44
Derivados financieros		27.595.142,76	45.346.166,82
Otros pasivos financieros		68.109.170,26	67.653.880,46
PASIVO CORRIENTE		260.453.028,61	251.967.642,49
Provisiones a corto plazo	11	4.989.121,43	17.238.851,01
Deudas a corto plazo	7	113.272.735,08	92.130.699,25
Deudas con entidades de crédito		27.784.502,15	35.420.971,08
Acreedores por arrendamiento financiero		39.674.904,90	24.559.390,94
Derivados financieros		7.945.409,45	8.718.945,59
Otros pasivos financieros		37.867.918,58	23.431.391,64
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		122.598.816,33	124.948.073,99
Proveedores		27.598.084,58	18.413.923,99
Acreedores varios		53.520.525,03	66.194.908,20
Personal, remuneraciones pendientes de pago		23.081.848,44	22.238.514,47
Otras deudas con Administraciones Públicas		18.398.358,28	18.100.727,33
Periodificaciones a corto plazo		19.592.355,77	17.650.018,24
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		2.005.912.454,74	1.727.774.707,42

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Balance a 31 de diciembre de 2021.

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 2021 y 2020

(Euros)

	Nota	Año 2021	Año 2020
A) OPERACIONES CONTINUADAS			
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	10.1		
Ventas		246.156.839,81	196.545.895,98
Accesorios a la explotación		33.613.838,08	29.661.507,99
Subvenciones especiales		8.065.654,69	9.577.721,40
Subvenciones al servicio		618.674.340,80	660.058.238,22
<i>Subvenciones al servicio</i>		423.224.830,80	414.892.536,22
<i>Subvenciones por impacto COVID-19</i>		195.449.510,00	245.165.702,00
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		906.510.673,38	895.843.363,59
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	10.2		
Aprovisionamientos		-21.954.144,00	-20.100.312,31
Carburantes y Electricidad		-39.708.384,96	-31.229.250,18
Personal operativo		-460.777.987,75	-449.460.371,44
Servicios exteriores		-318.437.756,33	-328.356.472,81
Tributos		-837.784,60	-666.292,64
Variaciones de provisiones		-2.560.737,30	-690.158,51
Deterioro y resultado por ventas de inmovilizado		3.817.764,03	130.403,15
Otros resultados		53.439,14	0,00
TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES		-840.405.591,77	-830.372.454,74
Amortizaciones	10.3	-80.522.721,31	-69.884.557,98
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	10.5	36.260.836,53	28.084.517,58
AMORTIZACIÓN NETA		-44.261.884,78	-41.800.040,40
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		-884.667.476,55	-872.172.495,14
GASTOS FINANCIEROS	10.4		
Gastos financieros por saneamiento CP		-22.111.308,15	-22.783.727,09
Resultado financiero estructural		1.916.198,38	-2.304.524,28
TOTAL GASTOS FINANCIEROS		-20.195.109,77	-25.088.251,37
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIO SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA		831.082,55	2.607.863,87
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS ANTES DEL IMPUESTO DE SOCIEDADES		2.479.169,61	1.190.480,95
Impuesto sobre Sociedades		-54.960,36	74.453,92
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)		2.424.209,25	1.264.934,87
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS			
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)		0,00	0,00
RESULTADO DEL EJERCICIO		2.424.209,25	1.264.934,87

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte de la Cuentas de Pérdidas y Ganancias a 31 de diciembre de 2021.

**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 31-12-2021 y 31-12-2020

(Euros)

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

	Notas	Año 2021	Año 2020
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		2.424.209,25	1.264.934,87
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
II. Por cobertura de flujos de efectivo	7	9.629.710,26	-13.363.077,99
III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14.1	201.820.849,54	147.137.864,26
B) Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		211.450.559,80	133.774.786,27
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
IX. Por cobertura de flujos de efectivo	7	8.879.165,34	8.622.438,46
X. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14.1	-36.505.543,57	-28.340.344,65
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		-27.626.378,23	-19.717.906,19
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		186.248.390,82	115.321.814,95

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

	Capital		Reservas	Resultado ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
	Escriturado	No exigido						
SALDO INICIO DEL EJERCICIO 2020	18.641.641,48		287.586.137,51	0,00	6.466.004,51	-49.051.351,40	298.696.261,58	562.338.693,68
I. Total ingresos y gastos reconocidos					1.264.934,87	-4.740.639,53	118.797.519,61	115.321.814,95
III. Otras variaciones del patrimonio neto			6.466.004,51		-6.466.004,51			0,00
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2020	18.641.641,48		294.052.142,02	0,00	1.264.934,87	-53.791.990,93	417.493.781,19	677.660.508,63
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
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2021	18.641.641,48		296.746.871,10	-1.429.794,21	2.424.209,25	-35.283.115,33	582.809.087,16	863.908.899,45

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto 31 de diciembre de 2021.

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 31-12-2021 y 31-12-2020**

(Euros)

	Notas	Año 2021	Año 2020
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN			
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos		2.479.169,61	1.190.480,95
2. Ajustes del resultado		62.315.446,13	64.840.183,26
a) Amortización del inmovilizado (+)	10.3	80.522.721,31	69.884.557,98
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)		2.916.994,96	75.461,67
c) Variación de provisiones (+/-)	10.2	-356.257,66	614.696,84
d) Imputación de subvenciones (-)	10.5	-36.260.836,53	-28.084.517,58
e) Resultados por bajas y ventas del inmovilizado (+/-)	10.2	-3.817.764,03	-130.403,15
f) Resultados por bajas y ventas de instrumentos financieros (+/-)	7.5	0,00	0,00
g) Ingresos financieros (-)	10.4	-8.792.145,68	-2.455.135,16
h) Gastos financieros (+)	10.4	28.979.859,89	27.537.013,99
i) Diferencias de cambio (+/-)	10.4	7.395,56	6.372,54
k) Otros ingresos y gastos (+/-)		-884.521,69	-2.607.863,87
3. Cambios en el capital circulante		56.284.653,54	-65.867.208,45
a) Existencias (+/-)		-76.860,56	-2.281.841,28
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	7	62.736.704,69	-38.234.071,12
c) Otros activos corrientes (+/-)	7	-242.140,34	26.698,15
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	7	-1.241.912,56	-20.735.008,13
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	7	1.942.370,85	-807.507,77
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)		-6.833.508,54	-3.835.478,30
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		-25.809.316,56	-22.744.954,55
a) Pago de intereses (-)	10.4	-26.959.278,62	-24.128.718,61
b) Cobro de dividendos (+)		354.966,27	473.206,00
c) Cobro de intereses (+)	10.4	1.847.772,34	1.594.251,21
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)		-1.328.354,41	0,00
e) Otros pagos (cobros) (+/-)	10.4	275.577,86	-683.693,15
5. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4)		95.269.952,72	-22.581.498,79
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
6. Pagos por inversiones (-)		-234.921.376,88	-227.189.780,59
b) Inmovilizado intangible	5	-3.571.491,83	-2.625.348,63
c) Inmovilizado material	4	-229.548.136,39	-219.848.540,97
e) Otros activos financieros		-1.500,00	0,00
g) Otros activos	7	-1.800.248,66	-4.715.890,99

**GRUPO CONSOLIDADO
TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA**

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

(Euros)

	<u>Notas</u>	<u>Año 2021</u>	<u>Año 2020</u>
7. Cobros por desinversiones (+)		59.159.380,28	40.192.077,13
b) Inmovilizado intangible		0,00	0,00
c) Inmovilizado material	4	290.169,06	136.444,14
e) Otros activos financieros	7	58.127.370,56	39.758.598,14
g) Otros activos	7	741.840,66	297.034,85
8. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (6+7)		-175.761.996,60	-186.997.703,46
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		46.048.092,56	27.278.307,07
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	14	46.048.092,56	27.278.307,07
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		111.376.274,43	110.448.626,99
a) Emisión:			
2.Deudas con entidades de crédito (+)	7	185.121.457,22	163.935.115,09
4.Otras deudas (+)		310.367,20	0,00
b) Devolución y amortización de:			
2.Deudas con entidades de crédito (-)	7	-74.055.549,99	-51.435.854,54
4.Otras deudas (-)	7	0,00	-2.050.633,56
12. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (9+10)		157.424.366,99	137.726.934,06
D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO		-7.395,56	-6.372,54
E) AUMENTO / DISMIN.NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.(5+8+12)		76.924.927,55	-71.858.640,73
Efectivo o equivalentes al principio del ejercicio		10.262.108,56	82.120.749,29
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio		87.187.036,11	10.262.108,56

Las notas 1 a 18 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Flujos de Efectivo Neto 31 de diciembre de 2021.

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

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 ha vendido 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 2021, 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, pendientes de formulación 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. 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 Área 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 y formación, escrita y gráfica, por radio, televisión o cualquier otro medio tecnológico, la publicidad, tanto propia como de terceros, en cualquier modalidad, incluyendo la explotación de espacios para esta finalidad, la telefonía y cualquier sistema de telecomunicaciones, incluido el transporte de señales o comunicaciones, por cable u otros medios.
- f) La adquisición, construcción, reparación, montaje, reforma, conservación y mantenimiento de todo tipo de bienes inmuebles y de edificios, materiales, equipamientos, instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, estructuras, terrenos, dependencias y toda clase de bienes muebles necesarios o afectos a la explotación de servicios de transporte y tanto para la explotación de todo el patrimonio como para su comercialización y rentabilización, de forma directa o junto con otras empresas sea cual sea su objeto social, tanto nacionales como extranjeras.
- g) La actividad de gestor de carga del sistema eléctrico para el suministro de energía eléctrica según la normativa que lo regula, como sujeto para desarrollar la actividad destinada al suministro de energía eléctrica para la 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 31-12-2021 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. En fecha 13 de diciembre de 2009 se puso en servicio el primer tramo de 5 estaciones: Can Zam, Singuerlin, Església Major, Fondo y Can Peixauet, todas dentro del término municipal de Santa Coloma de Gramenet. En fecha 18 de abril de 2010 entraron en funcionamiento las estaciones de Gorg, La Salut, Llefià dentro del término municipal de Badalona (L-10) y Bon Pastor en Barcelona y también el tramo de Can Peixauet a Bon Pastor. En fecha 26 de junio de 2010 se pusieron en funcionamiento 2 estaciones más, Onze de Setembre y La Sagrera, pertenecientes al término municipal de Barcelona, y el 19 de septiembre de 2011 entró en funcionamiento la estación de Santa Rosa situada entre las de Fondo y Can Peixauet en el término municipal de Santa Coloma de Gramenet.

El 12 de febrero de 2016, se inauguró el tramo L9 Sud, formado por 15 estaciones y 19,6 kilómetros de longitud. Dicho tramo pasa por los municipios de Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat y El Prat de Llobregat, con las estaciones de Zona Universitària, Collblanch, Torrassa, Can Tries/Gornal, Europa Fira, Fira, Parc Logístic, Mercabarna, Les Moreres, El Prat Estació, Cèntric, Parc Nou, Mas Blau, Aeroport T2 y Aeroport T1. Con este tramo, 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.

El 8 de septiembre de 2018 entró en servicio la L10 Sud del metro de Barcelona que eleva a 38,8 kilómetros los tramos automatizados de la red. Constaba inicialmente de 5 estaciones, de las cuales 2 fueron de nueva construcción, Foneria y Foc, y las otras 3 eran comunes a la L9 Sud, Collblanch, Torrassa y Can Tries/Gornal. Los días 2 de marzo y 23 de noviembre de 2019 entraron en funcionamiento, respectivamente, las estaciones de Provençana y Ciutat de la Justícia. El día 1 de febrero de 2020 entró en servicio la estación de Zona Franca, la cual está construida en viaducto en la calle A del polígono industrial de la Zona Franca. El día 7 de noviembre de 2021 se

han puesto en servicio tres estaciones en el polígono industrial de la zona franca, que son Port Comercial/La Factoria, Ecoparc i ZAL/Riu Vell. Con éstas, ya son once las estaciones en servicio en la L10 Sud.

El 25 de julio de 2021 ha entrado en servicio la estación Ernest Lluch, que está intercalada entre las de Collbanch 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 i 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 y formación, escrita y gráfica, por radio, televisión o

cualquier otro medio tecnológico, la publicidad, tanto propia como de terceros, en cualquier modalidad, incluyendo la explotación de espacios para esta finalidad, la telefonía y cualquier sistema de telecomunicaciones, incluido el transporte de señales o comunicaciones, por cable u otros medios.

- f) La adquisición, construcción, reparación, montaje, reforma, conservación y mantenimiento de todo tipo de bienes inmuebles y de edificios, materiales, equipamientos, instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones, estructuras, terrenos, dependencias y toda clase de bienes muebles necesarios o afectos a la explotación de servicios de transporte y tanto para la explotación de todo el patrimonio como para su comercialización y rentabilización, de forma directa o junto con otras empresas sea cual sea su objeto social, tanto nacionales como extranjeras.
- g) La actividad de gestor de carga del sistema eléctrico para el suministro de energía eléctrica según la normativa que lo regula, como sujeto para desarrollar la actividad destinada al suministro de energía eléctrica para la 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 Área 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 106 líneas con una longitud (semisuma de los recorridos de ida y vuelta) de 839,21 kilómetros a 31-12-2021.

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

	Líneas 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
Total	17	8	3	28

En 2018 se completó la total implantación de esta nueva red de Bus, que est  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. Durante el año 2020, en sustitución, se ofrecieron los servicios de Barcelona Panorámica (ruta para descubrir Barcelona) y Barcelona Christmas Tour (ruta para disfrutar de las luces de Navidad de Barcelona). En el año 2021 se ha seguido ofreciendo el servicio de Barcelona Christmas Tour, pero no el de Barcelona Panorámica.

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

Transports de Barcelona, SA presta, además, un conjunto de servicios especiales orientados a satisfacer demandas puntuales en la celebración de acontecimientos de carácter social, deportivo,

de interés ciudadano, etc., así como substituir otras empresas de transporte, 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.

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, conexa o accesoria 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 regirá 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 explotación y administración de las líneas de transporte público por autobuses y "Personas con Movilidad Reducida Severa", que han sido objeto de concesión por la Entitat Metropolitana del Transport (actualmente ÀMB).
- b)** La explotación y administración de cualquier otra línea de transporte público o privado por autobuses, microbuses u otros medios de transporte terrestre colectivo de viajeros que puedan ser objeto de adjudicación por cualquier Administración Pública, de cesión por una empresa concesionaria, o de adquisición por cualquier otro título.
- c)** La explotación y administración de cualquier otra actividad relacionada directamente con los transportes terrestres públicos o privados.

Las Cuentas Anuales Consolidadas incorporan los valores de sus Cuentas Anuales Individuales a 30 de noviembre de 2020 (último disponible).

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 (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. En todo caso, cabe contemplar lo que se menciona en el apartado 2.4 siguiente.

2.4 – Impacto del Real Decreto 1/2021

El 30 de enero de 2021 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, por el que se modifica el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, el Plan General de Contabilidad de Pequeñas y Medianas

Empresas aprobado por el Real Decreto 1515/2007, de 16 de noviembre; las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales Consolidadas aprobadas por el Real Decreto 1519/2010, de 17 de septiembre; y las Normas de Adaptación del Plan General de Contabilidad a las entidades sin ánimo de lucro aprobadas por el Real Decreto 1491/2011, de 24 de octubre. Adicionalmente, y como consecuencia del Real Decreto 1/2021, el 13 de febrero de 2021 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoria de Cuentas (ICAC) por la que se dictan normas de registro, valoración y elaboración de cuentas anuales para el reconocimiento de ingresos por la entrega de bienes y la prestación de servicios (en adelante, “Resolución de ingresos”).

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

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

Los cambios afectan a las Sociedades principalmente en las siguientes partidas:

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

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

a) Instrumentos Financieros

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

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

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

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

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

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

- Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias: agrupa los pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias.
- Pasivos financieros a coste amortizado: se han integrado en esta categoría todos los pasivos financieros excepto aquellos que deben valorarse a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias. Por tanto, incluye las anteriores carteras de “Préstamos y partidas a pagar” y “Deudas y otras cuentas a pagar”, tanto por operaciones comerciales como no comerciales.

Clasificación y valoración

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

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

ACTIVOS FINANCIEROS			
Categoría de valoración inicial	Importe en libros determinado según la anterior normativa	Nueva categoría de valoración	Importe en libros determinado según la nueva normativa
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	67.381	Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	67.381
Préstamos y partidas a cobrar	753.941	Activos financieros a coste amortizado	753.941
Activos financieros mantenidos para negociar	3.286	Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	3.286
Activos disponibles para la venta valorados a coste	3.589	Activos financieros a coste	3.589
TOTAL	828.197	TOTAL	828.197

PASIVOS FINANCIEROS			
Categoría de valoración inicial	Importe en libros determinado según la anterior normativa	Nueva categoría de valoración	Importe en libros determinado según la nueva normativa
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	67.381	Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	67.381
Débitos y partidas a pagar	866.079	Pasivos financieros a coste amortizado	866.079
Derivados de cobertura	54.065	Derivados de cobertura	54.065
TOTAL	987.525	TOTAL	987.525

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

En aplicación de la Disposición transitoria 3ª del RD 1/2021, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha optado por continuar aplicando los criterios establecidos en el apartado 6 de Coberturas contables del RD 1514/2007, de 16 de noviembre. La Sociedad describe su política de coberturas contables en la nota 7.6 de estas cuentas anuales consolidadas.

b) Ingresos por ventas y prestación de servicios

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

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

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

- identificar los contratos con clientes;
- identificar las obligaciones a cumplir;

- determinar el precio o la contraprestación de la transacción del contrato;
- asignar el precio de la transacción entre las obligaciones a cumplir, y
- reconocer los ingresos cuando (o a medida que) las Sociedades satisfagan cada obligación comprometida.

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

2.5 – 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 la empresa asociada.

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 2020 y 2021 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 2021 y 2020 son los que resultan de tomar los períodos de amortización que a continuación se detallan:

	<u>Años</u>
- Instalaciones fijas	10-33
- Edificios y otras construcciones	10-66
- Maquinaria e instalaciones	10-12,5
- Utillaje	4-5
- Elementos de transporte	
Trenes series nuevas	25
Autobuses: estándar, articulados y midi	12
Mini autobuses	10
Cabinas	20
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.

Al Telefèric de Montjuïc le son de aplicaci3n las normas europeas CEN relativas al transporte por cable. En estas normas se establece la periodicidad de las grandes revisiones, siendo la primera gran revisi3n a los 15 a1os o a las 22.500 horas de funcionamiento, la que se cumpla primero.

Debido al n1mero de horas de funcionamiento anual del Telefèric de Montjuïc, superior a las 3.000 horas, implicar3a (seg1n la Norma 1709) realizar las grandes revisiones a los 7 a1os la primera, a los 4 o 5 a1os la segunda y cada 2 a1os las siguientes. Esta frecuencia de revisiones es inviable, en t1rminos de tiempo de paro y de coste econ3mico.

Para evitar esta situaci3n, se plante3 una revisi3n de m1ximos en el ejercicio 2014 en la que se substituyeron sistem1ticamente muchos elementos sometidos a fatiga. De esta forma se realiz3 una “puesta a cero” con el objetivo de permitir mantener la frecuencia de grandes revisiones en los 7 a1os (esta solicitud fue aceptada por el Servei de Coordinaci3 i Gestió del Transport Ferroviari i per Cable de la Generalitat de Catalunya).

En este sentido, las vidas 1tiles de todos los elementos afectados por estas “revisiones de m1ximos” se adaptaron a esta situaci3n, 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 act1an como arrendatarias, se presenta el coste de los activos arrendados en el balance de situaci3n seg1n la naturaleza del bien objeto del contrato y, simult1neamente, 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 2020 y 2021 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 valora 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, o 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 en 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, afectan 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 aplicado 98 miles de euros de correcciones por deterioro, quedando un saldo a 31 de diciembre de 2021 de 1.313 miles de euros. En el ejercicio 2020 se dotaron 110 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 2018-2021 y anteriores, por la Administración General del Estado (hasta el Contrato Programa 2013) y las Administraciones Consorciadas (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y AMB) que integran la Autoritat del Transport Metropolità (ver nota 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		Mobiliario y Elementos de transporte				Otros inmovilizados
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2020	22.962	129.013	295.523		268.689	11.174	872.997	56.748	194.739	1.851.845	
(+) Adquisiciones	0	246	3.928		1.270	82	41.484	1.157	137.909	186.076	
(-) Bajas	0	0	12.143		21.590	775	13.327	12.036	0	59.871	
(-) Correcciones valorativas por deterioro	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
(+/-) Traspasos entre partidas	0	3.063	40.754		11.449	82	52.932	2.106	-112.046	-1.660	
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020	22.962	132.322	328.062		259.818	10.563	954.086	47.975	220.602	1.976.390	
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2021	22.962	132.322	328.062		259.818	10.563	954.086	47.975	220.602	1.976.390	
(+) 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	
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021	22.962	139.231	348.025		276.668	11.518	1.091.815	51.737	228.084	2.170.040	
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2020	0	64.069	197.683		214.100	9.417	612.819	52.831	0	1.150.919	
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	0	3.339	8.234		10.372	445	39.895	2.757	0	65.042	
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	24		13	0	0	0	0	37	
(-) Disminuc. por salidas, bajas, reducc. o trasp.	0	13	12.143		21.590	775	13.321	12.036	0	59.878	
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020	0	67.395	193.798		202.895	9.087	639.393	43.552	0	1.156.120	
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2021	0	67.395	193.798		202.895	9.087	639.393	43.552	0	1.156.120	
(+) 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	
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021	0	70.978	203.141		213.520	9.496	640.480	46.259	0	1.183.874	
V.NETO CONT., SALDO FINAL EJERCICIO 2021	22.962	68.253	144.884		63.148	2.022	451.335	5.478	228.084	986.166	

4.2 – Inversiones del año

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

(Miles de euros)	Año 2021
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
Total	242.900

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

(Miles de euros)	Año 2020
Compra trenes	118.660
Autobuses	9.975
Vías	9.089
Cocheras	8.614
Remodelación de estaciones/red	6.742
Señales, Enclavamientos y Telemando	4.275
Mejoras trenes	3.621
Intereses intercalarios trenes y otros	2.978
Equipos informáticos	2.542
Elementos movilidad pasaje (ascensores/escaleras mec.)	2.424
Mejoras edificios/talleres	2.128
Sistemas de voz y datos	1.823
Local Centro médico (Colaboradora)	1.520
Funicular, revisión y material de reserva	1.236
Remodelación trenes serie 2000	967
Maquinaria y utillaje	939
Material de reserva de trenes	854
Electrificación líneas y alumbrado	833
Sistemas de seguridad y protección contra incendios	731
Recarga eléctrica	629
Simulador conducción trenes	540
Subcentrales	521
Sistema de validación y venta	520
Vehículos mantenimiento	514
Local Centro médico (Prevención)	449
Megafonía e interfonía	445
Puertas de andén	352
T-Mobilitat	293
Renovación Teleférico	246
Pozos ventilación y ventilación estaciones/túneles	165
Túneles, máquinas de lavado y depuradoras	151
Centro transformación	151
Red embarcada Bus	140
Climatización	79
Equipos de medida y laboratorio	73
Mobiliario industrial y oficinas	56
Varios	795
Total	186.070

A efectos del Contrato Programa, las inversiones, considerando las correspondientes a inmovilizado intangible, han sido de 67.610 miles de euros, de los cuales 1.200 miles de euros corresponden a la provisión por desamiantado de 6 trenes.

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

	Año 2021	Año 2020
Construcciones	151.490	144.101
Resto de inmovilizado material:		
- Maquinaria	148.175	136.072
- Mobiliario	7.242	6.381
- Equipos para procesos de información	16.623	15.630
- Elementos de transporte	400.300	391.556
- Repuestos	24.737	22.617
Total resto de inmovilizado material	597.077	572.256
Total inmovilizado material	748.567	716.357

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:

Año 2021 (Miles de euros)	Subvenciones recibidas	Coste de los activos relacionados	Valor neto contable
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 Inserso	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
Total	466.848	697.321	433.974

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

Año 2020 (Miles de euros)	Subvenciones	Coste de los activos	Valor neto
	recibidas	relacionados	contable
Subvención Infraestr. Generalitat 2º Convenio	2.807	2.807	0
Subvención Integración tarifaria	733	733	0
Subvención Peaje L-2	162	207	0
Subvención Infraestr. Generalitat 1er Convenio	7.024	5.518	0
Subvención 6 trenes para conversión L-4 a L-2	36.365	36.365	8.563
Subvención ATP-ATO trenes Can Cuiàs	12.403	12.403	3.952
Subvención 16 puertas frontales trenes L-9	6.350	6.350	3.555
Subvención MOU TV	350	367	0
Subvención 6 trenes S/9000	43.674	43.674	34.126
Subvención 12 trenes	76.053	77.452	76.081
Subvención 42 trenes	93.835	95.889	95.889
Subvención 8 trenes	2.538	2.544	2.544
Subvención Inserso	3.682	127.695	0
Subvención medio ambiente reducción emisiones NOx	72	1.080	0
Subvención Integración tarifaria	5.206	5.206	0
Subvención Institut Català d'Energia	216	3.474	171
Subvención Gas Natural por reducción emisiones	11.901	96.827	32.817
Subvención IDAE transformación buses diesel-híbridos	3.516	8.361	4
Subvención IDAE compra buses híbridos	931	6.093	1.748
Subvención Proyecto Scada	58	224	75
Subvención ACCIÓ transformación buses gas-híbridos	127	677	0
Subvención Distribuidora Automática	60	60	30
Subvención ELENA	713	1.832	191
Subvención Wifi Ciudadano	2.571	2.589	178
Subvención vehiculos eléctricos	103	637	372
Ingreso en capital Colaboradora INSS	2.832	2.832	2.832
Total	314.282	541.896	263.128

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:

Año 2021					
Fecha	Nº Elementos	Coste	Amortización	Valor Neto	
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	
Total		248.680	21.546	227.134	

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 ha contabilizado 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 de diciembre de 2021 ya se ha producido la total activación de la inversión asociada.

Año 2020				
Fecha	Nº Elementos	Coste	Amortización	Valor Neto
SABADELL 17-07-2018 (Leasing financiero trenes)	3	23.133	281	22.852
BBVA 17-04-2018 (Leasing financiero trenes)	3	23.159	317	22.842
CAIXABANK 17-04-2018 (Leasing financiero trenes)	2	14.905	130	14.775
BANKIA 27-03-2018 (Leasing financiero trenes)	2	16.254	643	15.611
BBVA 08-04-2009 (Leasing financiero trenes)	3	21.794	4.765	17.029
CAIXABANK 08-04-2009 (Leasing financiero trenes)	2	14.582	3.187	11.395
BANKINTER 23-06-2009 (Leasing financiero trenes)	1	7.299	1.596	5.703
Total		121.126	10.919	110.207

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 2020 se han contabilizado como inversión en curso un importe de 2.264 miles de euros. El contrato se firmó en fecha 22 de noviembre de 2019.

Respecto a los contratos firmados en el ejercicio 2018, queda contabilizado a 31 diciembre de 2020 un importe como inversión en curso de 13.207 miles de euros.

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 2021				PRINCIPAL				
Fecha del Contrato	Importe total del Contrato	Cost 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
LEASINGS								
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
	214.438	214.438		92.219	16.340	105.882	109.288	2.323

(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.

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

(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 2019.

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

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

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

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

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

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 2021, un importe de gastos de urbanización en curso registrados y anticipados por Transports de Barcelona, SA de 13.795 miles de euros.

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 Transports de Barcelona, SA. En esta escritura Transports de Barcelona, SA cede y transfiere al Ayuntamiento de Barcelona dos terrenos destinados a parque forestal, ambas superficies de 29.912 m² y de 29.146 m² respectivamente y por un valor de 200 miles de euros.

4.10 – Bajas de inmovilizado material

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

Año 2021	Valor	Importe	Ingresos	Resultado
	inventario	amortizado		
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
Total	47.727	47.692	291	256

Año 2020	Valor	Importe	Ingresos	Resultado
	inventario	amortizado		
Baja material de parque	11.005	11.005	0	0
Baja elementos informáticos por inventario	1.031	1.031	0	0
Baja mobiliario y utillaje por inventario	775	775	0	0
Baja instalaciones complejas por inventario	879	879	0	0
Baja instalaciones fijas por inventario	12.143	12.143	0	0
Baja maq., instalaciones y utillaje por inventario	20.696	20.696	0	0
Venta carretilla eléctrica	15	15	0	0
Venta vehículos auxiliares	73	73	2	2
Venta de autobuses	13.254	13.248	135	129
Total	59.871	59.865	137	131

Durante el año 2020 se alcanzó la finalización del inventario físico patrimonial, hecho que posibilitó efectuar bajas contables de equipos totalmente amortizados ya retirados.

4.11 – Compromisos de adquisición de inmovilizado y fuentes de financiación

A 31 de diciembre de 2021 los compromisos de adquisición de inmovilizado de las Sociedades son de 524.727 miles de euros (a 31 de diciembre de 2020 eran de 541.369 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 2021 y 2020 han sido los siguientes:

(Miles de euros)	Derechos de Traspaso	Aplicaciones informáticas	Cesión Jocs Florals	Otros inmoviliz.	Total
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2020	6.500	69.733	225	84	76.542
(+) Adquisiciones	0	2.649	0	0	2.649
(-) Bajas	0	0	0	0	0
(+) Traspasos de otras partidas	0	1.660	0	0	1.660
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020	6.500	74.042	225	84	80.851
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2021	6.500	74.042	225	84	80.851
(+) 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
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021	6.500	79.121	225	84	85.930
AMORT.ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2020	1.537	58.095	150	75	59.857
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	184	4.655	0	3	4.842
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0	0
(-) Disminuc.por salidas, bajas, reducc.o trasp.	0	24	0	0	24
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020	1.721	62.726	150	78	64.675
AMORT.ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2021	1.721	62.726	150	78	64.675
(+) 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
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021	1.906	67.617	150	78	69.751
V.NETO CONT., SALDO FINAL EJERCICIO 2021	4.594	11.504	75	6	16.179

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 m² y 44.965,52 m² 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 2020 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)	<u>Año 2021</u>	<u>Año 2020</u>
Investigación y Desarrollo	72	72
Propiedad Industrial	2	0
Aplicaciones Informáticas	55.759	50.815
Total	55.833	50.887

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 2021 y 2020.

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

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

En ejecución de este nuevo marco de financiación, la ATM y las Administraciones Consorciadas firmaron el 5 de noviembre de 2014 el Convenio de Financiación del Plan Cuatrienal 2014-2017 y el compromiso de financiación del sistema de transporte en el período 2014-2031, que concreta las aportaciones de las Administraciones para la financiación del transporte público regular de viajeros en el ámbito del sistema tarifario integrado de la ATM.

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

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

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

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

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

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

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

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

6.1 - Objetivos del Contrato Programa 2018-2021

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

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

6.2 – Liquidación del Contrato Programa 2018-2020

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

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

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

(Miles de euros)	COMISIÓN DE SEGUIMIENTO CP 2020
Liquidación CP 2020	2020
Total aportaciones 2020	778.599
Total	778.599
Necesidades reales año 2020	719.359
Fondo de Reserva total CP 2020	59.240
Total	778.599

La Comisión de Seguimiento del Contrato Programa 2020 en su reunión para la aprobación de la liquidación del Contrato Programa 2020, propuso la creación de un fondo de reserva de 38.617 miles de euros, para aplicar en las siguientes inversiones: 25.000 miles de euros para la adquisición de 59 autobuses para substituir los que incumplen los requisitos de la ZBE, 7.600 miles de euros para el proyecto de videovigilancia embarcada, 4.800 miles de euros para el sistema de información al usuario y 1.127 miles de euros para poder utilizar en futuros ejercicios. Esta propuesta fue aprobada por el Consejo de Administración de la ATM de fecha 14 de julio de 2021. Posteriormente, después de la celebración de una nueva reunión de la Comisión de Seguimiento del CP de fecha 16 de diciembre de 2021, el Consejo de Administración de la ATM en fecha 22 de diciembre de 2021 aprobó regularizar el importe de la liquidación del año 2020 cuantificado en 20.623 miles de euros en la liquidación del fondo covid 2021 y aprobar la modificación de la aplicación del fondo de reserva de 2020, cuantificado en 38.617 miles de euros, de los cuales 28.466 miles de euros serían destinados a cubrir las necesidades de 2021.

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

6.3 – Contrato Programa 2018-2021. Necesidades y aportaciones

6.3.1 – Necesidades a subvencionar

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

(Miles de euros)	CONTRATO PROGRAMA 2021 (SIN IMPACTO COVID)
RESULTADO NETO CUENTA DE RESULTADOS (sin rénting ni cánon)	257.412
Rénting de trenes	48.617
Cánon Ifercat L9 (<i>ajustadas necesidades de 8.738 miles de euros respecto al CP 2021 firmado</i>)	121.499
RESULTADO NETO TOTAL (Cuenta de Resultados)	427.529
Plan de mejora Bus/Metro y nuevas actuaciones	84.089
Amortización leasing 6 trenes s/9000	2.189
Devolución principal Saneamiento	26.000
Pago diferido ATM (2017-2022)	3.139
Amortización leasing 12 trenes	4.571
Amortización leasing 42 trenes	190
Amortización lease back 39 trens CAF	15.881
Total otros conceptos	136.059
TOTAL NECESIDADES CONTRATO PROGRAMA	563.588
INVERSIÓ PREVISTA	124.878

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

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

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

- Las cuotas de arrendamiento financiero para la compra de 6 trenes de la Línea 9. Esta compra fue autorizada por el Consejo de Administración de la ATM en sesiones de 24 de julio de 2008 y 23 de diciembre de 2008, cuyas obligaciones económicas se han incorporado a las necesidades de los 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 2021, la inversión acumulada de estos trenes, excluidos los intereses intercalarios, es de 92.118 miles de euros (88.102 miles de euros a 31 de diciembre de 2020). Las obligaciones económicas de estos contratos se incorporarán en los 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 2021, la inversión acumulada en la adquisición de estos trenes es de 106.540 miles de euros (93.835 miles de euros en el ejercicio 2020), excluidos los intereses intercalarios. La incorporación de las necesidades derivadas de este acuerdo, se incluirá en los Contratos Programa a 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 e 25.276 miles de euros. En el ejercicio 2021, la inversión acumulada en la adquisición de estos trenes es de 17.763 miles de euros (2.538 miles de euros correspondiente al 5% del importe total del contrato en el ejercicio 2020). La incorporación de las necesidades 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 ha aprobado 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.

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 2021 han sido de 48.133 miles de euros (48.065 miles de euros en el ejercicio 2020).

6.3.3 – Resultado a liquidar del ejercicio 2021 respecto a la previsión de Contrato Programa

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

Año 2021 (real)			
SUBVENCIONS (Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias (1)	194.196	256.877	451.073
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por cánon L9/10 (2)	118.693	0	118.693
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por rénting trenes	48.909	0	48.909
Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	26.000	0	26.000
Amortización leasing 6 trenes s/9000	2.189	0	2.189
Amortización leasing 12 trenes	4.571	0	4.571
Amortización leasing 42 trenes	189	0	189
Amortización lease back 39 trenes	15.881	0	15.881
Plan de mejora de Bus y Metro (3)	19.624	23.648	43.272
Aportación diferida ATM	3.139	0	3.139
Total	433.391	280.525	713.916

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

(2) El importe total del cánon ferroviario pagado por Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha sido de 121.414,44 miles de euros, de los cuales 2.721,6 miles de euros han sido cubiertos con parte de los ingresos tarifarios asociados a la conexión con el aeropuerto de Barcelona, con motivo de la entrada en funcionamiento en el año 2016, de un nuevo tramo de la línea 9 del metro desde Zona Universitaria hasta el aeropuerto de Barcelona-El Prat (L9 SUD.)

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

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

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

(1) Las necesidades reales incorporan también los impactos por importe de 195.450 miles de euros que ha sufrido TMB por la Covid-19 (nota 6.8).

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

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

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

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

Fondo de Reserva CP 2020 (Milers de euros)	Total
Fondo de Reserva total CP 2020	59.240
Aplicación a necesidades 2021	-19.324
Fondo de Reserva CP 2020 pendiente de aplicar a 31-12-2021	39.917

Cabe señalar que por resolución provisional de la Secretaría General de Transportes y Movilidad de 17 de febrero de 2022, publicada en el BOE el 23 de febrero de 2022, se han otorgado provisionalmente las ayudas para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación

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

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

Actuación (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
Total	7.662	6.896	74.911	33.600	82.573	40.496

Atendiendo a que se trata de una resolución provisional de otorgamiento de subvenciones, los trasposos entre Administraciones otorgantes se registrarán, si cabe, en el ejercicio 2022 (ver nota 14.1).

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

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

Año 2021	METRO	TB	TOTAL
SANEAMIENTO DEUDA CP 2009-2016			
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
Total saneamiento deuda CP 2009-2016 (1)	352.636	0	352.636
INVERSIÓN 6 TRENES L9 CP 2009-2010 y AÑO 2011			
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
Total inversión 6 trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011	22.666	0	22.666
INVERSIÓN 12 TRENES año 2018			
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
INVERSIÓN 12 TRENES año 2018	83.783	0	83.783
INVERSIÓN 42 TRENES año 2019			
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
INVERSIÓN 42 TRENES año 2019	106.351	0	106.351
INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)			
Año 2020	2.538	0	2.538
Año 2021	6.343	0	6.343
INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)	8.881	0	8.881
INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)			
Año 2021	110.175	0	110.175
Cobros año 2021	-15.881	0	-15.881
INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)	94.294	0	94.294
RESTO ATM			
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
Total resto ATM	33.861	85.222	119.083
FONDO DE RESERVA 2020	-1.300	-38.617	-39.917
Total a cobrar por TMB	701.172	46.605	747.777

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.

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

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

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

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

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 2021 y 2020, expresados en miles de euros y correspondientes a las deudas por subvenciones, se clasifican a continuación en función de los períodos y de las Administraciones Públicas que los asumen.

Año 2021 (Miles de euros)	Corto Plazo			Largo Plazo			Total
	METRO	TB	Subtotal	METRO	TB	Subtotal	
ADMINISTRACIONES POR CP							
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
Total a cobrar por TMB	85.182	46.605	131.787	615.990	0	615.990	747.777

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

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 2021 y 2020 de ambas Entidades con Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA es la siguiente, en miles de euros:

Año 2021			
(Miles de euros)	<u>Ayuntamiento</u>	<u>AMB</u>	<u>Total</u>
<u>Otras deudas a largo plazo</u>			
Operación compra 30 buses	0	9.725	9.725
Tarifación Social	0	3.750	3.750
Total Otras Deudas a largo plazo	0	13.475	13.475
<u>Otras deudas a corto plazo</u>			
Subvenciones especiales			
Operación compra 30 buses	0	1.692	1.692
Tarifación Social	0	1.250	1.250
Cuentas de tráfico	13	0	13
Cámara de Compensación M-Card	2	0	2
Total Otras Deudas a corto plazo	15	2.942	2.957
Total	15	16.417	16.432

Año 2020			
(Miles de euros)	<u>Ayuntamiento</u>	<u>AMB</u>	<u>Total</u>
Subvenciones especiales			
Tarifación social	0	5.000	5.000
Líneas 80-81-82-83	0	1.375	1.375
Cuentas de tráfico	15	0	15
Cámara de Compensación M-Card	2	0	2
Impuesto sobre bienes inmuebles	0	0	0
Total	17	6.375	6.392

- a) En fecha 29 de julio de 2020 el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona aprobó instar a la Sociedad a iniciar el procedimiento, con publicidad o concurrencia según la legislación reguladora de la contratación pública, para la compra de 30 autobuses, con concertación de los correspondientes contratos de arrendamiento financiero o similares para la financiación de 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 29 de julio de 2009 se firmó un contrato entre la Entitat Metropolitana del Transport (actualmente AMB) y Transports de Barcelona, SA en el cual la Entitat Metropolitana del Transport (actualmente AMB) encargó y encomendó a Transports de Barcelona, SA la gestión y prestación de los servicios correspondientes a las líneas 80, 81, 82 y 83 a partir del 1 de enero de 2010 y que hasta 31 de diciembre de 2009 habían sido prestados por Transports Lydia, SL. A partir del ejercicio 2021 este servicio se incorpora directamente al Contrato Programa ATM-TMB
- c) En fecha 19 de octubre de 2012 se firmó un convenio entre el Àrea Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA donde se establecía la financiación de tarificación social para el año 2012 por un importe de 7.770 miles de euros, según lo previsto en el Contrato Programa 2011-2012. Del importe total comprometido, el AMB liquidó para el año 2012 un importe de 2.770 miles de euros, quedando un importe pendiente de liquidar de 5.000 miles de euros. En fecha 13 de diciembre de 2021 se ha firmado un convenio entre el Área Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA donde se establece el plan de pagos de la financiación de tarificación social de 2012 pendiente de liquidación y por importe de 5.000 miles de euros en 4 años, desde 2022 hasta 2025 por importe de 1.250 miles de euros por año.
- d) En fecha 17 de diciembre de 2020 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 2020 por un importe de 7.770 miles de euros, que se cobró en su totalidad.

- e) En fecha 29 de junio de 2021 se ha firmado un convenio entre el Área Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en el que se establece la financiación de tarificación social para el año 2021 por un importe de 7.770 miles de euros, que se ha cobrado en su totalidad.

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>
28-01-2022	Administraciones por CP	Subvención 2021	36.630
01-02-2022	Administraciones por CP	Subvención 2022	7.934
25-02-2022	Administraciones por CP	Subvención 2021	76.952
Total			121.516

6.8 - Impacto económico covid-19

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

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

Como se puede ver en el cuadro, el impacto más significativo se ha debido a la pérdida de ingresos de explotación, básicamente al descenso de la recaudación (185.035 miles de euros en el año 2021 y 243.690 miles de euros en el año 2020) derivado de la venta de títulos de transporte, ya que se ha producido una disminución muy significativa del número de viajeros, respecto a la cifra prevista en los presupuestos de 2021 y 2020.

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

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

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

NOTA 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 2021 y 2020, 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 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
Total	3.590	1	703.704	707.295

Año 2020 (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			67.381	67.381
Activos financieros a coste amortizado			559.000	559.000
Activos financieros a coste	3.588	1		3.589
Total	3.588	1	626.381	629.970

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			146.649	146.649
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			0	0
Total	0	0	146.649	146.649

Año 2020 (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			194.941	194.941
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			3.286	3.286
Total	0	0	198.227	198.227

a) Instrumentos de patrimonio

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

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	12,50
Alsa Italia, SRL	24-11-21	10	1	15,00
Total			3.589	

Año 2020	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
Societat Catalana per a la Mobilitat, SA	10-10-14	9.874	118	2,00
Thinking Forward XXI, SL	15-12-09	79	200	12,50
Total			3.588	

- 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 Proyectos 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 2020 eran de 32.655 miles de euros y su patrimonio neto 30.530 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 24 de diciembre 2020, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 233 miles de euros, en concepto de dividendo a cuenta del año 2020. En fecha 18 de junio de 2021, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrado 185 miles de euros en concepto de dividendo a cuenta del año 2020.
- 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 24 de diciembre de 2020, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 240 miles de euros, en concepto de dividendo a cuenta del año 2020. En fecha 18 de junio de 2021, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrado 170 miles de euros, en concepto de dividendo del año 2020. Los fondos propios de esta sociedad a 31 de diciembre de 2020 eran de 31.441 miles de euros y su patrimonio neto de 29.856 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 tiene que subscribir con la ATM, incluyendo: la adquisición y mantenimiento del hardware y sistemas instalados de la T-Mobilitat; la gestión de la atención al cliente, implantación y gestión del nuevo Centro de Atención al Cliente de toda 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.

- 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 12,50%. A 31 de diciembre de 2021 el valor contable de la participación en esta sociedad es de 200 miles de euros (el mismo a 31 de diciembre de 2020).
- 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 ha vendido 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
	31-12-2021	31-12-2020
Préstamos al personal	4.524	4.446
Materialización de provisiones	27.723	27.681
Fianzas y depósitos	2.116	2.250
Imposiciones a largo plazo	38.554	39.699
Otros créditos a largo plazo	1.262	1.869
Total	74.179	75.945

Préstamos al personal

Se relacionan seguidamente con sus características de vencimiento y rentabilidad.

Año 2021	Importe (Miles de euros)	Tipo	Vencimiento
Al personal	4.524	1%-4,25%	En 3-6 años
Total	4.524		

Año 2020	Importe (Miles de euros)	Tipo	Vencimiento
Al personal	4.446	1%-4,25%	En 3-6 años
Total	4.446		

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

Imposiciones a largo plazo y materialización de provisiones

Las imposiciones a largo plazo corresponden a la materialización en una cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013. En el ejercicio 2021 se ha aplicado un importe de 2.834 miles de euros y 6.819 miles de euros en 2020 (nota 13).

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

7.1.2 – Pasivos financieros

Año 2021 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
Categorías				
Paivos 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
Total	779.809	0	95.704	875.513

Año 2020 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
Categorías				
Paivos financieros a coste amortizado	675.547		273	675.820
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			67.381	67.381
Derivados de cobertura			45.346	45.346
Total	675.547	0	113.000	788.547

Año 2021 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO			
	Categorías	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros
Pasivos financieros a coste amortizado	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
Total	67.459	0	150.014	217.473

Año 2020 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO			
	Categorías	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros
Pasivos financieros a coste amortizado	59.981		130.278	190.259
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias				0
Derivados de cobertura			8.719	8.719
Total	59.981	0	138.997	198.978

a) Pasivos financieros a largo plazo

Corresponden a los siguientes conceptos, en miles de euros:

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
a) Endeudamiento con Entidades de Crédito	509.078	477.308
b) Plan de Pensiones aportaciones futuras a largo plazo (nota 8.1.1b)	21.769	39.707
c) Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 13)	13.439	0
d) Leasings	270.731	198.239
d) Derivados a largo plazo	27.595	45.346
e) Otras deudas (materialización de provisiones) (nota 8.1.1b)	27.723	27.682
f) Proveedores de inmovilizado	15	0
g) Fianzas y depósitos	1.413	265
h) Otras deudas con acreedores a largo plazo	3.750	0
Total	875.513	788.547

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 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 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
Crédito ICF vto.02-10-2049	17.763	0	683	683	683	15.714
Total	435.578	30.982	33.782	35.200	37.120	298.494

Año 2020 (Miles de euros)	Total	Vencimientos				Resto
		2022	2023	2024	2025	
Crédito Sindicado 7 Entidades vto.20-12-2031	348.438	26.668	27.881	29.997	31.415	232.477
Crédito Bankinter vto.02-10-2039	2.183	-6	371	372	372	1.074
Crédito BEI 1ª disposición vto.07-10-2054	12.767	0	399	399	399	11.570
Crédito BEI 2ª disposición vto.25-03-2055	76.920	0	2.331	2.331	2.331	69.927
Total	440.308	26.662	30.982	33.099	34.517	315.048

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 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 han hecho las tres últimas disposiciones por un total de 4.168 miles de euros (a 31 de diciembre de 2020 se habían dispuesto 2.244 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 ha hecho la primera disposición de 17.752 miles de euros (a 31 de diciembre de 2020 no había disposiciones).
- 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 el año 2021 no se han hecho disposiciones.

- 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 2021 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.

A 31 de diciembre de 2021 la Sociedad mantenía formalizadas pólizas de crédito con diferentes entidades financieras con vencimiento 2022 con un límite de 56.000 miles de euros y sin ningún importe dispuesto. A 31 de diciembre de 2020 este límite era de 56.000 miles de euros y con una de ellas dispuesta por importe de 8.716 miles de euros.

Préstamos de Transports de Barcelona, SA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 fecha 30 de julio de 2010 se formalizó una operación de leaseback por 55.179 miles de euros mediante 3 operaciones de leasing financiero, una primera con Franfinance por importe de 33.574 miles de euros para financiar 12 trenes con vencimiento 30 de julio de 2020, el tipo de interés es variable con referencia al Euribor; la segunda operación con Banesto (actualmente Banco Santander) por importe de 11.529 miles de euros para financiar 4 trenes con vencimiento 30 de julio de 2020 y tipo de interés variable con referencia al Euribor, y una tercera operación con Crédit Agricole Leasing y Factoring por importe de 10.076 miles de euros para financiar 4 trenes con vencimiento 30 de julio de 2020 al tipo de interés variable con referencia al Euribor.

- 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 31-12-2021	Importe dispuesto a 31-12-2020	Fecha formalización	Fecha vencimiento
Caixabank	4	30.757	30.757	26.741	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	15.117	15.117	27-03-18	27-03-35
Total		92.117	91.322	87.306		

En el ejercicio 2019 se produjo la entrada de un tren, en el ejercicio 2020 entraron 9 trenes más y en el ejercicio 2021 han entrado 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 3.489 miles de euros están dispuestos a 31 de diciembre de 2021 (1.903 miles de euros en el ejercicio 2020).
- 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 Euríbor.

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

- En fecha 3 de junio de 2021 se ha formalizado 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 ha formalizado 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 leaseings pendientes de amortización con sus vencimientos:

Año 2021 (Miles de euros)	Vencimientos						
	Total	2023	2024	2025	2026	2027	Resto
Amortización capital	182.959	22.176	15.100	15.445	15.792	16.148	98.298
Total	182.959	22.176	15.100	15.445	15.792	16.148	98.298

Año 2020 (Miles de euros)	Vencimientos						
	Total	2022	2023	2024	2025	2026	Resto
Amortización capital	102.955	7.573	7.825	8.087	8.363	8.645	62.462
Total	102.955	7.573	7.825	8.087	8.363	8.645	62.462

Acreeedores por leasing de Transports de Barcelona, SA

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

Año 2021 (Miles de euros)		Vencimientos					
	Total	2023	2024	2025	2026	2027	Resto
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
Total	89.771	14.679	13.315	12.518	11.507	11.164	26.588

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

Estas operaciones están asociadas a la adquisición de autobuses.

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

Año 2021 (Miles de euros)			
Fecha contrato	Núm.unidades de buses	Núm.unidades buses entrados en 2021	Importes contratos
25-05-2021	20	20	7.438
25-05-2021	10	10	3.719
Total	30	30	11.157

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

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Por préstamos bancarios	26.670	34.476
Por intereses devengados pendientes de pago	1.115	945
Total	27.785	35.421

Deudas con Acreedores por arrendamiento financiero

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Deuda por leasing de trenes	22.506	7.735
Deuda por leasing de autobuses	16.111	15.782
Deuda por intereses de leasing	1.058	1.042
Total	39.675	24.559

Otros pasivos financieros

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Proveedores de inmovilizado	27.580	14.262
Fianzas y depósitos recibidos	495	561
Deudas transformables en subvenciones, donaciones y legados (nota 6)	428	324
Otras deudas con entes públicos a corto plazo	1.250	5.000
Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 13)	4.824	0
Otras deudas	3.291	3.286
Total	37.868	23.433

Remuneraciones pendientes de pago

(Miles de euros)	<u>Año 2021</u>	<u>Año 2020</u>
Periodificación de las gratificaciones extraordinarias	21.454	20.543
Sueldos y salarios pendientes de pago	1.255	1.366
Retenciones a los empleados y otros	373	328
Total	23.082	22.237

c) Resto de débitos y créditos a pagar

(Miles de euros)	<u>Año 2021</u>	<u>Año 2020</u>
Proveedores	27.598	18.414
Acreedores	41.085	43.758
Ifercat	11.767	18.367
Cuentas como empresa colaboradora con la Seg.Social	668	4.070
Total	81.118	84.609

“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 de 668 miles de euros (4.070 miles de euros en el ejercicio 2020). En el ejercicio 2021 se han aplicado 170 miles de euros (1.520 miles de euros en el ejercicio 2020) para realizar inversiones en los locales comprados en 2018 y destinados a ser la sede del nuevo Centro Médico para atender las necesidades como empresa colaboradora con la Seguridad Social

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 38.554 miles de euros a 31 de diciembre de 2021, 39.698 miles de euros a 31 de diciembre de 2020) y la materialización de provisiones (con un valor contable de 27.723 miles de euros a 31 de diciembre de 2021, 27.682 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).

Para ambos conceptos también se han clasificado como pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias los pasivos asociados por un importe de 49.484 miles de euros. Para estos activos financieros clasificados en esta categoría, la variación en el valor razonable ha sido equivalente a la variación en el valor razonable de los pasivos financieros asociados y por tanto también designados en esta categoría.

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

Año 2020 (Miles de euros)	Créditos, derivados y otros	Total
Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2020	217	217
Dotaciones	34	34
Aplicaciones	-93	-93
Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2020	158	158

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

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
Total	451	75

Año 2020 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS	
	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros pot aplicación del tipo de interés efectivo
Instrumentos de patrimonio	13	0
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Activos financieros a coste amortizado	0	79
Activos financieros a coste	473	0
Total	486	79

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
Total	9.630	-18.414

Año 2020 (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	-17.093
Derivados de cobertura (nota 7.6.2)	-13.363	0
Total	-13.363	-17.093

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 2021 y 2020 es:

(Miles de euros)	Año 2021		Año 2020	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Coberturas de flujos de efectivo	0	35.540	0	54.065

En el ejercicio 2021 se ha imputado en la cuenta de pérdidas y ganancias un importe de 8.879 miles de euros de gasto financiero, 8.622 miles de euros en el ejercicio 2020.

7.6.2 – Ingresos y gastos en patrimonio neto

En el transcurso del ejercicio 2021 se han registrado en patrimonio neto variaciones de valor de derivados de cobertura de flujos de efectivo por un importe total negativo de 9.630 miles de euros (en el año 2020 fue negativo por 13.363 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 8.879 miles de euros (en el año 2020 se transfirieron gastos por 8.622 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 30-11-2020, los fondos propios totales son de 18.337 miles de euros respecto a los 15.843 miles de euros del ejercicio anterior, con un capital social de 902 miles

de euros del cual el 33,33% pertenecía a Transports de Barcelona, SA hasta el 12 de mayo de 2021, y un resultado del ejercicio de 2.493 miles de euros (respecto a los 7.817 miles de euros del ejercicio anterior). El total de activos es de 51.496 miles de euros (respecto a los 41.094 miles de euros del ejercicio anterior) y el total de pasivos es de 32.938 miles de euros (respecto a los 24.756 miles de euros del ejercicio anterior). En la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio cerrado a 30-11-2020 figuran unos ingresos totales por importe de 39.740 miles de euros (respecto a los 45.424 miles de euros del ejercicio anterior). En el ejercicio 2021, Transports de Barcelona, SA no ha cobrado dividendos de Transports Ciutat Comtal, SA (en el ejercicio 2020 tampoco cobró dividendos). Sus acciones no cotizan en Bolsa.

En fecha 13 de mayo de 2021, Transports de Barcelona, SA vendió a la sociedad Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, 5.000 acciones nominativas, números 10.001 a 15.000, 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 ha sido de 7.600 miles de euros a razón de 1.520 euros por acción (precio satisfecho mediante transferencia bancaria en el momento de la operación de compraventa). Como consecuencia de esta operación, la sociedad Transports de Barcelona SA deja de tener participación en la sociedad Transports Ciutat Comtal, SA.

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 una conciliación de las carteras con la periodicidad que marca la normativa.
- La comunicación de las operaciones a un Registrador operacional a partir del 12 de febrero de 2014.

Para facilitar la comunicación de las operaciones 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 2021 y 2020 son los siguientes:

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

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

Año 2020 (Miles de euros)	Subyacente a 31-12-2020	Valoración a 31-12-2020 (*)
Swap tipo de interés crédito	375.884	-54.065
Total	375.884	-54.065

(*) 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 financieros 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 2021 y 2020, las partidas que componen los fondos propios han presentado los siguientes movimientos:

Año 2021 (Miles de euros)	Saldo			Saldo
	01-01-2021	Aumento	Disminución	31-12-2021
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
Total	313.959	3.602	1.178	316.383

Año 2020 (Miles de euros)	Saldo			Saldo
	01-01-2020	Aumento	Disminución	31-12-2020
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)	101.824	0	-15	101.839
Reservas empresas del Grupo (PSM)	48.055	6.392	0	54.447
Reservas empresas del Grupo (TMB,SL)	617	259	0	876
Reservas nuevo PGC	-86	0	0	-86
Reservas en soc.consol.por puesta en equivalencia	2.572	0	-200	2.372
Resultados del ejercicio	6.466	1.265	-6.466	1.265
Total	312.694	7.916	-6.681	313.959

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 redenominar el capital social en euros.

Después de esta redenominación 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 redenominar el capital social en euros.

Después de esta redenominación 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 2021 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 2021 y 2020, son las siguientes:

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

Año 2020				
CLASIFICACIÓN POR MONEDAS	Libra		Dólar	
	esterlina	Euro	USA	Euro
Servicios recibidos	63.200	73.139	4.900	4.468
Total	63.200	73.139	4.900	4.468

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

(Miles de euros)	Año 2021		Año 2020	
	Deudores	Acreedores	Deudores	Acreedores
Actius per impost diferit a llarg termini	111		74	
Administraciones Públicas Deudoras				
Por IVA	26.990		29.302	
Por IVA criterio de caja	1		1	
Por IVA intracomunitario	4		4	
Por Impuesto sobre Sociedades	1.352		1.883	
Por ingresos indebidos	54		0	
Ministerio de Industria y Energía	0		96	
Generalitat de Catalunya-Fondos europeos (nota 6.3 y 14)	8.882		0	
Comisión Europea (nota 14.1)	2.677		389	
Administraciones Públicas Acreedoras				
Por IVA		77		0
Por IRPF (Retenciones mes de diciembre)		9.209		9.043
Por Seguridad Social (Cuotas mes de diciembre)		9.112		9.058
Total	39.960		31.675	
		18.398		18.101

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 2021 pendientes de devolución por 857 miles de euros. Transports de Barcelona, SA: liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2021 pendientes de devolución por 321 miles de euros. Projectes i Serveis de Mobilitat, SA: pendiente de cobro de la liquidación del Impuesto sobre Sociedades de 2020 (cobrado el 27 de enero de 2022) por importe de 52 miles de euros;

retenciones y pagos a cuenta del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2021 por importe de 166 miles de euros y previsión de la cuota del Impuesto sobre Sociedades del mismo año por importe de 44 miles de euros. En fecha 17 de enero de 2022 se han cobrado los ingresos indebidos por importe de 54 miles de euros. Transports Metropolitans de Barcelona, SL: no hay pagos y retenciones a cuenta del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2021 y la previsión de la cuota del Impuesto sobre Sociedades del mismo año es cero.

- 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 2021, la deuda por IVA pendiente de cobro es de 21.191 miles de euros y 5.790 miles de euros para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA respectivamente, de los cuales 2.512 miles de euros, 3.804 miles de euros, 5.352 miles de euros y 9.523 miles de euros corresponden a las liquidaciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2021, respectivamente, y 1.276 miles de euros, 2.567 miles de euros, 981 miles de euros y 966 miles de euros corresponden a las liquidaciones de Transports de Barcelona, SA de los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2021, respectivamente. Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrado en fecha 31 de enero de 2022, 2.512 miles de euros correspondientes a la liquidación del IVA del mes de septiembre de 2021. Transports de Barcelona, SA ha cobrado en fechas 31 de enero de 2022 y 24 de febrero de 2022, 1.267 miles de euros y 2.567 miles de euros correspondientes a las liquidaciones del IVA de septiembre y octubre de 2021, respectivamente. En fecha 31 de enero de 2022, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL han liquidado las cuotas de IVA de diciembre 2021 y 4º trimestre de 2021, respectivamente por importes de 47 miles de euros y 30 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 2021 y 2020 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:

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	Año 2021	Año 2020
(Miles de euros)		
Resultado contable del ejercicio	1.244	0
Diferencia positiva permanente	130	106
Diferencia negativa permanente	-1.189	0
Diferencia negativa temporaria	-2.342	-2.342
Diferencia positiva temporaria	9.425	10.522
Impuesto sobre Sociedades	7	0
Base Imponible previa	7.275	8.286
Compensación Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores (70%/60%)	-1.819	-2.072
Base Imponible	5.456	6.214
Cuota íntegra (25%)	1.364	1.554
Bonificación (99%)	-1.315	-1.530
Deducciones	-42	-24
Cuota líquida positiva	7	0

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 2020). La diferencia positiva temporaria de 9.425 miles de euros corresponde al gasto financiero no deducible en el período y la de 2020 corresponde a 10.522 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.

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

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.

Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	Año 2021	Año 2020
(Miles de euros)		
Resultado contable del ejercicio	1.323	-1.062
Impuesto sobre Sociedades	44	0
Diferencia negativa permanente	-550	
Diferencia positiva permanente	1.000	
Diferencia negativa temporaria (diferencia amortización 2013-2014)	-56	-56
Base Imponible previa	1.761	-1.118
Compensaicon Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores	-1.118	0
Base Imponible previa	643	-1.118
Cuota íntegra (25%)	161	0
Bonificación (99%)	-152	0
Menor bonificación resultado financiero	5	0
Menor bonificación ingresos accessorios	30	0
Cuota líquida positiva	44	0

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 2020). La diferencia negativa permanente por 500 miles de euros corresponde a la exención del 95% aplicada sobre la renta obtenida por la transmisión de valores de entidades residentes. La diferencia positiva permanente 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 2021	Año 2020
Resultado contable del ejercicio	-103	-368
Impuesto sobre Sociedades	-36	-74
Disminuciones/Aumentos por integración CBT	-5	144
Base Imponible	-144	-298
Cuota íntegra (25%)	0	80
Cuota líquida positiva	0	80

b) Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores

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

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

(Miles de euros)	Bases imponibles negativas ejercicios anteriores
Año	
2000	20.985
Total	20.985
Pendiente de deducir 2021	1.819

Transports de Barcelona, SA

(Miles de euros)	Bases imponibles negativas ejercicios anteriores
Año	
2015	1.783
2016	3.812
2017	1.788
2018	3.777
2019	2.777
2020	1.782
Total	15.719
Pendiente de deducir 2021	91

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
Creación ocupación minusválidos	2014	5
	2007	1
	2008	16
	2009	18
	2010	3
Gastos de Formación Profesional	2011	21
	2004	25
	2005	15
	2006	52
	2007	51
	2008	38
Contribuciones a Planes de Pensiones	2009	17
	2010	10
	2004	199
	2005	190
	2006	167
	2007	112
	2008	70
Deducció article 42 LIS (reinvertió benef.extr.)	2009	48
	2010	25
Donaciones a entidades sin ánimo de lucro	2013	426
	2016	1
	2017	35
	2018	39
	2019	38
Total	2020	37
	1.742	

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
	Gastos de Formación Profesional	2009
2010		8
Total		2.607

9.4 - Otros aspectos fiscales

- Impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos

Con la Ley 6/2018 de 3 de julio, vigente a partir del 1 de enero de 2019, desapareció el tramo autonómico del impuesto sobre hidrocarburos, quedando integrado dentro del tipo estatal especial del impuesto sobre hidrocarburos. Trimestralmente, 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 2021, Transports de Barcelona, SA ha recibido 699 miles de euros por 13.895 miles de litros de gasóleo de la Agencia Tributaria (el año 2020 recibió 681 miles de euros por 13.894 miles de litros de gasóleo).

- Otros Impuestos especiales

- 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. Asimismo, durante todo este período, desde el 16 de septiembre de 2021, esta reducción temporal de tipo de gravamen del RD Ley 17/2021 se complementa con la reducción del 100% de la base imponible aplicable a empresas de transporte por ferrocarril, para la energía de tracción.

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, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA 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 esclarecer determinados aspectos de esta reducción, se decidió realizar una consulta vinculante a la Dirección General de Tributos.

En fecha 21 de mayo de 2021 se obtuvo 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 para 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 suministrado de electricidad.

Durante el año 2021, 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 los puntos de suministro de energía eléctrica.

Así, durante todo este período, desde el 16 de septiembre de 2021, esta reducción temporal del tipo de gravamen del RD Ley 17/2021 se complementa con la reducción del 100% de la base imponible aplicable a empresa de transporte por ferrocarril, por la energía de tracción.

- Impuesto especial sobre hidrocarburos

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

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

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

Este impuesto graba la producción e incorporación de energía al sistema (7% del importe total recibido por Transports de Barcelona, SA por dicho concepto). El RD Ley 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 prorroga la suspensión temporal de dicho impuesto hasta 31-03-2022.

Asimismo, Transports de Barcelona, SA presentó en su momento, una reclamación económico administrativa por la devolución del IVPEE del período 2013-2018 (963 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 ha decidido no presentar ningún recurso.

- 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 2021	Año 2020
Ventas. Recaudación		
Recaudación	254.142	203.634
Descuentos sobre ventas	-1.767	-965
Rappels sobre ventas	-11	-94
Comisiones por venta de títulos	8.332	6.877
Gastos sistema tarifario integrado	-14.539	-12.906
Suma	246.157	196.546
Ingresos accesorios a la explotación		
Publicidad	9.164	3.333
Instalaciones comerciales	252	343
Máquinas vending	508	513
Cesión de uso de infraestructura	276	318
Ventas de residuos	684	80
Consultoría exterior	961	1.095
Servicios a otras empresas	942	885
Servicios de mantenimiento	13.078	13.936
Servicios a la ATM	316	246
Servicios al AMB	0	7
Intervención - Inspección	1.090	553
Ingresos Plan de Pensiones (CP 1995-1997)	2.834	6.819
Penalizaciones a proveedores	2.124	158
Ingresos por cobertura de telefonía móvil	887	907
Servicios de coordinación a CBT	58	58
Otros	440	410
Suma	33.614	29.661
Subvenciones especiales (ver nota 14.3)		
Tarjeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Líneas 80-81-82-83	-30	1.436
Operación compra 30 autobuses	253	0
Otras subvenciones	73	372
Suma	8.066	9.578
Subvenciones al servicio (ver nota 14.2)		
Administraciones por Contrato Programa	618.674	660.058
Suma	618.674	660.058
Total ingresos	906.511	895.843

10.2 - Gastos de explotación

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Aprovisionamientos		
Material de consumo y reposición	21.025	19.724
Material de oficina	562	461
Billeteaje	362	-115
Trabajos realizados para otras empresas	5	31
Suma	21.954	20.101
 Consumo de electricidad y carburantes	 39.708	 31.229
 Personal		
Sueldos y salarios	325.873	314.655
Seguridad Social	115.165	111.538
Indemnizaciones	418	619
Aportaciones corrientes por pensiones (CP 1995-1997)	2.834	6.819
Resto aportaciones pensiones	2.815	3.213
Otros gastos de personal	13.673	12.616
Suma	460.778	449.460

	<u>Año 2021</u>	<u>Año 2020</u>
Servicios exteriores		
Cesión de trenes (nota 10.6)	48.909	68.870
Cánones L9/L10 (nota 10.7)	121.414	122.597
Otros alquileres y cánones	959	1.083
Reparación y conservación elementos transporte	13.951	15.640
Reparación y conservación resto inmovilizado	29.670	25.892
Transportes	1.341	1.305
Seguros	7.239	3.994
Asistencia técnica y estudios	4.797	5.436
Seguridad y vigilancia	31.177	30.008
Transporte y manipulación de recaudación	871	775
Gastos de informática	9.280	8.075
Proyectos de consultoría exterior	8	189
Limpieza y saneamiento	28.853	25.801
Promoción y comunicación	1.776	2.588
Consumo electricidad estaciones e instalaciones	10.940	8.862
Resto Consumos	1.058	958
Comunicaciones	1.105	917
Gastos "Bus Turístico"	1.344	1.194
Otros	3.746	4.173
Suma	318.438	328.357
Tributos		
Impuesto sobre actividades económicas	143	144
Impuesto sobre bienes inmuebles	300	288
Impuesto sobre gases fluorados	63	30
Impuesto sobre valor producción energía eléctrica	17	12
Tasas varias	315	191
IVA agencia de viajes	0	1
Suma	838	666
Variaciones de provisiones		
Provisiones por tráfico	2.561	690
Suma	2.561	690
Resultados por ventas de inmovilizado		
Resultado por bajas de inmovilizado (nota 4.10 i 5.4)	1	0
Resultado por ventas de inmovilizado (ingreso) (nota 4.10 i 5.4)	-257	0
Resultado por otras operaciones (ingreso) (nota 11.1)	-3.562	-131
Suma	-3.818	-131
Otros resultados (nota 9.4)	-53	0
Total gastos de explotación	840.406	830.372

10.3 – Amortizaciones

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
De inmovilizado intangible	5.055	4.844
De inmovilizado material	75.468	65.040
Total amortizaciones	80.523	69.884

10.4 – Resultado financiero antes de subvenciones

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Gastos financieros		
De créditos y leasings	18.040	17.093
Intereses de derivados financieros	8.879	8.622
De inversiones financieras	0	74
Diferencias negativas de cambio	9	11
Intereses litigios	0	1.104
Otros	2.305	900
	29.233	27.804
Ingresos financieros		
De créditos y préstamos	75	79
De inversiones financieras	451	534
Diferencias positivas de cambio	2	5
Subv.por gastos fin.imputados a pérdidas y ganancias	245	256
Intereses devolución IVMDH (nota 9.4)	7	0
Exceso de provisión intereses (nota 11.1)	6.277	0
Otros	1.981	1.842
	9.038	2.716
Total resultado financiero antes de subvenciones	20.195	25.088

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

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Subvención Insero	0	40
Subvención Contrato Programa 1999-2001	643	643
Subvención Contrato Programa 2009-2010	1.008	1.859
Subvención Contrato Programa 2014-2017	5.508	5.507
Subvención Contrato Programa 2018	4.394	4.394
Subvención Contrato Programa 2019	5.962	5.962
Subvención Contrato Programa 2020	1.747	0
Subvención en capital trenes Can Cuiàs y conv.L4 en L2	1.951	1.951
Subvención Convenio Gas Natural	590	619
Subvención trenes L-9 serie 9000	1.746	1.746
Subvenció 12 trens 2018	3.455	1.322
Subv. desamiantado CP 2019 42 trenes	2.615	2.892
Subv. desamiantado CP 2020 6 trenes	814	386
Subvención 39 trenes CAF	5.332	0
Otras subvenciones en capital	496	763
Total subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	36.261	28.084

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 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 2021 y 2020, este importe ha sido de 48.909 y 68.870 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 2021 y 2020, la Sociedad ha reconocido un gasto de 121.414 y 122.597 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 2021 (Miles de euros)	Saldo	Variación Provisiones		Saldo
	01-01-2021	Dotaciones	Aplicaciones	31-12-2021
Provisiones a largo plazo	9.600	0	3.562	6.038
Provisiones a corto plazo	17.239	1.747	13.997	4.989
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
Total	26.839	1.747	17.559	11.027

Año 2020 (Miles de euros)	Saldo	Variación Provisiones		Saldo
	01-01-2020	Dotaciones	Aplicaciones	31-12-2020
Provisiones a largo plazo	8.400	1.200	0	9.600
Provisiones a corto plazo	15.559	2.195	515	17.239
Provisión "La Sudamérica"	324	0	2	322
Provisión por reclamaciones laborales	7.442	491	461	7.472
Provisión por responsabilidad civil	60	0	0	60
Otras provisiones	7.733	1.704	52	9.385
Total	23.959	3.395	515	26.839

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 2021 se ha registrado un exceso de dicha provisión (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 31-12-2021 en relación a esta póliza de seguros.

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

Dentro de otras provisiones dotadas en el ejercicio 2015 y que se han mantenido para los ejercicios siguientes, se incluía una provisión por una demanda contra la Mutua Universal y en la cual 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:

Año 2021 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Suministro e instalación de depuradoras:			
- Ponent	190	162	28
- Triangle (TB)	482	436	46
- Zona Franca I	416	381	35
- Zona Franca 4	2	2	0
- Horta	366	328	38
- Boixeres	160	148	12
- Sagrera	132	87	45
- Roquetes	73	73	0
- Santa Eulàlia	64	63	1
- Triangle Ferroviari (FMB)	123	110	13
- Can Zam	39	35	4
- Zal	21	10	11
Suma	2.068	1.835	233
Cambio de Gasóleo C a gas natural en:			
- Zona Franca I	216	216	0
- Sagrera	85	85	0
- Vilapicina	45	45	0
- Santa Eulàlia	69	69	0
Suma	415	415	0
Instalación de calefacción a gas natural en Horta			
Suma	815	815	0
Puntos verdes en:			
- Zona Franca I	140	140	0
- Horta	95	95	0
- Triangle (TB)	80	80	0
- Ponent	55	29	26
- Boixeres	40	28	12
- Santa Eulàlia	40	40	0
- Sagrera	42	42	0
- Triangle Ferroviari (FMB)	5	5	0
- Sant Genís	39	16	23
- Vilapicina	54	54	0
- Can Zam	39	23	16
- Roquetes	10	8	2
Suma	639	560	79
Paneles solares			
- Zona Franca I	72	71	1
- Horta	24	24	0
- Sagrera	24	24	0
Suma	120	119	1
Equipos para suministrar Ad-Blue			
- Horta	182	150	32
- Triangle	168	148	20
- Ponent	114	83	31
Suma	464	381	83
Estación de regulación y medición de gas en el Triangle Ferroviari			
	51	51	0
Compactadora para reciclar cartón			
	8	8	0
Instrumentos para medición de ruidos y vibraciones			
	6	6	0
Reducción ruidos Talleres Sagrera			
	88	56	32
Sistema de gestión mediambiental			
	225	197	28
Prensa 100 TN tratamiento residuos			
	4	4	0
Proyecto cogeneración de energía			
- Horta	531	529	2
- Triangle	496	151	345
Suma	1.027	680	347
Filtros de partículas para autobuses			
	4.053	4.053	0
Hibridación autobuses			
	8.036	8.036	0
Equipos aislamiento autobuses híbridos			
	8	8	0
Medida de consumos			
	49	43	6
Infraestructura híbridos cocheras			
	740	692	48
Analizador diagnosis híbridos			
	13	13	0
Recarga bus eléctrico			
	1.628	130	1.498
Pantalla sónica entrada Talleres Santa Eulàlia			
	93	24	69
Instalaciones térmicas Talleres			
	305	305	0
Iluminación eficiente			
	203	107	96
Proyecto Scada			
	1.202	755	447
Proyecto Electrobús/Programa Elena (BEI)			
	322	322	0
Sistema eficiencia energética			
	258	200	58
Licencia ambiental Sant Genís			
	1.081	528	553
Licencia ambiental Boixeres			
	20	0	20
Licencia ambiental Santa Eulàlia			
	20	0	20
Licencia ambiental Triangle			
	111	0	111
Infraestructura carga vehículos eléctricos			
	170	33	137
Máquina reciclaje plásticos y latas			
	9	3	6
Vehículos auxiliares eléctricos			
	2.548	916	1.632
Estación recarga eléctrica Triangle			
	1.630	376	1.254
Estaciones recarga eléctrica en la calle (Forum/Cisell)			
	2.260	334	1.926
Desamianto trenes			
	9.600	9.600	0
Recueradores de energía de tracción			
	1.071	45	1.026
Marquesina fotovoltaica			
	89	1	88
Total Inversiones	41.449	31.651	9.798

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 2021 y 2020 para la protección y mejora del medio ambiente se muestran en el siguiente detalle:

Materiales y servicios exteriores (Miles de euros)	Año 2021				Año 2020			
	Servicios				Servicios			
	Materiales	Exteriores	Resto	Total	Materiales	Exteriores	Resto	Total
Auditorías medio ambiente	0	18	0	18	0	10	0	10
Actuaciones de mejora	0	33	1	34	0	88	0	88
Tratamientos de residuos	0	1.859	0	1.859	0	2.755	0	2.755
Gestión mediambiental	4	1.330	58	1.392	15	1.126	99	1.240
Total gastos	4	3.240	59	3.303	15	3.979	99	4.093

Durante el ejercicio 2021 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. Se ha formado al personal y se han efectuado campañas médicas preventivas.

12.3- Autobuses con Gas Natural

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

Año 2021 (Miles de euros)	Valor		
	adquisición	Amortización	Valor neto
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
Total autobuses con gas natural	134.856	68.625	66.231

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

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

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

Año 2021 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Taller autobuses gas natural	1.641	1.641	0
Total taller gas natural	1.641	1.641	0

Año 2020 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Taller autobuses gas natural	1.641	1.641	0
Total taller gas natural	1.641	1.641	0

12.4- Autobuses híbridos

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

El valor neto de estos autobuses a 31 de diciembre de 2021 y a 31 de diciembre de 2020, en miles de euros, son los siguientes:

Año 2021 (Miles de euros)	Valor		
	adquisición	Amortización	Valor neto
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
Total autobuses híbridos	130.114	48.626	81.488

Año 2020 (Miles de euros)	Valor		
	adquisición	Amortización	Valor neto
Autobuses híbridos año 2010	865	723	142
Autobuses híbridos año 2012	5.227	3.622	1.605
Autobuses híbridos año 2013	11.386	6.924	4.462
Autobuses híbridos año 2015	12.561	5.274	7.287
Autobuses híbridos año 2016	22.140	7.467	14.673
Autobuses híbridos año 2017	23.854	5.976	17.878
Autobuses híbridos año 2018	23.042	4.956	18.086
Autobuses híbridos año 2019	12.218	1.907	10.311
Autobuses híbridos año 2020	9.150	639	8.511
Total autobuses híbridos	120.443	37.488	82.955

12.5- Autobuses eléctricos

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

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

Año 2021 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
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
Total autobuses eléctricos	22.771	1.813	20.958

Año 2020 (Miles de euros)	Valor adquisición	Amortización	Valor neto
Autobuses Eléctricos año 2019	2.116	316	1.800
Autobuses Eléctricos año 2020	3.560	289	3.271
Total autobuses eléctricos	5.676	605	5.071

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, de los cuales a 31 de diciembre de 2021 se ha contabilizado como inversión en curso un importe de 629 miles de euros (265 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).

12.7- Otras Inversiones del año

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

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

(Miles de euros)	Año 2020
Estaciones recarga Fòrum y Cisell	486
Vehículos auxiliares eléctricos	482
Puntos recarga bus eléctrico	64
Sistema Scada	38
Sistema Gestión medioambiental	36
Cargadores eléctricos	26
Puntos recarga vehículos auxiliares	18
Estacion recarga Triangle	7
Infraestructura híbridos en cocheras	1
Total	1.158

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%:

Hipótesis:	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
Obligaciones:			
Pasivos	55.334	105.080	160.414
Activos	54.627	40.702	95.329
Transferencia de fondos constituidos	-35.097	-27.998	-63.095
Déficit por servicios pasados	74.864	117.784	192.648

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
Años			
2000-2010	57.642	91.794	149.436
2011	8.532	12.548	21.080
2012	8.690	13.442	22.132
Total 2000-2012	74.864	117.784	192.648

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
Años						
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
Total 2021-2025	10.118	482	10.600	13.723	597	14.320

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

Durante los años 2021 y 2020, las Sociedades han realizado aportaciones corrientes que se destinan a cubrir las contingencias de jubilación y riesgo (nota 10.2).

NOTA 14 – SUBVENCIONES, DONACIONES I LEGADOS

14.1 - Subvenciones en capital, donaciones y legados

Año 2021 (Miles de euros)	Saldo a	Incorporac.	Trasp. a rdos.	Saldo a
	01-01-2021	2021	2021	31-12-2021
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 2005-2006	0	0	0	0
Subv.en capital CP 2007-2008	0	0	0	0
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
Total	417.493	201.821	36.505	582.809

Año 2020 (Miles de euros)	Saldo a	Incorporac.	Trasp. a rdos.	Saldo a
	01-01-2020	2020	2020	31-12-2020
Subv.conversión trenes L4 a L2	14.545	0	1.455	13.090
Subv.trenes ATP-ATO Can Cuiàs	4.961	0	496	4.465
Subv.en capital mat.móvil L-2	2.572	0	643	1.929
Subv.en capital CP 2005-2006	0	0	0	0
Subv.en capital CP 2007-2008	0	0	0	0
Subv.en capital CP 2009-2010	2.419	0	1.583	836
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	39.738	0	2.023	37.715
Subv.en capital CP 2014-2017	41.703	0	5.508	36.195
Subv.en capital CP 2018	41.138	0	4.394	36.744
Subv.en capital 12 trenes	52.391	35.692	1.322	86.761
Subv.en capital 42 trenes	13.405	80.430	0	93.835
Subv.en capital 8 trenes	0	2.538	0	2.538
Subv.en capital desamiantado trenes	5.508	1.200	3.278	3.430
Subv.en capital CP 2019	69.518	0	5.962	63.556
Subv.en capital CP 2020	0	25.272	0	25.272
Subv.Gas Natural	2.799	0	619	2.180
Subv.IDAE	578	0	261	317
Subv.ELENA	42	0	8	34
Subv.en capital Wifi Ciutadà	612	0	433	179
Subv.Pla Movea	45	0	8	37
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besòs, SA	513	96	0	609
Societat Catalana Mobilitat, SA	118	0	0	118
Subv.com.apertura crédito CP 2014-2017 (nota 6.3)	1.939	0	256	1.683
Centro médico colaborador INSS	1.312	1.520	0	2.832
Subvenciones otorgadas transitorias	0	389	0	389
Otras subvenciones de capital	216	0	91	125
Total	298.696	147.137	28.340	417.493

Las subvenciones de los Contratos Programa 2009-2010, 2014-2017, 2018, 2019, 2020 y 2021 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.E.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 Ciudadà” 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 (nota 7.1.1).

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 3.002 miles de euros. En fecha 13 de abril de 2021 se firmó el acta de recepción de obra del nuevo local que funciona como centro médico, destinado a las contingencias médicas laborales y comunes.

En fecha 6 de noviembre de 2020, la Comisión Europea escogió el proyecto de Transports de Barcelona, SA (CEF 2019-ES-TM-6346-W), como elegible y beneficiario de una subvención en capital para la renovación de la flota neta de autobuses de hasta 9.214 miles de euros, que se ejecutará en gran parte entre 2021 y 2022 y de la cual se han reconocido 5.379 miles de euros a 31 de diciembre de 2021. Dadas las circunstancias de la pandemia y su afectación sobre la Sociedad, las Administraciones Públicas y otros proveedores, se ha producido un retraso en la licitación de los proyectos, que provocará una solicitud de modificación del acuerdo de subvención con CINEA, para hacerlo extensivo hasta 31-12-2023, entre otros temas de alcance de las inversiones propuestas.

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

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

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

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

Tipo de Proyecto	Actuación	Importe	Subvención otorgada	% s/total inversión
Autobuses eléctricos	5 autobuses eléctricos de 12m y 4 autobuses de 18m	5.713	2.040	35,71%
Digitalización servicio de Bus	Videovigilancia y Sistemas de Información a bordo del bus	12.400	11.160	90,00%
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%
Total		25.775	20.096	

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

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

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

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

Total Inversión/Subvención provisional

82.573	40.496	49,04%
---------------	---------------	---------------

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

(Miles de euros)		
Actuación	Importe	Subvención otorgada
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
Total	82.573	40.496

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

(Miles de euros)				
Actuación	Importe	Subvención otorgada	Inversiones contabilizadas a 31-12-2021	Subvención provisional
Autobuses eléctricos 12m y 18m	62.511	22.440	0	0
Digitalización servicio de Bus	12.400	11.160	260	234
Digitalización servicio de Metro	7.662	6.896	166	149
Total	82.573	40.496	426	383

Dado que se trata de una resolución provisional de otorgamiento de subvenciones, los traspasos entre Administraciones otorgantes, si procede, serán en el año 2022 (nota 6.3.3).

14.2 - Subvenciones al servicio

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

Estas subvenciones incluyen las mayores necesidades de TMB por el impacto de la Covid-19 recogidas en las notas 6.3.3 y 6.8.

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2021 (nota 6.3).

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

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2019 (nota 6.2).

14.3 - Otras Subvenciones

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Àrea Metropolitana de Barcelona		
Tarjeta Rosa Metropolitana	7.770	7.770
Líneas 80, 81, 82 y 83	-31	1.436
Operación AMB 30 autobuses	253	0
Suma	7.992	9.206
Instituto Municipal de Servicios Funerarios		
Líneas 102, 103 y 104	73	42
Suma	73	42
Otras subvenciones	0	330
TOTAL	8.065	9.578

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

Las subvenciones contabilizadas para los años 2021 y 2020 lo han sido en función de los acuerdos contractuales establecidos con los Organismos y Entidades 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 2022 entran en vigor las nuevas tarifas, que son las mismas aplicadas en el año 2021.

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

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

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

A continuación, se detallan los títulos más utilizados:

CUADRO SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO	
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-Dia (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 multipersonal.
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 identificativas: <ul style="list-style-type: none"> -Tarjeta Rosa Metropolitana de tarifa reducida -Carnet Rosa Metropolitano de tarifa reducida -Carnet Amarillo Metropolitano -Tarjeta de Pensionista "B" de FGC
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"> -Líneas regulares de autobús de TMB -Ferrocarrils de la Generalitat (dentro la 1ª corona metropolitana) -Metro -Trambaix -Trambesòs y Funicular de Montjuïc <p>Servicios regulares de las siguientes empresas dentro del ámbito del Àrea 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.

PRECIOS DE LOS TÍTULOS INTEGRADOS AÑO 2022						
(en euros)						
	1 Zona	2 Zonas	3 Zonas	4 Zonas	5 Zonas	6 Zonas
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	40,00	53,85	75,60	92,55	106,20	113,75
T-jove	80,00	105,20	147,55	180,75	207,40	222,25
T-día	10,50	16,00	20,10	22,45	25,15	28,15
T-grup	79,45	156,80	213,50	274,40	315,35	335,30
T-familiar	10,00	19,00	27,00	35,00	40,00	42,00
T-aire	2,05	4,05	5,50	7,55	8,10	8,60
T-4	4,00					

PRECIOS DE LOS TÍTULOS INTEGRADOS AÑO 2021						
(en euros)						
	1 Zona	2 Zonas	3 Zonas	4 Zonas	5 Zonas	6 Zonas
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	40,00	53,85	75,60	92,55	106,20	113,75
T-jove	80,00	105,20	147,55	180,75	207,40	222,25
T-día	10,50	16,00	20,10	22,45	25,15	28,15
T-grup	79,45	156,80	213,50	274,40	315,35	335,30
T-familiar	10,00	19,00	27,00	35,00	40,00	42,00
T-aire	2,05	4,05	5,50	7,55	8,10	8,60
T-4	4,00					

Comparación de precios zona 1 año 2022 con precios año 2021 (en euros)		
	Año 2022	Año 2021
Billete sencillo (no integrado)	2,40	2,40
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	5,15	5,15
T-casual	11,35	11,35
T-usual	40,00	40,00
T-jove	80,00	80,00
T-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	4,00	4,00

Comparación de precios zona 1 año 2021 con precios año 2020 (en euros)		
	Año 2021	Año 2020
Billete sencillo (no integrado)	2,40	2,40
Billete sencillo aeropuerto (no integrado)	5,15	5,15
T-casual/T-10	11,35	11,35
T-usual/T-mes	40,00	40,00
T-jove	80,00	80,00
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	4,00	4,00

Tarifas Telefèric de Montjuïc año 2022	
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

Tarifas Telefèric de Montjuïc año 2021	
Billete sencillo adulto	8,90
Billete sencillo infantil	7,10
Billete de ida y vuelta adulto	13,50
Billete de ida y vuelta infantil	9,70

15.2 – Otros acontecimientos

Del 8 de febrero de 2021 al 7 de marzo de 2021, el Telefèric de Montjuïc ha cerrado las puertas al público, debido a trabajos de revisión técnica y puesta a punto de las instalaciones.

15.3 – Aunque la prórroga del Estado de alarma provocado por el Consejo de Ministros el pasado 3 de noviembre de 2020, finalizó el 9 de mayo de 2021, debido a la situación cambiante provocada por la Covid-19, el Consejo de Administración de la ATM, el pasado 22 de diciembre de 2021, decidió mantener las tarifas del transporte público para el próximo ejercicio de 2022.

La decisión del Consejo de Administración de la ATM se tomó a pesar de la reducción de viajeros provocada por la pandemia de la Covid-19, y que sitúa la demanda global en la red de transporte público para el próximo ejercicio aún por debajo de los valores previos a la pandemia. En este sentido, a la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas todavía se estaba negociando entre las Administraciones, los convenios y acuerdos de financiación que deberían permitir cubrir las mayores necesidades del sistema de transporte gestionado por la ATM para el

año 2021 y siguientes, así como el déficit adicional provocado por la pandemia de la Covid-19. En este marco, también deberá formalizarse el correspondiente Contrato Programa ATM-TMB con el objetivo de cubrir sus necesidades para el año 2022 y siguientes.

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

NOTA 16 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

16.1 – Consejo de Administración y Alta Dirección

Los Consejos de Administración han estado formados, en el transcurso de 2021, 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 137 miles de euros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona SA (en el ejercicio 2020 fueron 129 miles de euros), y de 133 miles de euros en el caso de Transports de Barcelona, SA (en el ejercicio 2020 fueron 124 miles de euros), de los cuales corresponden a retribuciones a la Alta Dirección la cantidad de 80 miles de euros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (en el ejercicio 2020 fueron 69 miles de euros) y de 78 miles de euros en el caso de Transports de Barcelona, SA (en el ejercicio 2020 fueron 67 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 2020).

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

El personal de Alta Dirección tiene el derecho de inscribirse en el Plan de Pensiones de Empleo que, tanto Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA como Transports de Barcelona, SA, tienen establecidos para sus empleados. En consecuencia, el régimen de aportaciones al que 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 2021 ni 2020.

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

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

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:

(Miles de euros)	<u>Aportaciones</u>
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
Total Fondo Dotacional	60

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 2020 y 2019 son los siguientes:

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Servicios prestados a la Fundació TMB		
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)	108	125
Donación recibida por los servicios prestados e ingresos a cuenta	256	210
Total servicios prestados	364	335

SALDOS CON PARTES VINCULADAS EN EL EJERCICIO		
(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Activo corriente		
Deudores, ent.grup, asoc. y partes vinculadas	130	125
Total Activo corriente	130	125
Pasivo corriente		
Proveedores, ent.grup, asoc. y partes vinculadas	0	0
Total Pasivo corriente	0	0

NOTA 17 – OTRA INFORMACIÓN

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

Actividad	Número medio de personas	
	Año 2021	Año 2020
Material Móvil Metro	392	389
Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras Metro	578	572
Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.001	2.039
Centros operativos de Negocio (CON's)	3.852	3.859
Ingeniería y Talleres Bus	100	100
Infraestructuras Bus	33	35
Explotación del Telefèric de Montjuïc	21	23
Explotación Transports Metropolitans de Barcelona, SL	1	2
Otros servicios operativos	370	364
Áreas funcionales	633	618
Plantilla cedidos de Metro a TB	13	12
Plantilla cedidos de TB a Metro	9	10
Total	8.003	8.023

El número total de personas distribuidas por actividades y sexo al final de los ejercicios 2021 (8.516 personas) y 2020 (8.366 personas) es el siguiente:

Actividad	Año 2021		
	Total a 31-12-2021	Hombres	Mujeres
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, SI	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
Total	8.516	6.708	1.808

Año 2020	Actividad	Total a		
		31-12-2020	Hombres	Mujeres
	Material Móvil Metro	407	404	3
	Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras Metro	597	569	28
	Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.100	1.092	1.008
	Centros operativos de Negocio (CON's)	4.006	3.715	291
	Ingeniería y Talleres Bus	107	104	3
	Infraestructuras Bus	36	34	2
	Explotación del Telefèric de Montjuïc	27	10	17
	Explotación Transports Metropolitans de Barcelona, SI	2	1	1
	Otros servicios operativos	398	312	86
	Áreas funcionales	662	370	292
	Plantilla cedidos de Metro a TB	13	11	2
	Plantilla cedidos de TB a Metro	11	7	4
Total		8.366	6.629	1.737

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

Sexo	2021	2020
Hombres	107,46	111,42
Mujeres	15,83	15,95
Total	123,29	127,37

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

(Miles de euros)		
Honorarios por auditoría de cuentas y otros servicios prestados por la sociedad auditora	Año 2021	Año 2020
Servicios de auditoría	111	111
Otros servicios	36	25
Total	147	136

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:

(Miles de euros) Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre	Año 2021			
	Días			
	FMB	TB	PSM	TMB,SL
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
	Importe			
Total pagos realizados	428.592	139.639	2.396	2.145
Total pagos pendientes	54.865	15.295	272	304

(Miles de euros) Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre	Año 2020			
	Días			
	FMB	TB	PSM	TMB,SL
Período medio de pago a proveedores	59	56	34	30
Ratio de operaciones pagadas	38	57	35	31
Ratio de operaciones pendientes de pago	269	44	22	16
	Importe			
Total pagos realizados	408.625	137.687	2.092	1.629
Total pagos pendientes	41.150	13.848	255	68

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

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

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:

Año 2021 (Miles de euros)	FMB	TB	PSM	TMB,SL	Total
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
Resultado de explotación	20.819	-182	1.345	-139	21.843
Ingresos financieros	8.856	8.918	1.072	1	18.847
Gastos financieros	28.424	1.437	1.050	1	30.912
Resultado de operaciones interrumpidas	0	0	0	0	0
Resultado antes de impuestos	1.251	7.299	1.367	-139	9.778
Activos del segmento	1.463.060	531.267	67.064	8.847	2.070.238
Pasivos del segmento	908.456	276.736	438	454	1.186.084
Patrimonio neto del segmento	554.604	254.531	66.626	8.393	884.154
Flujos netos de efectivo de las actividades de:					
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
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	185.079	60.289	950	138	246.456

Año 2020					
(Miles de euros)	FMB	TB	PSM	TMB,SL	Total
Ingresos de explotación	573.829	324.431	1.352	318	899.930
Aprovisionamientos	10.098	9.932	37	34	20.101
Gastos de personal	205.052	243.345	919	144	449.460
Servicios exteriores y otros	310.415	52.246	1.137	484	364.282
Amortización neta del inmovilizado	22.255	18.882	579	98	41.814
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	603	85	2	0	690
Resultado de explotación	25.406	-59	-1.322	-442	23.583
Ingresos financieros	1.577	1.386	334	0	3.297
Gastos financieros	26.983	1.327	74	0	28.384
Resultado de operaciones interrumpidas	0	0	0	0	0
Resultado antes de impuestos	0	0	-1.062	-442	-1.504
Activos del segmento	1.281.222	465.975	65.731	1.058	1.813.986
Pasivos del segmento	883.154	247.236	428	161	1.130.979
Patrimonio neto del segmento	398.068	218.739	65.303	897	683.007
Flujos netos de efectivo de las actividades de:					
Operación	-67.317	46.130	-749	-646	-22.582
Inversión	-133.483	-80.476	-50.393	-145	-264.497
Financiación	191.155	24.066	0	0	215.221
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	165.052	23.223	295	155	188.725

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 2021

Informe de gestión 2021 del grupo consolidado
de Transports Metropolitans de Barcelona



Transports
Metropolitans
de Barcelona



Índice

1. Presentación de la Presidenta y del Consejero delegado	3	5. Gestión responsable	80	8. Compromiso social	182
2. Hechos y datos destacados del 2021	5	5.1. Ética y buen gobierno	81	8.1. Plan de responsabilidad social	183
2.1. Datos principales de la red de bus y metro de 2021	6	5.1.1. Gobernanza	81	8.1.1. Contribución a la sociedad	184
2.2. Hechos destacados de 2021	7	5.1.2. Normativa y reglamento	85	8.2. Fundación TMB	186
2.3. Hitos del ejercicio	12	5.2. Gestión del riesgo	92	8.2.1. Proyectos sociales	187
3. Quiénes somos	18	5.2.1. Sistema de gestión de riesgos	92	8.2.2. Proyectos culturales	188
3.1. Nuestro modelo de negocio	21	5.2.2. Riesgos y Oportunidades más relevantes	94	8.2.3. TMB Educa	189
3.1.1. Servicios y productos de TMB	21	5.3. Transparencia	95	8.2.4. Patrimonio histórico	190
3.1.2. Entorno institucional	27	5.3.1. Grupos de interés	96	8.3. Derechos humanos	191
3.1.3. Compra responsable	30	5.3.2. Materialidad: los aspectos relevantes	99	9. Información financiera del Grupo TMB	193
3.1.4. Negocio exterior	32	6. Nuestra gente	102	9.1. Cuenta de pérdidas y ganancias	195
3.2. Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad	34	6.1. Perfil del grupo	103	9.2. Balance de situación a 31 de diciembre	198
3.2.1. Plan Estratégico TMB 2025	34	6.1.1. Ocupación	103	9.3. Información fiscal	199
4. Servicios de calidad, innovadores y seguros	42	6.1.2. Política retributiva	117	9.4. Inversiones	200
4.1. Calidad en el servicio de TMB	43	6.2. Atracción e impulso del talento	122	10. Gestión del COVID-19	203
4.1.1. Pasajeros transportados	43	6.2.1. Formación	122	10.1. Organización para la gestión del COVID-19	204
4.1.2. Datos principales de la red de metro y bus	45	6.2.2. Desarrollo del talento	128	10.2. Medidas de salud y seguridad adoptadas	205
4.1.3. Atención y satisfacción del cliente	54	6.3. Bienestar, diversidad e inclusión	133	10.3. Actuaciones para combatir el COVID-19 en el servicio de metro y bus	206
4.1.4. Accesibilidad de los servicios	57	6.3.1. Organización del trabajo	133	10.4. Acciones de comunicación y atención a los usuarios/as	208
4.2. Nuestra apuesta por la innovación	61	6.3.2. Relaciones laborales y sociales	137	10.4.1. Acciones de comunicación digital y atención al cliente	208
4.2.1. Novedades y mejoras	61	6.3.3. Comunicación interna	142	10.4.2. Comunicación interna a la plantilla de TMB	209
4.2.2. Proyectos de innovación, investigación y desarrollo	69	6.3.4. Igualdad de oportunidades	143	10.5. Afectación sobre la movilidad	210
4.2.3. Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad	73	6.4. Seguridad y salud en el trabajo	145	10.6. Impacto económico	211
4.3. Salud y seguridad de nuestros pasajeros	75	6.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral	145	11. Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio	212
4.3.1. Viajes seguros	75	6.4.2. Accidentabilidad laboral	151	12. Tabla de contenidos del estado de información no financiera (GRI 102.55)	214
4.3.2. Protección de datos	77	7. Protección del medio ambiente	157		
4.4. Comunicación externa	78	7.1. Gestión ambiental	158		
4.4.1. Relación con los medios de comunicación	78	7.1.1. Prevención de riesgos ambientales	159		
4.4.2. Presencia en las redes sociales y campañas importantes	79	7.1.2. Sistema de gestión ambiental y energética	159		
		7.2. Reducción del impacto en el entorno	160		
		7.2.1. Prevención y gestión de residuos	160		
		7.2.2. Protección de la biodiversidad	164		
		7.3. Minimización del uso de recursos	165		
		7.3.1. Agua	165		
		7.3.2. Energía y carburante	166		
		7.4. Lucha contra el cambio climático	171		
		7.4.1. Emisiones	171		
		7.4.2. Otros tipos de contaminación	176		
		7.4.3. Fondos Next Generation EU	177		
		7.4.4. Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles	178		

Carta de la presidenta



A la hora de hacer balance del 2021 no podemos obviar que, de nuevo, ha sido un año marcado por la emergencia sanitaria y sus consecuencias tanto a nivel social como individual. En unas circunstancias tan complejas y difíciles, TMB y todo el equipo de profesionales que forman parte han continuado realizando un importante esfuerzo para garantizar a la ciudadanía de Barcelona y su área metropolitana un servicio público esencial como es la movilidad, con las máximas garantías de calidad, seguridad y eficiencia.

Pero, además de responder a las necesidades del momento, TMB no ha dejado de emprender y trabajar en todos los grandes retos presentes y futuros. Y en este sentido, querría destacar la aprobación del Plan Estratégico 2025 de TMB.

En un contexto de cambios profundos en la movilidad, la ciudadanía nos pide un transporte público capaz de hacer frente a retos como el cambio climático o que haga realidad la accesibilidad universal y segura para todas las personas. Para lograr estos hitos, el Plan nos marca el camino a seguir, que pasa por seguir trabajando en renovar ambientalmente y aumentar la flota de trenes y autobuses, innovar y modernizar los procesos, poner la tecnología y la

transformación digital como instrumentos al servicio de las personas en sus desplazamientos, entre otros.

El Plan también tiene la visión que en 2025 TMB sea la principal empresa de servicios de movilidad del país, que lidere la movilidad sostenible y que consigamos que el 65% de desplazamientos en Barcelona se hagan en transporte público. Una hoja de ruta con los propósitos y los compromisos de TMB, y que ya están en la base de las actuaciones que se han llevado a cabo a lo largo del año 2021.

En definitiva, queremos contribuir a hacer del transporte público una herramienta para impulsar el progreso de la sociedad, dando respuesta a lo que nos pide la ciudadanía. Y todo lo que se recoge en esta memoria es un ejemplo, como lo es también la voluntad de seguir comunicando con la máxima transparencia qué hacemos y cómo lo hacemos.

Laia Bonet

Presidenta de TMB

La carta del Consejero Delegado



Durante el 2021, y por segundo año consecutivo, Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) ha continuado gestionando la situación generada por la pandemia del COVID'19 y las graves consecuencias derivadas de la misma, garantizando todas las medidas de prevención y seguridad necesarias para ofrecer una movilidad segura a las redes de metro y bus, y prestando el máximo servicio disponible para adecuarse a las necesidades de la ciudadanía de Barcelona y su área metropolitana.

Las medidas en cuanto a la movilidad y de confinamiento de la población han sido menos restrictivas que en 2020, y esto explica en buena parte que las redes de metro y autobuses de TMB cerrarán el 2021 con 425,5 millones de viajes. Un incremento de cerca de 92 millones respecto del año anterior, equivalentes al 27,7%, y que inicia el camino de la recuperación de la demanda perdida con el estallido de la crisis del coronavirus el marzo del 2020, aún todavía lejos de las cifras récord de pasajeros de 2019.

Dado el contexto, podemos decir que son unas cifras buenas, con unas perspectivas de recuperación de la demanda vinculadas a la evolución positiva de la actividad económica y de la movilidad.

La buena respuesta ofrecida por el transporte público los últimos años ha sido también una de las causas del repunte positivo del pasaje. Así lo han percibido los usuarios y usuarias del metro y del bus que han puntuado el servicio con un 7,84 y un 8,02, respectivamente. Este

notable alto es resultado de muchas acciones de mejora desarrolladas en TMB y que recogemos en esta memoria. La apertura de nuevas estaciones, la compra de nuevos trenes y la renovación de la flota de autobuses con criterios ambientales y de accesibilidad universal nos tiene que permitir, entre otras, conseguir una movilidad cada vez más sostenible y eficaz.

Tenemos como organización la obligación y el compromiso de afrontar muchos retos, responder a las necesidades de la sociedad y lograr objetivos de mejora. Esto nos ha llevado a elaborar este año el Plan Estratégico TMB 2025, aprobado por el consejo de administración desprendido de un intenso trabajo interno, con participación de las instituciones, aportaciones de los comités de empresa y una importante colaboración de diferentes grupos de interés de nuestro entorno, una parte de los cuales están integrados en el nuevo órgano consultivo creado el 2021, el consejo asesor.

Establecer vínculos con las organizaciones que estructuran la sociedad y favorecer un diálogo abierto y permanente nos da la posibilidad de concretar este compromiso de TMB con la ciudadanía y nos ofrece, sin duda, un visión enriquecedora para llegar a una gestión más afinada y eficiente, así como a unos mejores resultados.

Gerardo Lertxundi
Conseller Delegat de TMB



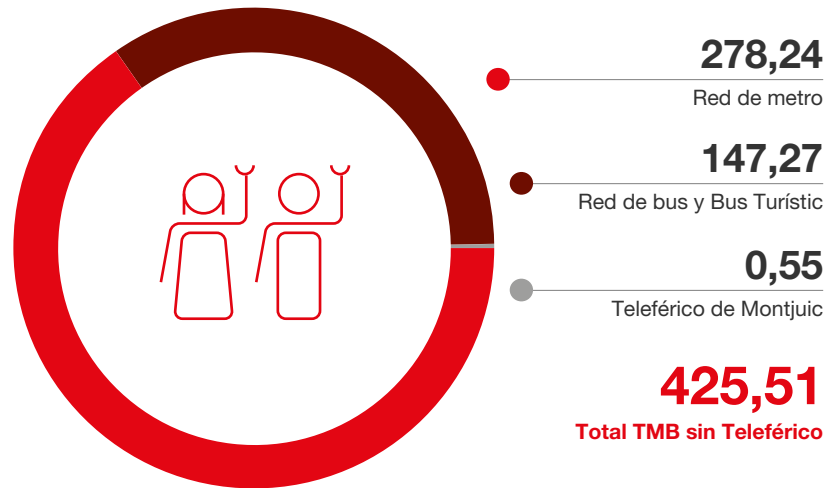
2

Hechos y datos destacados del 2021

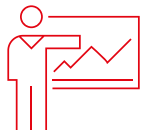


2.1. Datos principales de la red de bus y metro de 2021

Viajeros transportados por el Grupo TMB
(Millones)

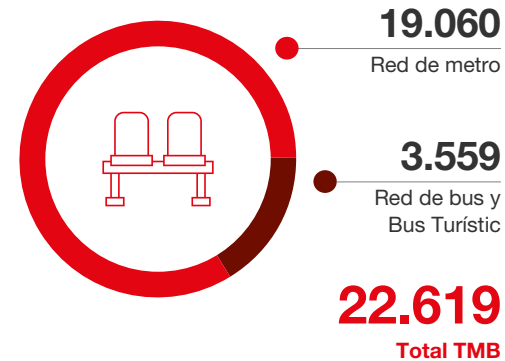


Ingresos netos del Grupo TMB
(Miles de euros)*

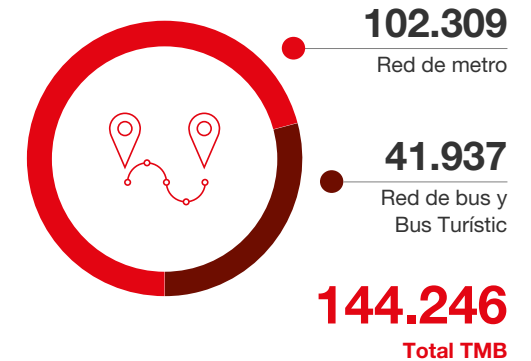


287.836
Total TMB

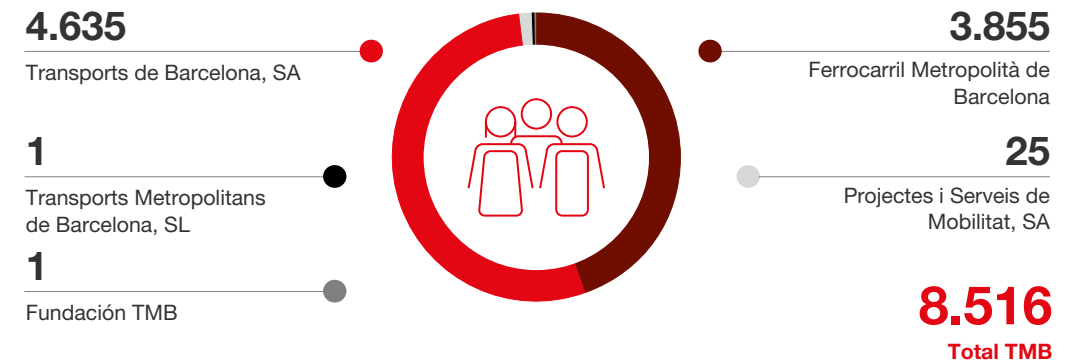
Número de plazas por
kilómetro ofertadas
(Millones)



Trayecto recorrido en coche
por kilómetro útil
(Miles)

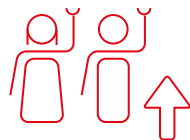


Plantilla Absoluta a 31 de Diciembre
(Personas)



2.2. Hechos destacados de 2021

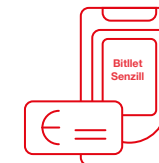
Servicios de calidad, innovadores y seguros



Incremento del pasaje en 2021 en **60,3 millones más de viajeros** en metro y 31,8 millones más en TB sobre el año 2020



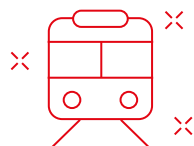
Los/as clientes puntúan con un notable el servicio de metro y bus: **7,84 y 8,02 puntos**, respectivamente, sobre 10 en el **Estudio anual de Percepción del Cliente**



Implementación del **sistema de pago de billete sencillo a bordo del bus a través de la tarjeta bancaria EMV**



Puesta en servicio de **tres nuevas estaciones** en la **Línea 10 Sur** (7-11-2021) y de la nueva **estación Ernest Lluch** a la L5 (25-7-2021)



Puesta en servicio de **dos nuevos trenes** de la serie 6000 en la L1 que forman parte de un **contrato de adquisición de 12 trenes**



Renovación de la certificación **Protocolo Seguro COVID-19**



92% de las estaciones de metro adaptadas a personas de movilidad reducida



Puesta en marcha de la **primera línea de la XPRESBus, la X1**



Se han hecho las **obras de segregación de las explotaciones** de la L4 y la L11 **para poder mejorar la operatividad** de la L4 y permitir la operación en modo automático en toda la L11



Renovación de la flota de bus: licitación de **210 autobuses ecológicos**

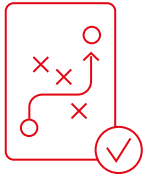


Reestructuración del servicio de **bus en los barrios norte de Nou Barris**

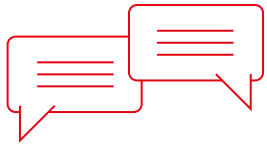


Desarrollo del **Proyecto de Seguridad Integral** de bus que incluye la seguridad física, **la seguridad en el servicio, la ciberseguridad y la seguridad en el ámbito de Prevención de Riesgos Laborales**

Apostamos por una gestión responsable



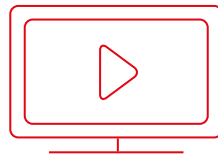
Aprobación del Plan estratégico TMB 2025
por parte de los respectivos **Consejos de Administración de FMB, SA y TB, SA**



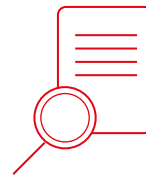
Constitución del Consejo Asesor de TMB
para **favorecer un diálogo permanente con los grupos de interés**



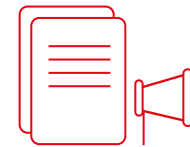
Elaboración de políticas para la aprobación de la **Comisión Ética de TMB** (políticas de Compliance, de conflicto de interés, política anticorrupción y otras)



Confección de un video explicativo y de divulgación sobre el **programa de Compliance** y la realización de 13 jornadas formativas y de sensibilización para la plantilla de TMB



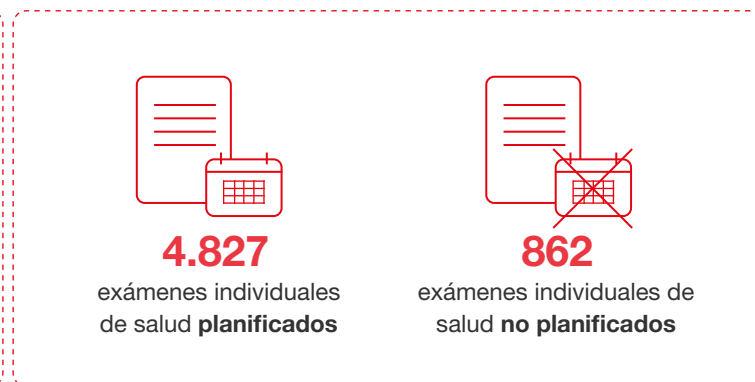
Identificación y evaluación de los riesgos y oportunidades (RiOs) de las actividades contenidas en los procesos



Presentación del **Plan de Responsabilidad Social de TMB** y desarrollo de las acciones de comunicación el pasado mes de diciembre



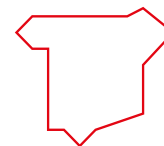
Nuestra gente



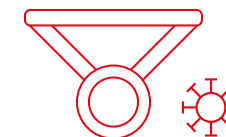
Compromiso social



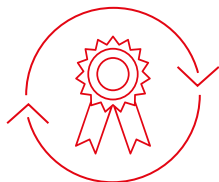
Según un Estudio de la Universitat Pompeu Fabra por cada euro que las Administraciones aportan a TMB, la actividad de ésta **genera un retorno de 6,5 euros a la sociedad** en términos de impacto a la economía y en términos de impacto social y ambiental



El 97,40% de las adquisiciones de bienes y servicios se han hecho a empresas del ámbito español

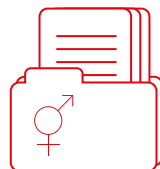


La plantilla de TMB recibió la Medalla de Honor 2021 del Ayuntamiento de Barcelona por su papel durante la crisis sanitaria del COVID-19



Renovación del Sello de **Calidad Educativa del Consejo de Coordinación Pedagógica** a la tarea de TMB Educa

Elaboración del **Nuevo decálogo de atención al cliente con discapacidad intelectual** en pro de la accesibilidad cognitiva



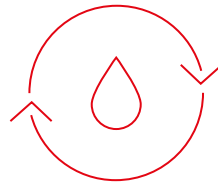
Elaboración por parte de TMB y el Observatori contra la Homofobia de un **protocolo específico para la luchar contra el LGTBI-fobia**, que es complementario del que ya existía para el acoso sexual



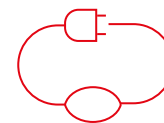
Protección del medio ambiente



Puesta en marcha de los recuperadores de energía de frenada a las subcentrales de Canyelles y Laguna. Se prevé **obtener una recuperación alrededor de 1 MWh por recuperador y año**

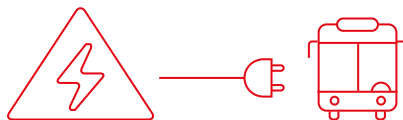
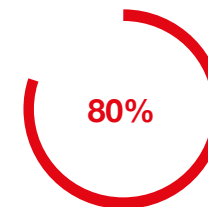


23,5% de agua aprovechada recogida de los pozos de agotamiento de la red de metro



Participación en los **proyectos europeos ASSURED** de fomento de la innovación en la carga rápida de vehículos y JIVE 2 para autobuses de pila de combustible de hidrógeno de **cero emisiones**

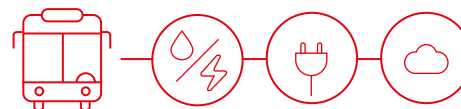
Valorización de los residuos en TMB



Para alimentar de energía las cocheras de bus desde el metro, se ha ejecutado la acometida de Alta tensión a la cochera de Zona Franca desde la subestación receptora de Zona franca (L9), y se ha iniciado la ejecución de la acometida de Alta tensión a la cochera de Triángulo Ferroviario desde la subestación receptora de Sagrera (L9)

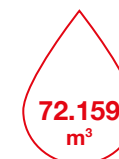


Emisión de gases efecto invernadero



El **69,1% de la flota de bus** está formada por **vehículos híbridos, eléctricos o propulsados con gas natural comprimido**

Consumo de agua



metro



bus

2.3. Hitos del ejercicio

A continuación, se muestran los hitos principales del ejercicio 2021:

Nuevos trenes

El año 2021 **se han puesto en servicio 2 trenes nuevos de la serie 6000 en la línea L1**, los cuales han servido para incrementar la oferta de transporte. Con estas 2 unidades se completa la entrada de los 12 trenes vinculados al Plan de Mejora de la Calidad. La incorporación de este conjunto de trenes se inició el mes de diciembre de 2019 y ha servido para reforzar la oferta de líneas convencionales.

En octubre de 2019 se firmó el contrato de adquisición de **42 trenes de las nuevas series 7000 y 8000**. El año 2021 se ha trabajado en el proyecto de fabricación de estos 42 trenes que servirán para iniciar la sustitución durante el año 2022 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, contemplada en el contrato, **que implica la fabricación de 8 trenes adicionales**. Las unidades de esta ampliación se fabricarán a continuación de los anteriores y servirán para sustituir 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 ésto se habrá completado la sustitución de los trenes de la red de metro afectados por amianto.

Se ha finalizado también la redacción de los pliegos de condiciones técnicas **para adquirir 24 nuevos trenes** destinados a aumentar la oferta en líneas convencionales. Esta actuación queda pendiente de ser autorizada por parte de la ATM.





Inauguración del tramo Port Comercial/ La Factoría – ZAL/Riu Vell

El día 7 de noviembre se pusieron en servicio tres nuevas estaciones de la L10Sud en la Zona franca: Puerto Comercial/La Factoría, Ecoparque y ZAL/Riu Vell, con las cuales se completa el ramal de metro que transcurre en viaducto a lo largo de la Calle A, y se multiplica la accesibilidad en transporte público en una área de intensa actividad económica.

Con las nuevas estaciones, el conjunto de la red de metro se amplía hasta los 125,4 km y 165 estaciones, de los cuales 38,8 kilómetros y 40 estaciones en líneas de funcionamiento automático sin conductor (líneas 9/10 Norte y Sur y L11).

Hay que destacar que las cuatro estaciones del viaducto son más sostenibles en cuanto al consumo de energía, gracias al centenar de paneles fotovoltaicos que ha instalado el departamento de Políticas Digitales y Territorio.



Inauguración de la estación Ernest Lluch

El pasado 25 de julio se puso en servicio la estación de Ernest Lluch de la línea 5 situada en la carretera de Collblanc al límite entre Barcelona y el Hospitalet de Llobregat. La estación se encuentra intercalada entre las estaciones de Collblanc y Pubilla Casas, es la estación que hace 20 de las situadas totalmente o en parte en el término del Hospitalet.

La estación Ernest Lluch potencia el intercambio directo con el Trambaix, con las líneas T1, T2 y T3, y varias líneas de autobuses urbanas e interurbanas, de forma que amplía la cobertura del servicio de metro y, a la vez, favorece la intermodalidad en los desplazamientos entre el Baix Llobregat y Barcelona.



Licitación de 210 autobuses ecológicos

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

El año 2021 se ha adjudicado un total de 210 vehículos ecológicos fruto de un proceso de licitación que TMB puso en marcha, de los cuales en el 2022 se incorporarán 166, y que representarán un total de 78 autobuses con motor eléctrico puro, 108 vehículos híbridos de gas natural comprimido (GNC) y 24 híbridos de dos pisos para el transporte turístico.



H16, la primera línea de bus 100% eléctrica

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

Reestructuración del servicio en los barrios norte de Nou Barris

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

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

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





Puesta en servicio de la primera línea XPRESBus: la X1

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

Creación del Consejo Asesor

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

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

La constitución del Consejo ha coincidido con un proceso de reflexión dentro de TMB para identificar sus retos de futuro y definir la dirección hacia donde se quiere proyectar en el horizonte del año 2025, el resultado del cual fue el nuevo Plan Estratégico TMB 2025.





Proyecto para la creación de la primera hidrogenera pública

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

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

Implantación progresiva de la T-movilidad

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

El 23 de diciembre se inició una nueva etapa. Se empezó a comercializar y utilizar los soportes (de PVC y cartera electrónica) y los títulos T-usual y T-joven con los precios y las condiciones oficiales en tecnología sin contacto, en el ámbito de los 36 municipios de la zona tarifaria metropolitana. También los usuarios/as pueden crearse una cuenta digital de la T-movilidad que les permite hacer gestiones en línea, cómo recargar la tarjeta o consultar facturas, y los trámites.





La accesibilidad premiada en 2021

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

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

TMB ha ganado el galardón internacional *Zero Project*, organizado por *Essl Foundation*, para la promoción de los derechos de las personas con discapacidad establecidos en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. TMB presentó el proyecto de redacción de las características técnicas que tienen que cumplirse tanto en la compra como en la renovación de trenes en términos de accesibilidad universal. Ha diseñado e incorporado todos los elementos relacionados con la accesibilidad de los trenes, respondiendo no sólo al cumplimiento de la normativa regional, estatal y europea, sino también las mejoras que históricamente han sido solicitadas por los representantes de organizaciones de discapacidad con las cuales TMB mantiene una relación constante y próxima de diálogo y participación.



Plan estratégico de TMB 2025

El 2 de diciembre de 2021 los Consejos de Administración de FMB, SA y TB, SA aprobaron el Plan estratégico TMB 2025, que apuesta porque la organización sea un referente en transporte público y movilidad sostenible, y conseguir, entre otros hitos, que en 2025 el 65% de los desplazamientos en Barcelona se hagan en transporte público y una reducción de 17.000 toneladas de CO2.

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

En el apartado 3.2.1 se desarrollan los ejes estratégicos, las líneas estratégicas y los objetivos y actuaciones destacadas del Plan.



3

Quiénes somos



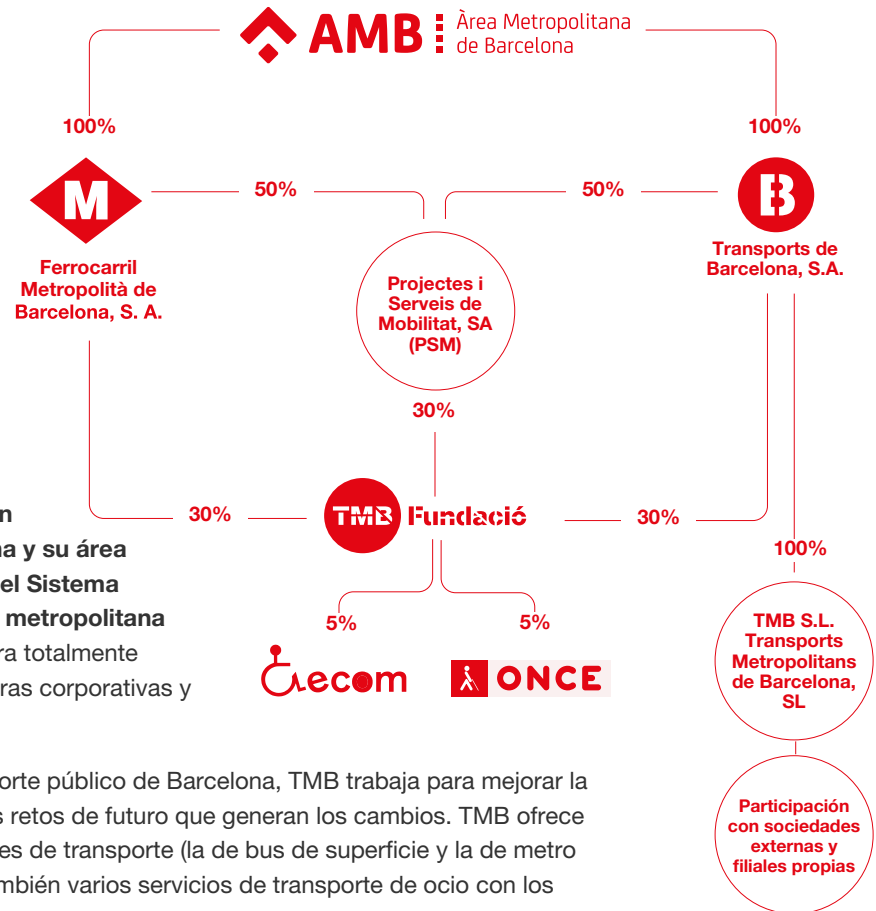
Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)

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

El Grupo también incluye las sociedades **Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, (PSM)** que gestiona el teleférico de Montjuïc; **Transports Metropolitans de Barcelona, SL**, que gestiona productos tarifarios por medio de la plataforma de comercio electrónico holabarcelona.com y otros servicios de transporte, y la **sociedad asociada consolidada puesta en equivalencia Transports Ciutat Comtal, SA**.

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

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



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

Como principal operador de transporte público de Barcelona, TMB trabaja para mejorar la ciudad y su entorno, asumiendo los retos de futuro que generan los cambios. TMB ofrece a los ciudadanos dos redes regulares de transporte (la de bus de superficie y la de metro mayoritariamente subterránea) y también varios servicios de transporte de ocio con los objetivos siguientes:

- Satisfacer las necesidades de movilidad y hacer más cómodos y rápidos los desplazamientos.
- Ofrecer un servicio público accesible para todo el mundo.
- Mejorar la calidad de vida en el área metropolitana de Barcelona, recortando el tiempo para cubrir las distancias entre las diferentes ciudades.

Con el objetivo de ser una empresa pública de referencia, TMB impulsa sus programas de actuación, la protección del medio ambiente, el ahorro de energía, la promoción de la inclusión social y las políticas de accesibilidad para fomentar **una movilidad sostenible e inclusiva**.

Durante 2021 se ha elaborado el **Plan Estratégico TMB 2025**, fruto del cuál se han redefinido la Misión, Visión y 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** a la ciudadanía.
- Potencien las **políticas de igualdad de oportunidades y responsabilidad social**.
- Utilicen de forma **eficiente los recursos públicos**.

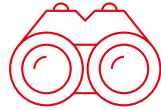
La Sede central de Transports Metropolitans de Barcelona se encuentra situada en:

Calle 60, núm. 21-23

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



www.tmb.cat



Visión

TMB quiere ser una empresa de movilidad ciudadana en lo referente al mundo:

- Por su gestión integrada de servicios a la ciudadanía, de metro y autobuses y otros modos y servicios de movilidad.
- Por su compromiso con la sostenibilidad urbana y el medio ambiente.
- Por la calidad técnica que ofrece y la calidad percibida por la ciudadanía y sus grupos de interés
- Por la eficiencia de sus procesos de optimización en el uso de los recursos.
- Por la innovación y la aplicación eficiente de la tecnología como palanca de mejora del servicio.
- Por los valores que proyectan las empleadas y empleados con su comportamiento y la excelencia de su trabajo
- Por su compromiso con la sociedad, con la ciudadanía, con los grupos de interés y con la misma plantilla.



Valores

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

- Vocación de servicio público y 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.

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 focaliza 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 de la AMB.

Ingresos accesorios vinculados a la actividad y activos de Metro.

Sujetos al Contrato Programa con ATM.

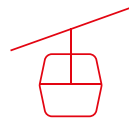


BUS

Servicios de Bus por gestión directa de la 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 de la 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 de la movilidad sostenible.

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

Desarrollar proyectos sociales, culturales, educativos y cívicos.

Conservación y divulgación del patrimonio histórico del transporte público.

En el ámbito área metropolitana de Barcelona

Fuera del ámbito metropolitano



SERVICIO DE METRO

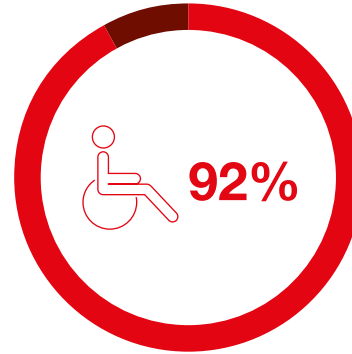
La red de metro está formada por:

8 líneas más el Funicular de Montjuic, 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 **92%** de la red de metro de TMB está adaptada para personas de movilidad reducida



Actualmente el 92% de la red de metro de TMB está adaptada para personas de movilidad reducida. Se trabaja para adaptarla a toda la ciudadanía, pensando en la diversidad de los/las clientes/as del servicio (personas invidentes, con deficiencias visuales y auditivas, niños y personas mayores) y para mejorar la información acústica, las pantallas con información visual, la señalización y los espacios reservados, entre otros, y mejorar también la accesibilidad cognitiva.

TMB tiene un compromiso firme 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 de los empleados/das**, centrada en una política de prevención de riesgos laborales que contribuya a mejorar la salud, la seguridad y el bienestar laboral.





SERVICIO DE BUS

En cuanto a la **red regular de bus**, está formada por:

106 líneas

839,21 km longitud total
(semisuma de los recorridos de ida y vuelta)

1.135 vehículos

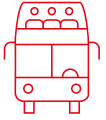
La **red regular de bus** está formada por 106 líneas, con una longitud total de 839,21 km (semisuma de los recorridos de ida y vuelta). Además, Transports de Barcelona (TB) opera los servicios del Barcelona Bus turístico y el Tramvía Blau (este último con el servicio suspendido).

Desde 2007 **toda la red de bus de TMB está adaptada para personas de movilidad reducida** y actualmente se trabaja porque todos los vehículos de la flota sean accesibles para personas con discapacidades funcionales.

TMB cuenta con una flota de 1.135 vehículos a 31/12/2021. Los autobuses más obsoletos se van renovando por otros más innovadores y eficientes para reducir la emisión de gases contaminantes y contribuir a una movilidad más sostenible.



Desde 2007 toda la red de bus de TMB está adaptada para personas de movilidad reducida



BARCELONA BUS TURÍSTIC

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

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

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

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

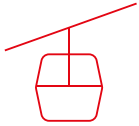
Este año también se ha vuelto a poner en marcha el Barcelona *Christmas Tour*, que ya se inició en el 2019 con una prueba piloto muy exitosa. Ha funcionado del 26 de noviembre hasta el 2 de enero, de lunes a domingo, con la excepción del 25 de diciembre, y el 1 de enero.

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

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



El 15 de noviembre se puso en marcha una prueba piloto de validación del billete horario **válido para 24 y 48 horas**



TELEFÈRIC DE MONTJUÏC

El telefèric de Montjuïc dispone de:

55 cabinas con una capacidad de 8 personas

Las cabinas están **adaptadas para personas con movilidad reducida**

3 estaciones

Parc de Montjuïc, Mirador y Castell

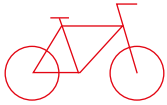
El 2021 ha sido el decimocuarto año de funcionamiento del Telefèric de Montjuïc desde su total renovaci3n el 2007. Dispone de 55 cabinas totalmente vidriadas con una capacidad de 8 personas y adaptadas para personas con movilidad reducida (PMR). Con 3 estaciones (Parc de Montjuïc, Mirador y Castell), la capacidad de transporte supera las 2.000 personas/hora/sentido que es modulable en funci3n de la demanda.

Lamentablemente, este 2021 ha sido marcado por la crisis sanitaria del COVID-19. Durante los primeros meses del a3o, y debido a las restricciones de movilidad, se tuvo que adaptar el horario de servicio para poder adecuarse a las regulaciones de cada momento. Durante todo el a3o se han adaptado las medidas de higiene y seguridad.

El horario de funcionamiento del Telefèric en 2021 ha sido diario de 11h a 18h. Y se hizo el cierre por revisi3n anual del 8 de febrero al 8 de marzo, ambos incluidos.

El 2021 ha sido el **decimocuarto a3o** de funcionamiento del **Telefèric de Montjuïc** desde su total renovaci3n en 2007





NUEVOS NEGOCIOS CORPORATIVOS

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

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

2021 ha sido el año de consolidación de la unidad de Nuevos negocios corporativos y se ha enfocado en el desarrollo de un nuevo negocio para la compañía:
la bicicleta pública metropolitana (AMBici)

ambici



3.1.2. Entorno institucional

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



Implicación de la parte ferroviaria a través del departamento VPD.



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



ATM 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.

INSTITUCIONES



El **Ayuntamiento de Barcelona** es la institución que regula el espacio público de la ciudad; incluye la planificación urbanística y la movilidad entre otras.



TMB presta servicio en 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, SA y de Transports de Barcelona, SA.

Su ámbito ocupa 636 km² y está compuesta por 36 municipios donde viven más de 3,2 millones de personas. En cuanto al transporte y movilidad, la AMB planifica y gestiona las redes de autobuses y otros medios de transporte público, excepto los tranvías. Las competencias en transporte y movilidad, además de la planificación y la gestión, son:

- » El transporte público urbano colectivo de viajeros en superficie, excepto el sistema tranviario.
- » La prestación de los servicios de metro y transporte público subterráneo de viajeros.
- » La ordenación del servicio de taxi.
- » La aprobación del 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 cual 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%): Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) y la Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU). Hay que destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno del ATM, en calidad de observadores.

Entre sus funciones están:

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



3.1.3. Compra responsable

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

El año 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 acontecimientos 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.

En 2020 TMB aprobó la nueva versión del procedimiento P716 que se adecua a los requerimientos

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

Actualmente todos los pliegos de condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones generales en materia ambiental y social que especifican la obligación de ser conocedor y comprometerse a cumplir: la normativa ambiental vigente, la política ambiental de TMB y los procedimientos de aplicación, y las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.



Respecto a los indicadores GRI siguientes:



Evaluación ambiental de proveedores



Libertad de asociación y negociación colectiva de proveedores



Trabajo infantil



Trabajo forzoso u obligatorio



Evaluación social de los proveedores

No se dispone de cuantificación, por no tener establecidas unas condiciones especiales de ejecución. Aun así, **los proveedores tienen que cumplir con las obligaciones generales en materia ambiental y social establecidas en los Pliegos de condiciones particulares de TMB.**

En cuanto a la Coordinació Ambiental de les Activitats Empresariales (CAAE), la nueva versión del procedimiento P716 establece que todos los proveedores que tengan que acceder a las instalaciones de TMB, y sean considerados de riesgo alto, tendrán que firmar previamente un autocertificado ambiental, donde se comprometen, entre otros, a dar cumplimiento a la normativa ambiental y a tomar las medidas necesarias para minimizar el impacto ambiental que generan. Este autocertificado **se ha empezado a exigir a los proveedores desde el mes de septiembre.**

Las empresas del Grupo TMB se adhirieron a Electrónicos Watch en diciembre de 2019, dando TMB un paso adelante más en la transparencia de la cadena de suministro de material electrónico.

3.1.4. Negocio exterior

TMB es un referente como operador del transporte público. Por este motivo, aprovecha la experiencia y los conocimientos que tiene para desarrollar asesoramiento y consultoría para empresas de transporte público del ámbito internacional.

En este sentido, destacamos los proyectos siguientes:



La finalización del contrato para la elaboración de planes, reglamentos y otros documentos relacionados con la operación de la línea 2 de metro de **Lima**.



La ejecución de la asistencia técnica para la integración de sistemas, control, operación y definición de un sistema MaaS (Mobility as a Service) para el centro de control de SPTrans a **Sao Paulo**.



La renovación del contrato de asistencia técnica de la gestión del tranvía de **Zaragoza** por un periodo de 2 años renovable a dos más.



La implementación de sistemas de ayuda a personas invidentes basadas en la tecnología Navilens en la red de transporte público de **Bilbao**.



La adjudicación de la prestación de servicios como asesor de operación y mantenimiento para Grand Paris Express de la mano de **Systra**.



Se sigue con la operación de la red de autobuses de **Perpiñán, Cambrais y Beziers**. A final de año se empieza a negociar la renovación del operador de Perpiñán, puesto que finaliza la concesión en septiembre de 2022 y TMB se presenta otra vez junto con Vectalia.



Debido a la elevada participación durante el 2021 en licitaciones internacionales, quedan todavía procesos pendientes de resolver en los cuales TMB ha presentado oferta, como por ejemplo:

- » La asistencia técnica de sistemas de la línea 7 del Metro de Santiago de Chile.
- » La fiscalización de operación y mantenimiento de la línea 1 de Lima.
- » La asistencia técnica de la línea 3 del metro de Lima.



La participación como asesores de operación de la red de autobuses de la **Meca**. Este proyecto inicialmente finalizaba en el 2020 pero ha vuelto a programarse hasta final del 2022.

Organización y coordinación de proyectos internacionales

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

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

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

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



3.2. Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad

3.2.1. Plan Estratégico TMB 2025

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



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

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

Como resultado en la elaboración del Plan Estratégico se ha redefinido la Misión, la Visión y los Valores de la compañía, se han establecido unos ejes y líneas estratégicas, y se han identificado los objetivos y actuaciones que tienen que ser relevantes dentro de este Plan.

Ejes Estratégicos



Servicios de Movilidad: Mejora de las redes de metro y bus. Incrementar la eficiencia, así como la calidad de la oferta en todo el ámbito metropolitano, mejorando las infraestructuras y potenciando la intermodalidad con la incorporación de nuevos servicios de movilidad personal y compartida, de última y primera milla, aprovechando los beneficios y ventajas de las nuevas tecnologías.



Nuevos Negocios: Conseguir fuentes de ingresos alternativas y complementarias, potenciando los ingresos no tarifarios y tarifarios vinculados a los productos TMB y fomentando la participación en negocios internacionales.



Personas: Crear una nueva cultura de empresa de TMB donde las personas sean el eje esencial de la actividad de TMB, fomentando el trabajo en equipo y el talento de las personas.



Sociedad: Compromiso total de TMB con la sociedad y el entorno en el cuál opera, con especial énfasis en la responsabilidad social, el desarrollo sostenible y la Agenda 2030, así como la accesibilidad universal, el civismo, la convivencia y el incremento de la seguridad.



Sostenibilidad y medio ambiente: son un eje prioritario de las actuaciones de TMB, desplegando políticas de ahorro energético e impulsando flotas e infraestructuras sostenibles.



Transformación digital: La digitalización es el medio por el que TMB tiene que mejorar los servicios de transporte público en todos sus ámbitos internos y externos, como la operación y el mantenimiento, así como la gestión de sus procesos internos y la atención y servicio a los/las clientes/as.



Eficiencia y eficacia: TMB tiene que ser referente en el control y la gestión pública responsable.



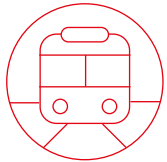
Valores y cultura: TMB tiene que impulsar la transparencia como eje institucional, con una cultura de evaluación y rendimiento, mejora de la autonomía y asunción de responsabilidades, donde prevalezcan los valores de igualdad, integridad, honestidad y respeto, con vocación y compromiso de servicio público.



Entornos institucionales: Hay que gestionar la buena reputación de TMB y aportar a la sociedad la participación activa en los órganos de decisión de movilidad, impulsando propuestas, incentivando o creando proyectos de investigación con otros partners e instituciones, y fomentando los contactos internacionales.

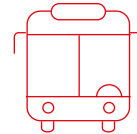
Líneas Estratégicas de TMB

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



Líneas estratégicas de Metro

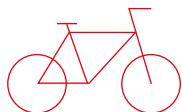
- 1 Mejorar e incrementar la oferta de servicio de Metro.
- 2 Renovar y ampliar el material móvil ferroviario con criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y transformación digital.
- 3 Adecuar, mejorar y ampliar las infraestructuras y sistemas ferroviarios para la adecuada prestación del servicio,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



Líneas estratégicas de Bus

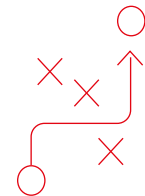
- 5 Mejorar e incrementar el servicio de Bus.
- 6 Renovar y ampliar la flota de Bus con criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y transformación digital.
- 7 Adecuar y mejorar las infraestructuras y sistemas para la adecuada prestación del servicio de bus, eficacia en el mantenimiento, eficiencia energética y sostenibilidad.
- 8 Impulsar nuevos modelos de servicio, operación y mantenimiento que maximicen la calidad de servicio de Bus y la intermodalidad.

Líneas Estratégicas de TMB



Servicios TMB y nuevos servicios de movilidad

- 9 Incrementar el número de personas usuarias de TMB y mejorar la experiencia de viaje de los diferentes segmentos de colectivos usuarios/as, desde una perspectiva transversal de accesibilidad universal.
- 10 Definir, ofrecer y gestionar nuevos servicios de movilidad de valor añadido.
- 11 Impulsar y ampliar los servicios y negocios corporativos existentes y otros nuevos.

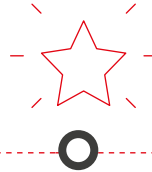
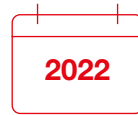


Líneas estratégicas del Grupo TMB

- 12 Mejorar la gestión de TMB y su organización. Incrementar la eficiencia, eficacia de los procesos y servicios, así como de la transparencia.
- 13 Crear una nueva cultura de empresa.
- 14 Consolidar un marco estable de colaboración con la representación sindical.
- 15 Fomentar el desarrollo del talento para disponer del mejor equipo de personas.
- 16 Reforzar una gestión de empresa saludable en TMB.
- 17 Mejorar la comunicación interna.
- 18 Reforzar TMB como empresa innovadora.
- 19 Potenciar la tecnología como elemento de eficacia y transformación de la organización.
- 20 Conseguir marcos estables de financiación y maximizar la obtención de recursos.
- 21 Desplegar políticas de sostenibilidad, protección del medio ambiente y de responsabilidad social.
- 22 Promover políticas de igualdad y diversidad.
- 23 Reforzar el rol y el prestigio de TMB hacia las AAPP y del ecosistema de relaciones nacionales e internacionales.

Objetivos y actuaciones destacadas

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



Organizar un ambicioso programa de **celebración de los centenarios de la Red de Bus (2022) y de Metro (2024).**

Aprobar y desarrollar el nuevo Plan de Responsabilidad Social de TMB para contribuir decididamente al logro de los ODS de las Naciones Unidas.



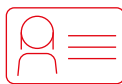
Contribuir decididamente al desarrollo completo de la T-movilidad que incidirá en la mejora de pago con los sistemas más actuales, optimización de canales de información, atención y comercialización, personalización de servicios.



Utilizar la energía eléctrica de la red de metro para alimentar la carga de los autobuses consiguiendo un ahorro en el coste.



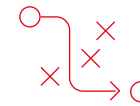
Reducción del consumo energético en metro en un 6% mediante la aplicación de tecnologías que permitan **recuperar la propia energía generada por los trenes.**



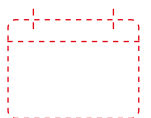
Establecer prácticas específicas para **facilitar la contratación de mujeres en TMB, así como la promoción del talento femenino interno.**



Modernización y digitalización de las redes y servicios de Metro y Bus: videovigilancia, seguridad, sistemas de información a las personas, mantenimiento digital, etc.



Reforzar la estrategia de TMB como empresa integradora de servicios de movilidad: bicicletas y otros servicios.





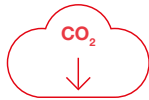
Poner Barcelona como referente de la movilidad mundial con **la organización del Congreso Mundial de la UITP en 2023.**



Participación activa de TMB en las soluciones de movilidad de los municipios del área metropolitana de Barcelona.



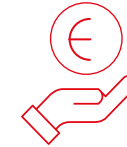
Liderar la movilidad sostenible para conseguir que en **2025 el 65% de desplazamientos en Barcelona se realicen en transporte público** frente al 35% en otras formas de movilidad motorizada.



Llegar a una **reducción anual de 17.000 toneladas de CO₂** de las emisiones generadas por TMB en 2025.

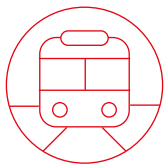


Llegar a 2,3 millones de viajes diarios en días laborables en las redes de Metro y Bus de TMB en 2025.



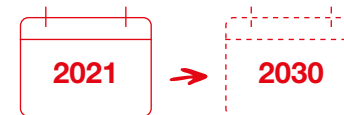
Potenciar los negocios corporativos, generando ingresos adicionales para la financiación del transporte público, **llegando al nivel anual de 80 millones de euros en 2025:** negocio exterior, Hola Barcelona, Bus Turístic, Telefèric...

2025



Mejoras del Servicio de Metro 2021-2030

(incluye inversiones de la Generalitat de Catalunya)

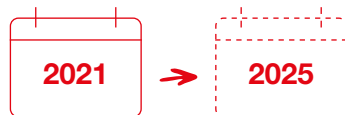


- **Puesta en servicio** del tramo central de Línea 9/10
- **Ampliación de la L1** en Badalona con **2 nuevas estaciones**
- **Ampliación de la L3** en Esplugues de Llobregat con **2 nuevas estaciones**
- **Ampliación de la L4** en Barcelona con **3 nuevas estaciones**
- **Llegar al 100%** de estaciones e intercambiadores **accesibles**
- **Incorporación de 96 nuevos** trenes para ampliaciones de red, y conseguir mejora de frecuencias, innovaciones tecnológicas e información a **las personas usuarias**





Mejoras del Servicio de Bus 2021-2025



- **Extensión del bus** a la demanda en **20 líneas de proximidad**
- **Mejora de la eficacia de la red de Bus:** lograr un **incremento del 10% de la velocidad comercial** en las principales líneas y ejes que afecten al 85% del pasaje, mediante la implantación de mejoras como la prioridad semafórica, la creación de más carriles bus, la mejora de las vías, etc.
- Proyecto piloto de **bus de última milla** con **vehículo autónomo**

- **Incorporación de 508 nuevos autobuses** de tecnologías limpias, de los cuales **233 serán eléctricos** y **46 de hidrógeno**
- **Apuesta por el hidrógeno verde**, con el impulso a la construcción y puesta en servicio de una **hidrogenera abierta al uso público** en la Zona Franca
- **Nueva cochera verde de Zona Franca**, para 550 vehículos, digitalizando la gestión y las operaciones, la **eficiencia energética** y la **utilización de energías renovables**





4

Servicios de calidad,
innovadores y
seguros

4.1. Calidad en el servicio de TMB

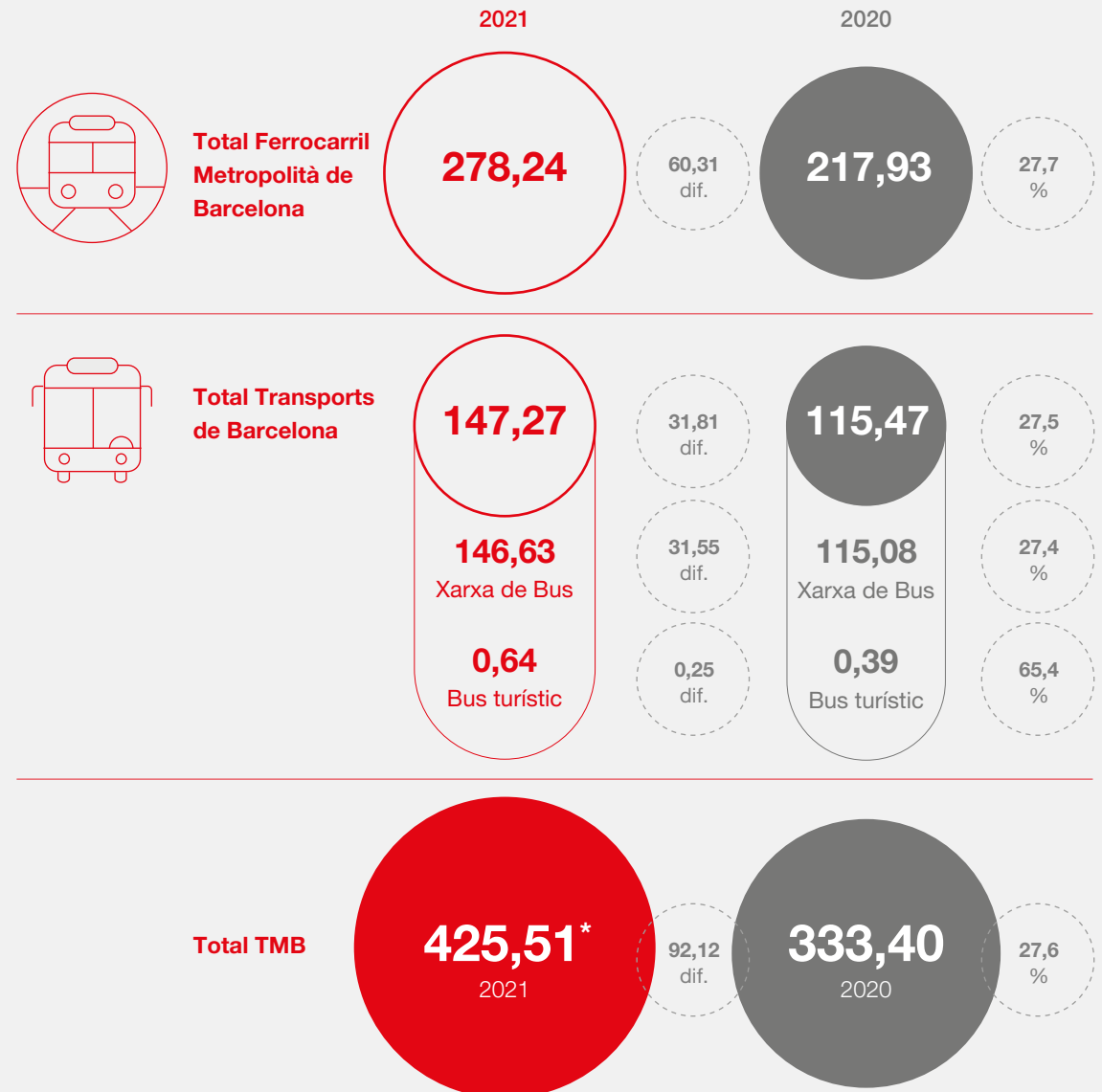
4.1.1. Pasajeros transportados

Durante el año 2021, a pesar de que las medidas de prevención de contagios han continuado, se ha producido una recuperación de la demanda respecto al 2020. El número de viajeros en los servicios de metro y bus ha incrementado pero todavía no llega a la cifra del 2019, que fue de 627,34 millones de viajeros, debido sobre todo a las restricciones de las actividades, el teletrabajo, el paro y la caída del turismo.

En el servicio de metro, el aumento de viajeros se ha producido en todas las líneas a excepción de la L11 que estuvo cerrada, desde el 1 de julio al 12 de septiembre, por las obras de modernización y mejora de la estación de Trinitat Nova. Respecto al servicio de bus, el aumento de viajeros se ha producido en el uso de la red regular de bus y el Bus Turístico, el cual ha transportado 0,64 millones de viajeros, un 65,4% más que el año anterior.

Después de la bajada de viajeros que sufrió el Telefèric de Montjuïc en 2020 por el estallido de la pandemia de COVID-19, en 2021 el pasaje ha remontado, situándose cerca de 550 miles de viajeros, pero todavía lejos de las cifras anteriores a la crisis del coronavirus.

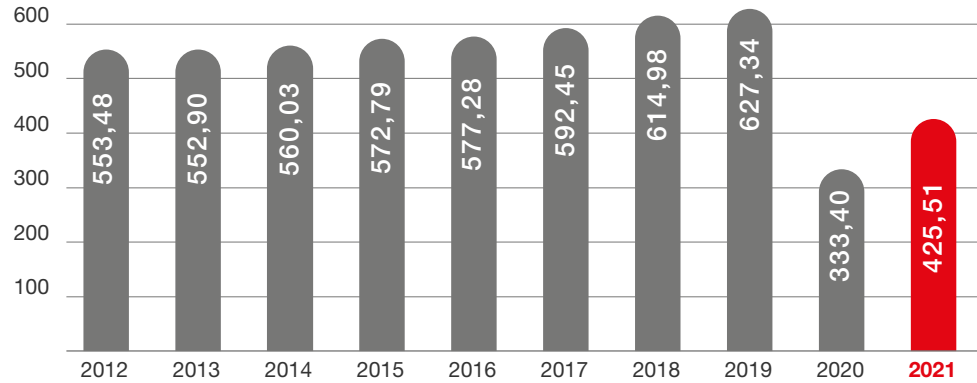
Pasajeros transportados (en millones)



* No incluye el Telefèric de Montjuïc

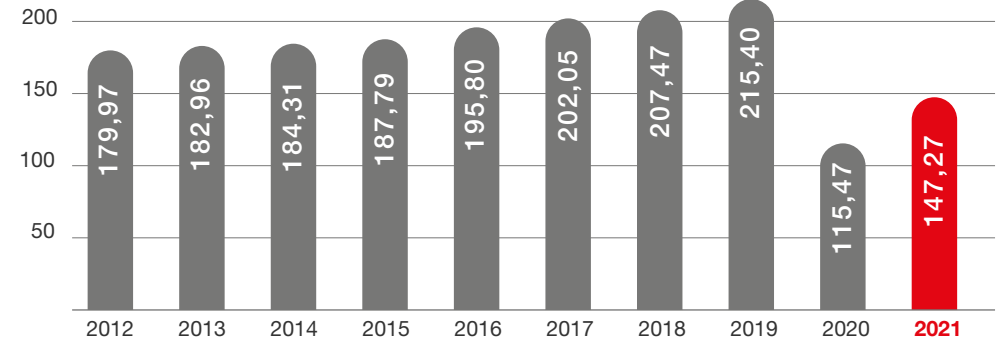
Evolución de los viajeros en TMB (con Bus Turístico incluido)

(en millones)



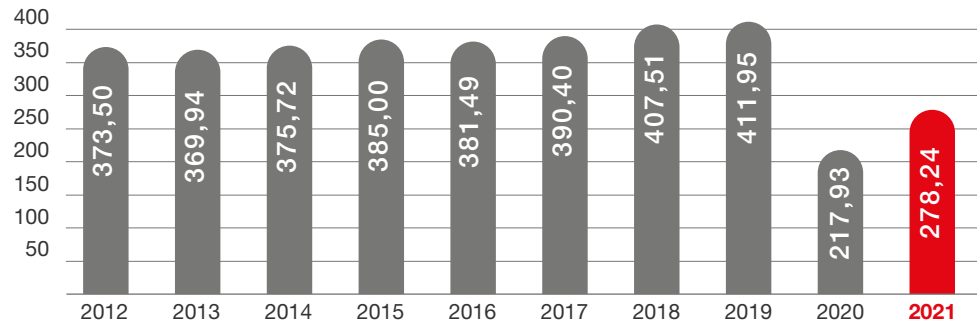
Evolución de viajeros en la Red de Bus (con Transportes del Ocio incluidos)

(millones de viajeros)



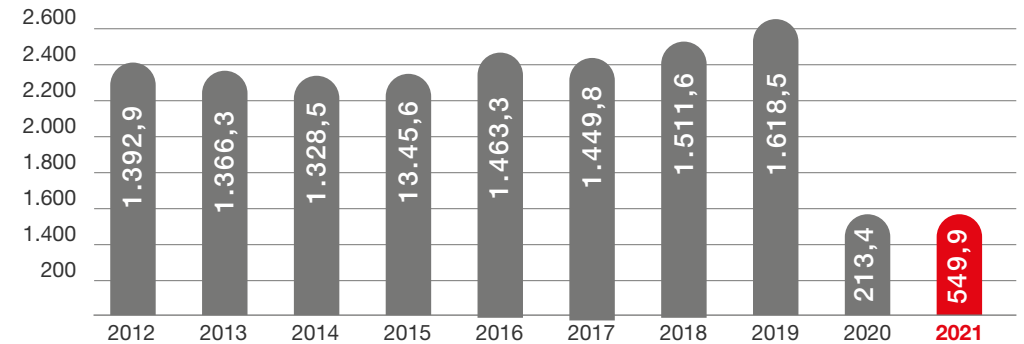
Evolución de viajeros de la red de Metro

(millones de validaciones)



Evolución de viajeros del Telefèric de Montjuïc

(miles)



Las perspectivas de recuperación de la demanda para el 2022 están vinculadas a la evolución de la actividad económica y de la movilidad en función de cómo evolucione la pandemia. Desde TMB se continúa reforzando y certificando sus protocolos de seguridad e higiene, mejorando los sistemas de ventilación, ofreciendo la máxima oferta disponible y comunicando las obligaciones, recomendaciones e indicaciones para garantizar la seguridad de las personas usuarias.

4.1.2. Datos principales de la red de metro y bus

Oferta de servicio

Debido a la situación de pandemia, a lo largo del 2021, Ferrocarril Metropolità de Barcelona ha seguido ofreciendo la máxima oferta disponible, reforzando especialmente las horas punta por la mañana y tarde, tanto de la oferta de invierno como la de verano. Además, se ha ido adaptando la oferta y los horarios de servicio de manera dinámica para dar respuesta a las restricciones aplicadas (cierre del ocio nocturno, toque de queda, etc).

En cuanto al plan de mejora de oferta de metro, el mes de septiembre se aplicaron los refuerzos previstos con incrementos de entre el 3% y el 6% en la hora punta de la mañana en las líneas 1, 4 y 5. Por otro lado, hay que tener presente que la L9/10 Sur inauguró un nuevo tramo de tres estaciones el pasado 7 de noviembre y que en febrero de 2020 puso en marcha la estación de Zona Franca.

Respecto a la red de bus, durante este año, se han ofrecido 3.559 millones de plazas-km, lo que ha supuesto un incremento del 6,4% respecto al año anterior. Este aumento se explica principalmente porque 2020 fue un año atípico con el estallido de la pandemia del COVID-19.

Este 2021 TB ha continuado dando la oferta habitual del servicio regular, ha puesto en marcha la nueva línea X1, y ha reestructurado el servicio de Nou Barris norte con las nuevas líneas 180, 182 y 183 y la mejora de la regularidad de la línea 62, entre otros.

Hay que recordar que en marzo del año 2020, con el estallido de la pandemia del COVID-19, se aplicaron medidas de confinamiento de la población y de restricción de la movilidad durante el segundo trimestre del año, lo que, junto con los motivos anteriores, también explica el incremento de oferta de este año 2021 respecto al año anterior.

Plazas por kilómetro ofrecidas

(en millones)

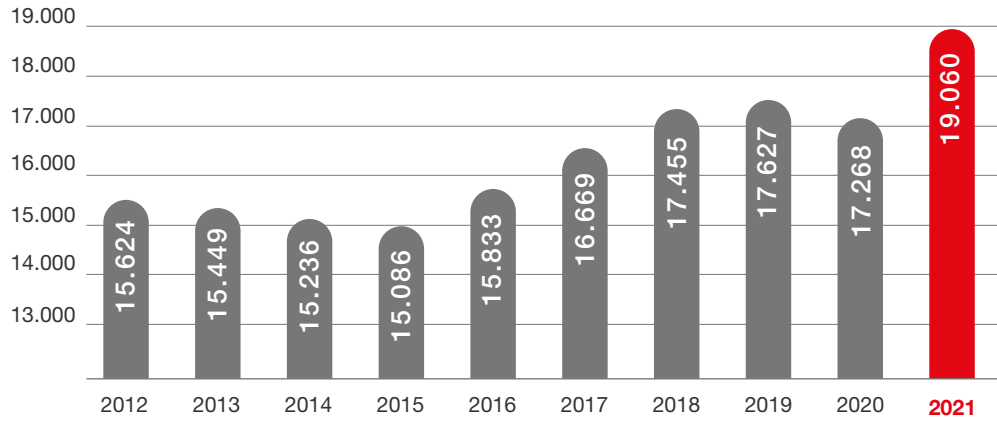
	2021	2020	Diferencia	%
Metro	19.059,78	17.268,33	1.791,46	10,4
TB	3.558,80	3.346,07	212,73	6,4
TMB	22.618,58	20.614,39	2.004,18	9,7

El año 2021 el número de plazas-km ofertadas del conjunto de TMB ha sido de **22.619 millones**, lo que ha supuesto **un incremento del 9,7%** respecto al año anterior.



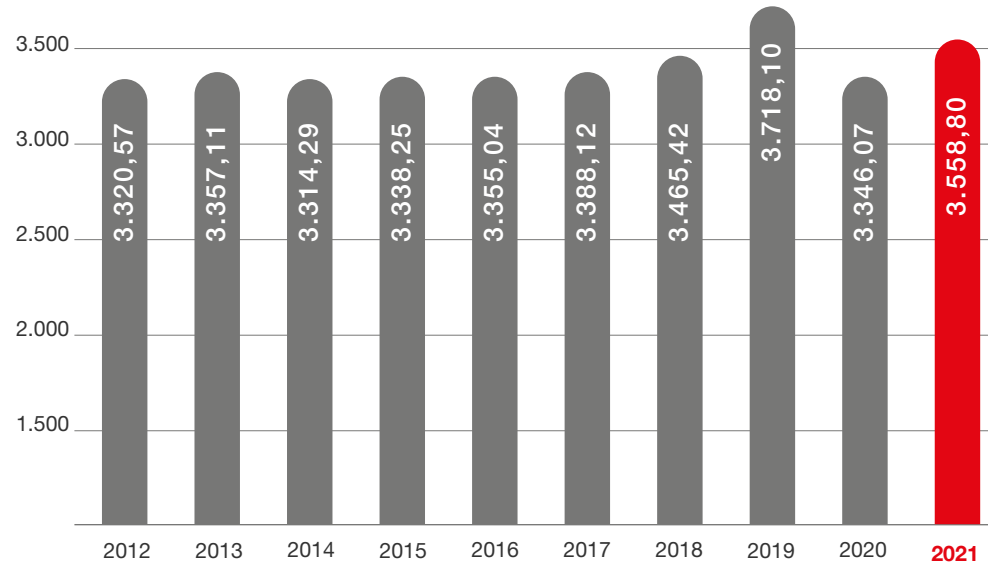
Evolución de plazas por kilómetro ofrecidas en la red de metro

(en millones)



Evolución de plazas por kilómetro ofrecidas en la red de bus

(en millones)



La oferta de coches por kilómetro útiles en el conjunto de la red de metro ha crecido un 10,1% en 2021, y un 7,6% en la red de bus por los motivos mencionados anteriormente.

Coches por kilómetros útiles

(en miles)

	2021	2020	Diferencia	%
Metro	102.309,14	92.895,64	9.413,50	10,1
TB	41.937,42	38.964,61	2.972,81	7,6



Datos de la red de metro

Los principales datos de la red de metro a 31 de diciembre de 2021

Línea	km	Número de estaciones	Trenes programados en hora punta	Intervalo de paso en hora punta	Velocidad comercial (km/h)
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	3'54"	27,7
L5	18,6	27	36	2'36"	25,5
L9/L10 Nord	10,4	12	6 i 4	3'02" ^{**3}	30,6 / 32,7
L9/10 Sud	26,1	23	9 i 5	2'06" i 5'16" ^{**4} (asimétrico)	37,7 / 29,0
L11 ^{*1}	2,3	5	2	7'30"	24
Funicular ^{*2}	0,7	2	2	10'00"	18
Total red	125,4	165	165		

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

*2 Funicular: 2 trenes de 3 coches

*3 L9/10 Norte: El intervalo de 3'02" (simétrico) corresponde al tramo común de L9 Norte y L10, en los tramos individuales es de 6'04"

*4 L9/10 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

31 de diciembre de 2021

Serie	Motores	Remolques	Total Coches	Total Trenes
2000	24	6	30	6
2100	60	15	75	15
3000	72	18	90	18
4000	96	24	120	24
5000	180	45	225	45
6000	56	14	70	14
9000	232	58	290	58
500 (*)	6	0	6	3
Total coches	726	180	906	quintuples 183 dobles 3

(*) Los trenes de la serie 500 son dobles

Por otro lado, el Funicular de Montjuïc cuenta con una flota de 2 unidades de tres coches cada una.

La edad media del parque móvil a final de año 2021 era de 18,36 años, la cual ha crecido ligeramente respecto a la del año 2020, que fue de 17,92 años. En el próximos ejercicios, conforme vayan llegando las nuevas unidades adquiridas, se producirá un rejuvenecimiento de la flota, en especial 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 2021

	Total
Número de líneas (*)	106
Longitud de la red (*)	839,21
Número de paradas (*):	2.653
Con marquesina	1.421
Con palo de parada	1.232
Kilómetros de carril bus	221,8

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



La composición del parque móvil operativo

31 de diciembre de 2021

	Núm vehicles
Autobuses Estándares:	619
Propulsados con gasoil	176
Propulsados con GNC	234
Híbridos con motor diésel y eléctrico	166
Híbridos con motor de GNC y eléctrico	43
Autobuses Articulados:	362
Propulsados con gasoil	53
Propulsados con GNC	129
Híbridos con motor diésel y eléctrico	134
Híbridos con motor GNC y eléctrico	16
Propulsados únicamente con motor eléctrico	30
Autobuses de 2 pisos:	65
Propulsados con gasoil	52
Híbridos con motor diésel y eléctrico	13
Minibuses (propulsados con gasoil)	60
Midibuses:	26
Propulsados con gasoil:	10
Híbridos con motor diésel y eléctrico:	16
Autobuses Biarticulados (híbridos con motor diésel y eléctrico)	3
Total flota	1.135

Resumen flota por tipo de combustible



351

Autobuses propulsados con **gasoil**



363

Autobuses propulsados con **GNC**



391

Autobuses **híbridos**



332

Híbridos motor **diésel y eléctrico**



59

Híbridos motor de **GNC y eléctrico**



30

Autobuses propulsados con **motor eléctrico**



El parque de autobuses útiles para la operación con fecha 31 de diciembre de 2021 estaba formado por **1.135 vehículos**, los cuales a final del ejercicio tenían una **edad media de 8,44 años**.

Distribución de los títulos de viaje de metro

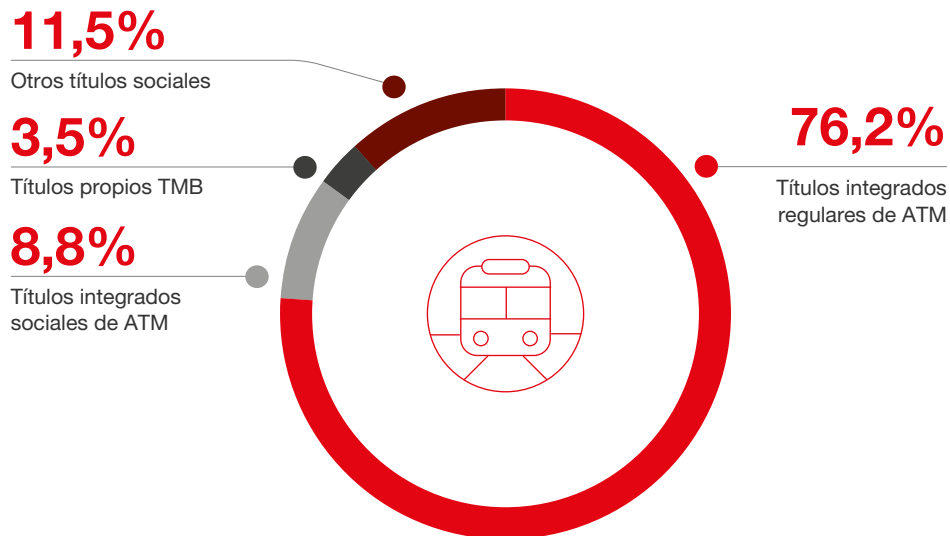
El año 2021 más de tres cuartas partes de las validaciones de metro han sido de títulos integrados regulares del ATM, que han representado el 76,2%. Dentro de estos los más utilizados han sido la T-usual (33,1%), la T-casual (32,2%) y la T-joven (8,2%).

Los títulos integrados sociales de ATM han representado el 8,8% del total de las validaciones, siendo los más utilizados la T-16 con el 5,4% y la T-Joven FM/FN con un 1,7%.

Las validaciones realizadas con títulos propios de TMB han representado el 3,5%. Dentro de éstas el 2,1% se han hecho con billete sencillo y el 1,1% con el conjunto de títulos del Hola BCN.

Por último, el resto de títulos sociales han representado el 11,5% de las validaciones, siendo la tarjeta T-4 y la tarjeta rosa las más utilizadas, con un 5,6% y 4,9% respectivamente.

La distribución de los viajes de metro del año 2021 por títulos de transporte ha sido la siguiente:



Variación en el uso de títulos de metro

Este año se ha producido un ligero descenso en la utilización de los títulos integrados regulares del ATM, y también ha disminuido el uso de otros títulos sociales. En cambio, ha crecido la utilización de Títulos integrados sociales del ATM y los Títulos propios de TMB.

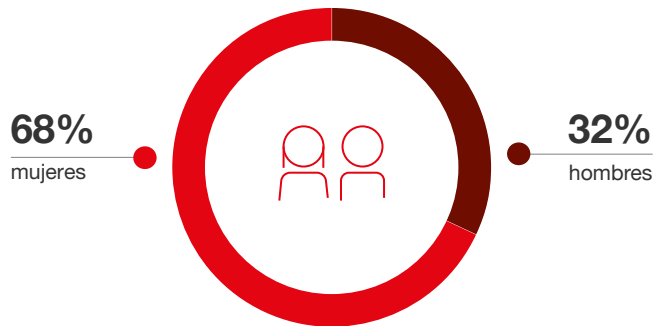
	2021	2020
Títulos integrados regulares de ATM	76,2%	76,8%
Títulos integrados sociales de ATM	8,8%	8,0%
Títulos propios TMB	3,5%	3,0%
Otros títulos sociales	11,5%	12,2%
Total	100,0%	100,0%



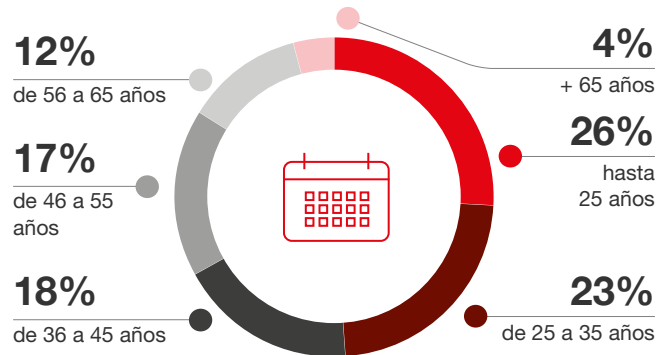
Perfil sociodemográfico del usuario de metro

Según los datos obtenidos en el estudio de percepción del cliente (EPC) del año 2021, el perfil del cliente de metro sería el que se muestra en los gráficos siguientes:

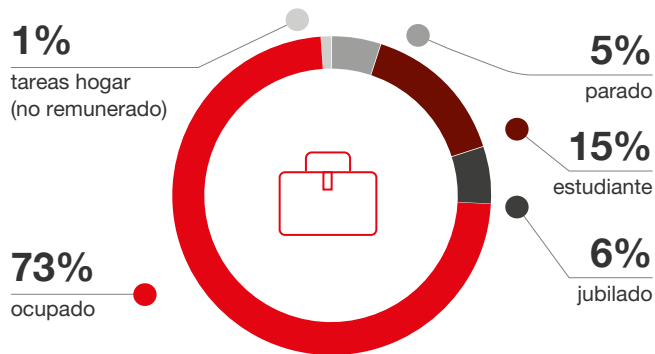
Por género



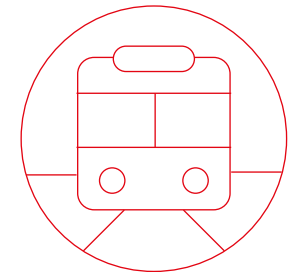
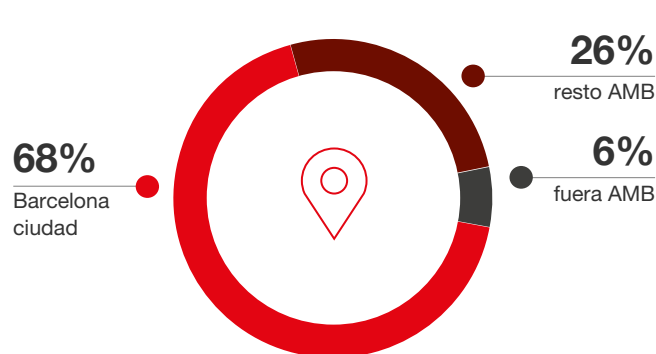
Por edad



Por situación laboral

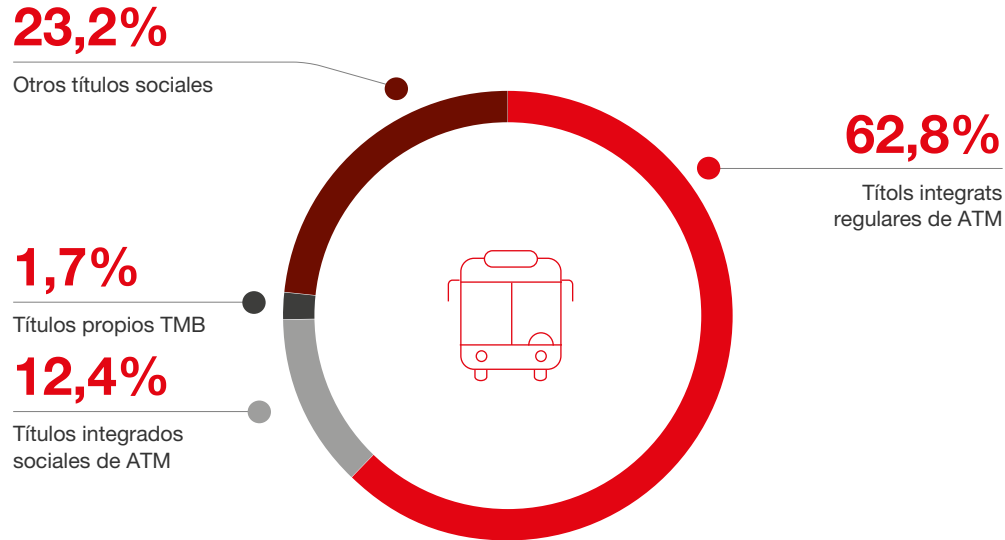


Por lugar de residencia



Distribución de los títulos de viaje de bus

La distribución de los viajes de bus del año 2021 por títulos de transporte ha sido la siguiente:



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

Los títulos integrados sociales de ATM han representado el 12,4%. Los más utilizados han sido T-16 con un 9,2% y la T-Joven FM/FN con un 1,4%.

El 1,7% de las validaciones se han hecho con títulos propios de TMB siendo el billete sencillo el más utilizado con un 0,6%, seguido del 0,4% de los viajes hechos con el Bus Turístic. El conjunto de las validaciones hechas con la gama de títulos del Hola BCN ha representado el 0,6% del total.

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

Variación en el uso de títulos de bus

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

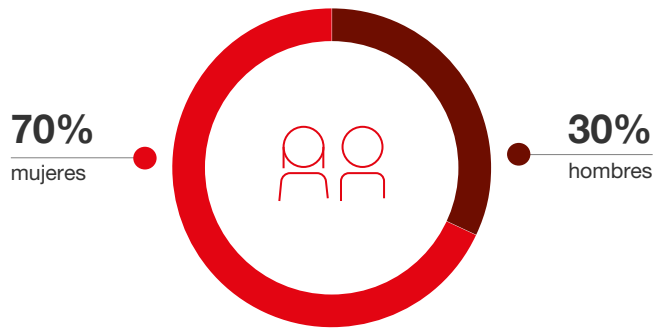
	2021	2020
Títulos integrados regulares de ATM	62,8%	63,3%
Títulos integrados sociales de ATM	12,4%	10,7%
Títulos propios TMB	1,7%	1,6%
Otros títulos sociales	23,2%	24,4%
Total	100,0%	100,0%



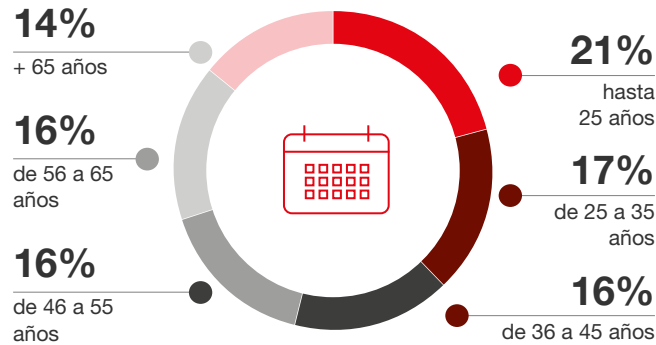
Perfil sociodemográfico del usuario de bus

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

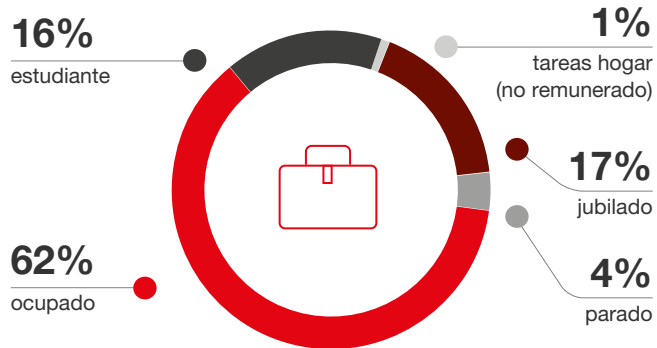
Por género



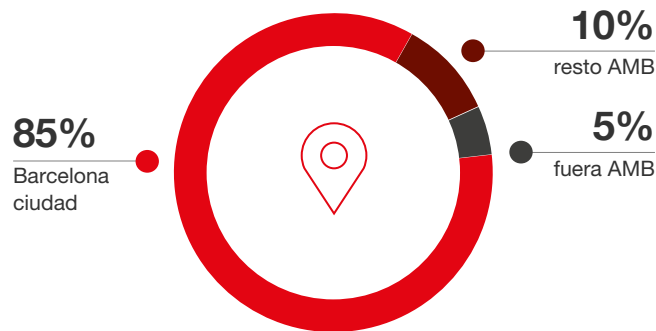
Por edad



Por situación laboral



Por lugar de residencia



4.1.3. Atención y satisfacción del cliente

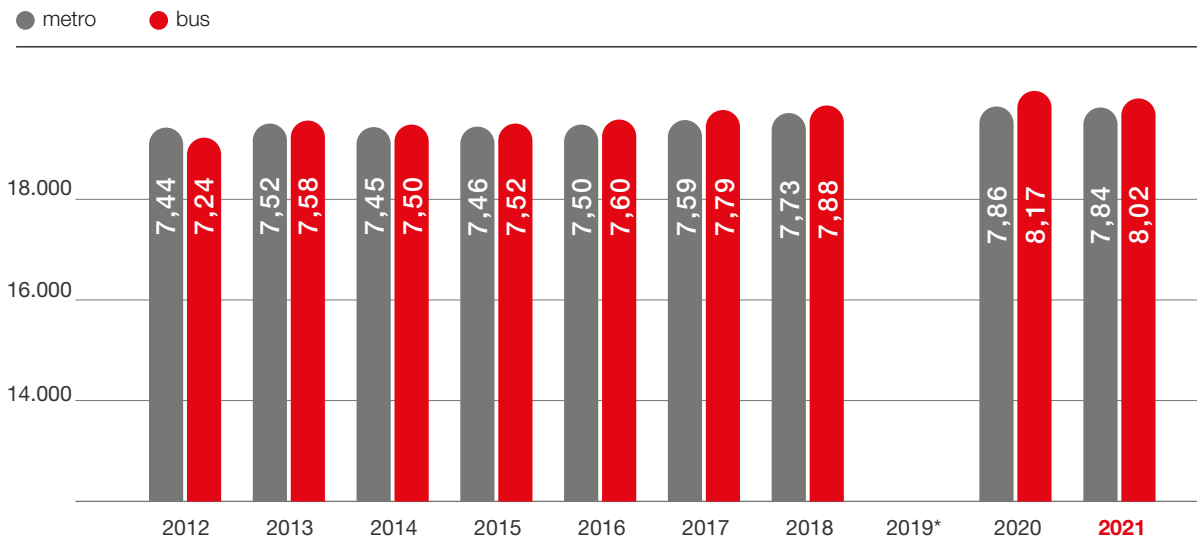
Valoración del servicio por parte de los clientes/es

TMB elabora estudios de forma periódica para conocer la satisfacción de los/as usuarios/as del servicio. En el **Estudio anual de percepción del cliente (EPC)** que se llevó a cabo en 2021, los/as clientes/as de metro otorgaron una nota media de 7,84 puntos (de 0 a 10 puntos) y los/as clientes/as de bus una nota media de 8,02 puntos (de 0 a 10 puntos), cifra ligeramente inferior a la del 2020 pero superior a la del resto de años del periodo 2012-2019.

Los atributos mejor valorados del servicio de metro han sido la rapidez (que tarde poco a llevarte a destino), la conexión con otras líneas y transportes y el buen funcionamiento de las máquinas de venta y validación (con notas iguales o superiores a 8 puntos). En cambio, los menos valorados han sido las agresiones (6,24), las aglomeraciones (6,35) y la temperatura en los coches (7,22).

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

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



(* El año 2019 no se pudo realizar el estudio)

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

Quejas, reclamaciones y sugerencias

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

El año 2021 se han registrado en el conjunto de TMB 15.629 QRS, 4.644 QRS en metro y 6.463 QRS en bus, lo que representa un incremento del 9% respecto al año anterior.

La mayor parte de las QRS han sido las relacionadas con el personal, seguido de las máquinas de validación y venta automática de títulos de transporte.

Hay que resaltar que el número de QRS por Títulos, tarifas y soportes se ha visto muy afectado por la puesta en marcha de la T-movilidad en octubre de 2021.

Tema	2021	2020	Dif.
Instalaciones	1.871	1.627	244
Servicios de transporte	1.814	2.196	-382
Información y atención al cliente	1.221	819	402
Personal	3.456	3.334	122
Validación y venta automática	2.835	1.687	1.148
Usuarios/as	357	507	-150
Títulos, tarifas y soportes	1.591	9	1.582
Varios	2.484	4.156	-1.672
TOTAL	15.629	14.335	1.294

Información y atención

TMB ha diversificado e incrementado su capacidad con la apertura de un nuevo **centro de atención en la estación de Sagrada Familia**, el primero completamente accesible, la puesta en funcionamiento del canal de **Whatsapp** para dar respuesta a consultas sobre la T-movilidad, y el **TMBbot**, que está disponible para consultas en la web.

El Xatbot de TMB (TMBbot) es un agente conversacional capaz de contestar de manera automática a las cuestiones más recurrentes de los usuarios/as. En el primer trimestre de 2021 se puso en marcha este nuevo canal de atención en la web de TMB para comprobar el funcionamiento con usuarios/as reales (disponible en las secciones de Atención al Cliente, Billetes y tarifas y Red de Transporte). A partir de esta primera versión operativa, ha evolucionado tanto en contenidos como en funcionalidades. En función de la disponibilidad de recursos, se ampliará su presencia en otras secciones de la web.

Éste ha sido el primer año que TMB ha ofrecido un único número de contacto gratuito en el canal telefónico, hecho que ha posicionado este canal como el primero en atención en remoto.

En información, la recuperación de la actividad en la ciudad ha llevado a un incremento de las publicaciones y alertas de servicio vinculadas. La información asociada a las nuevas líneas 180, 182, 183 y la nueva X1, las nuevas estaciones de la L10 Sur, aparte de la información sobre trámites y medidas de protección frente la COVID-19 en las redes, han estado ejemplos de mensajes con mucha difusión en todos los canales.

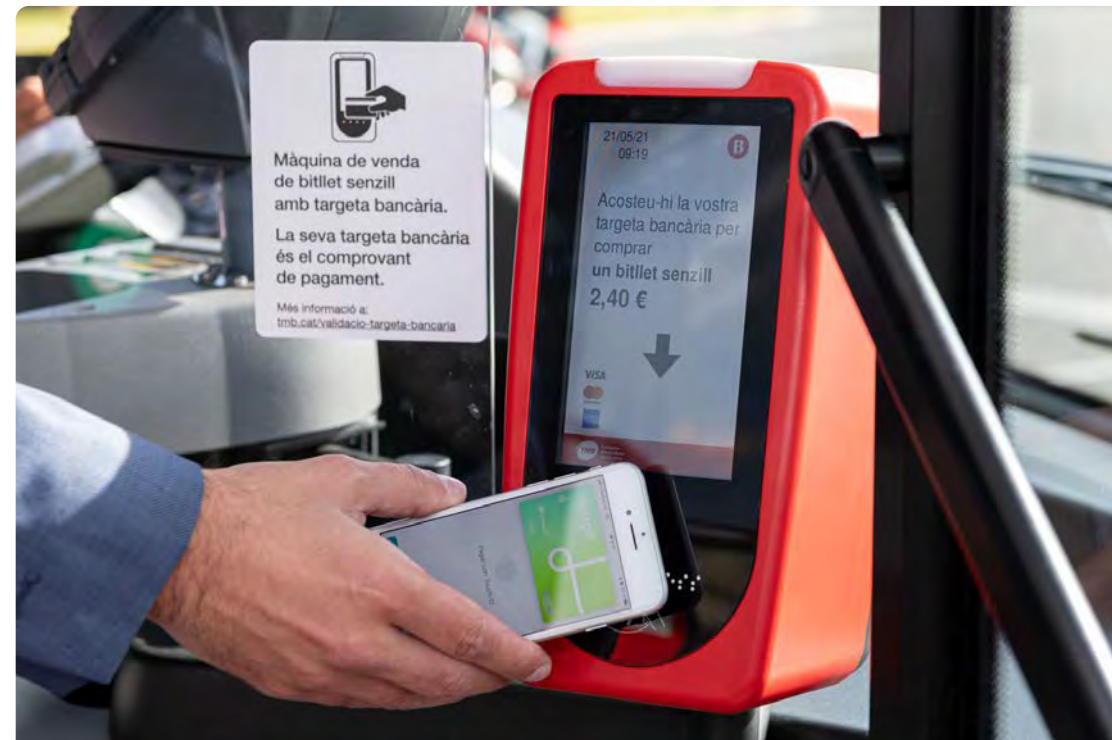
Destacar el inicio de la fase de implementación de la nueva herramienta de gestión de objetos perdidos Lost & Found. También se ha empezado la fase de implantación de la solución CRM para gestionar los/as clientes/as residentes y los/as visitantes. La herramienta permitirá mejorar los procesos de atención del cliente al disponer de una visión 360° de los usuarios/as que contacten para hacer alguna petición.

En el ámbito comercial se ha trabajado en la definición de la máquina distribuidora de títulos de transporte DA del futuro, determinando los nuevos servicios y funcionalidades. Se ha trabajado también en la definición, diseño e inicio de la construcción de la Tienda Hola Barcelona en plaza Cataluña, dirigida a los/as clientes/as visitantes de la ciudad. Está previsto que abra en el primer semestre de 2022.

Billete de incidencia de bus: La nueva política dictada por la Dirección, establece que los conductores de los autobuses de TB dejan de gestionar dinero a bordo del bus y, por lo tanto, no venden billetes de ningún tipo. Este hecho obligó a dar respuesta a los casos en que a los usuarios/as les falla el soporte de la T-movilidad en el momento de la validación, puesto que se tiene que adquirir un billete de incidencia de bus para acreditar que se está viajando de acuerdo con la normativa. El usuario cuando finaliza el trayecto tiene que dirigirse a un Punto de Atención de TMB para solicitar que se le haga el reembolso del billete de incidencia y también el canje del soporte que no funciona. El mes de octubre se ha puesto en producción la funcionalidad que permite hacer la compra de estos billetes de incidencia a los/as usuarios/as.

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

- La puesta en marcha de las pruebas de la T-movilidad en web y TMB App, haciendo un gran esfuerzo en el seguimiento de los resultados y la mejora y optimización de procesos y contenidos para minimizar las incidencias y preparar los sistemas para la fase 1 (puesta en funcionamiento).
- Puesta en marcha del nuevo servicio BaD (Mi bus): desarrollo de las secciones web y TMB App de este nuevo servicio y preparación de la nueva App Mi Bus, a la espera de poner en marcha el nuevo sistema previsto para 2022.
- Billete sencillo de bus con EMV: espacio web de autoservicio para los usuarios/as para poder dar de alta tarjetas y poder consultar movimientos, descargar facturas, etc.
- *Whatsapp*: puesto en producción por el momento solo vinculado a la T-movilidad. Se prevé como un canal digital de atención transversal, en la medida que los recursos para atender estén disponibles.
- *Xatbot*: fase 2 completada. Actualización de contenidos de la T-movilidad. Se prevé extenderlo a toda la web y TMB App en el 2022.
- Desarrollo de los planes del proyecto Maas para residentes y visitantes.
- Se ha planificado la apertura de un blog dirigido al público residente (EtsTMB). Está pendiente de entrar en producción.
- Se ha hecho un nuevo diseño de la tienda virtual www.holabarcelona.com dotando la web de nuevos contenidos encaminados a mejorar las ventas de productos al público no residente. Así mismo, Hola Barcelona cuenta con una nueva App que está pensada para que el usuario tenga una mejor experiencia de viaje. En esta primera fase se incorporan funcionalidades clave en el ámbito de la información (*trip planner* para planificar desplazamientos y *transport info* para informar de actuaciones e incidencias).
- El mes de abril de 2021 se implantó un sistema de recogida de valoraciones y opiniones de clientes/as sobre el proceso de compra y los productos *Hola Barcelona Travel Card*, *Barcelona Bus Turístic* y *Telefèric de Montjuïc*, las cuales se publican en la web www.holabarcelona.com. Los objetivos son aumentar la visibilidad en el posicionamiento orgánico en los buscadores, mejorar la publicidad en buscadores (Google), aumentar la conversión e incrementar el conocimiento del proceso de compra y de los productos según las opiniones de los clientes/as.



4.1.4. Accesibilidad de los servicios

TMB, a través del **Plan Director de Accesibilidad**, ha definido las líneas estratégicas y operativas de actuación para conseguir la plena accesibilidad en todas las vertientes de los servicios ofrecidos. Para conseguirlo, se ha implementado **un sistema de gestión llamado Código Operativo**, que garantiza trabajar de manera transversal la accesibilidad del servicio de transporte y la eliminación de las barreras físicas, de comunicación y de actitud en toda la red de TMB.

Actuaciones destacadas

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

- ★ El Código Operativo de Accesibilidad Universal: adaptación a la nueva estructura organizativa y creación de una nueva herramienta de gestión. Actualmente formado por 68 proyectos que responden a la aplicación normativa y a la mejora de la experiencia del cliente para garantizar la plena accesibilidad del servicio de transporte.
- ★ El impulso de acciones y actuaciones dirigidas a mejorarla seguridad y el uso del transporte público por parte de las personas mayores, en colaboración con el Departamento de promoción de personas mayores y el Departamento de Participación social y el Consejo asesor de las personas mayores del Ayuntamiento de Barcelona.
- ★ La participación en el Grupo motor de accesibilidad universal del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), constituido por varios municipios, el AMB, la Federación Francesc Layret - Cocemfe Barcelona, de personas con discapacidad física y orgánica, y TMB, para mejorar la accesibilidad del área metropolitana intercambiando experiencias y conocimientos.





★ **La coordinación y participación en grupos de trabajo del ATUC** para analizar los pictogramas y signos gráficos, las máquinas y los elementos de peaje, y también la evacuación y las áreas de rescate asistido.

★ Continúa la **coordinación con diferentes áreas del Ayuntamiento de Barcelona para resolver el mapa de carencias detectadas** y desarrollar las actuaciones más urgentes que figuran en el plan de paradas, tanto en el ámbito de bus de Barcelona como en la red de metro. Se está trabajando un documento técnico para establecer los requerimientos que garanticen la plena accesibilidad de las paradas de bus.

★ **Participación de las entidades de referencia** del mundo de la discapacidad y representantes de la IMPD **en la validación del diseño de los nuevos trenes en materia de accesibilidad.** La compra de nuevos trenes incorpora criterios de accesibilidad en cuanto a información y comunicación, señalización, diseño de espacios y elementos del interior y exterior del tren.

★ El análisis de la accesibilidad universal y la señalización de las redes de TMB **con perspectiva de género,** y la creación del plan de trabajo para incorporar los resultados obtenidos en proyectos y acciones.

★ Continuación de las **acciones formativas y de sensibilización** para introducir y actualizar los conocimientos **para atender en los clientes/as con discapacidad.** A lo largo del año 2021 **se han formado más de 2.000 personas** de la organización.

★ Realización de la **diagnóstico de la accesibilidad cognitiva** en la red de metro y a los puntos de intercambio de bus desde el diseño universal y el cumplimiento de normativa.

★ **Puesta en marcha del servicio y formación del sistema SVisual en el nuevo Punto TMB de Sagrada Família para personas sordas firmantes en lengua de signos catalana,** dando cumplimiento a la normativa vigente.

★ Implementación, en las líneas automáticas de la red de metro, de la **nueva señalización de prioridad absoluta en el uso de ascensores para personas usuarias de silla de ruedas y personas con movilidad reducida.** Esta nueva señalización está alineada con las campañas de civismo en el metro.

★ **Prueba piloto de un nuevo modelo de Punto SOS** con los requerimientos normativos, incorporando desfibrilador y otras mejoras de accesibilidad en el diseño y en su uso. Ha sido validado con la participación de técnicos de accesibilidad de diferentes entidades de referencia de la discapacidad.

★ **Participación en las reuniones mensuales con el Departamento de Territorio e Infraestructuras de la Generalitat para garantizar la accesibilidad a las obras de adaptación de estaciones planificadas** en el tiempo, así como a obras de mejora a las infraestructuras. TMB colabora en la implementación de soluciones avanzándose a carencias que puedan detectarse en el transcurso de las obras/actuaciones de la red.

★ **Participación en la CTN 170/GT4,** requerimientos de accesibilidad para la rotulación. (Asociación Española de Normalización UNE). Colaboración en el desarrollo de la norma que rige la rotulación en la señalización.

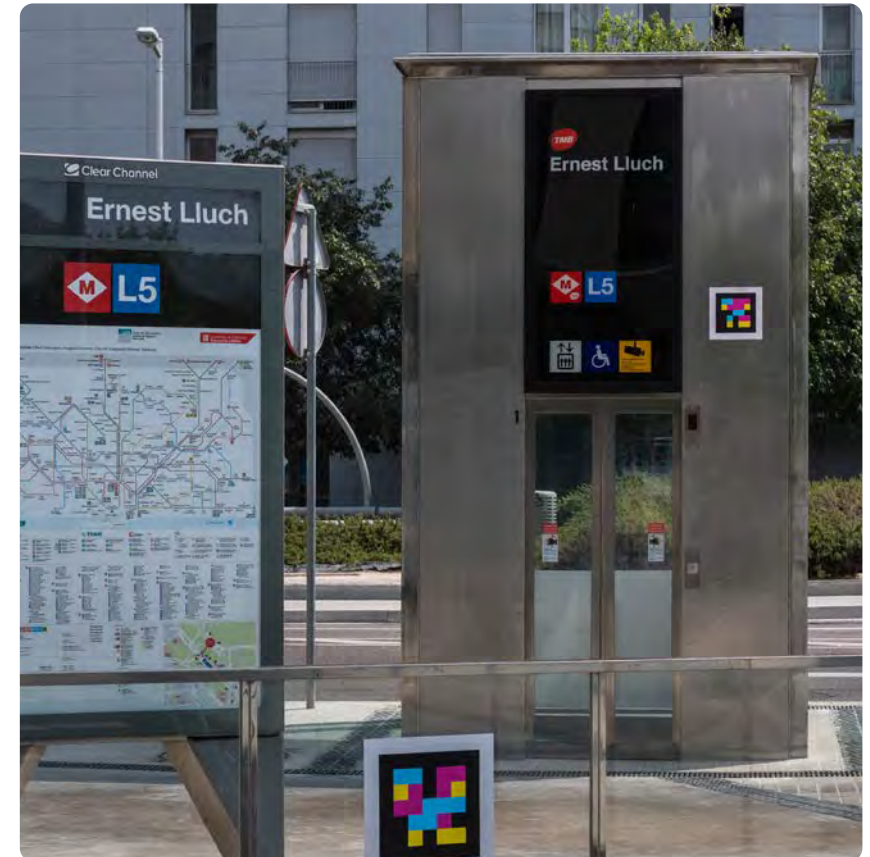
★ **Nuevo decálogo de atención al cliente con discapacidad intelectual:** es uno de los primeros pasos en pro de la accesibilidad cognitiva que ahora es un objetivo de TMB y el Ayuntamiento de Barcelona.

Actuaciones de mejora de la accesibilidad en la red de metro

- Obras de renovación de ascensores:** Se ha redactado el proyecto de renovación de los ascensores más antiguos de la red de metro, para licitar obras de renovación en 2022. Se han ejecutado reformas parciales en diferentes ascensores de la red para mejorar la seguridad y la disponibilidad de los equipos.
- Obras de renovación de escaleras mecánicas:** Ha finalizado la obra de renovación de 4 escaleras mecánicas en las estaciones de metro de Rocafort y Urgell, y se ha adjudicado la obra para renovar 14 escaleras más; a ejecutar al 2022. Se ha iniciado la obra de modernización integral de 6 escaleras mecánicas en las estaciones de metro de San Martín, Sagrada Família, Urquinaona y Tetuán. La actuación de San Martín finaliza en diciembre de 2021 y las 5 restantes se harán en 2022. Se está ejecutando una actuación para renovar equipos de seguridad en las escaleras más antiguas del parque para permitir su operación automática.
- Rehabilitación de estaciones:** Se encuentran en ejecución las obras de mejora de accesibilidad de los intercambiadores de Maragall (L4-L5), de Espanya (L1-L3-FGC) y Vallcarca (L3). Se encuentran en fase de redacción los proyectos para mejorar la accesibilidad de los intercambiadores de Urquinaona (L1-L4) y Clot (L1-L2-Renfe), así como los enlaces entre líneas de Catalunya (L1 con L3), Sants Estació (enlace con el vestíbulo de Renfe) y Passeig de Gràcia (L3 con L4). Además se encuentra en fase de redacción de proyecto la estación de Ciutadella-Vila Olímpica (L4). Finalmente, los proyectos pendientes de revisión son Plaça de Sants (L1-L5) y Verdguer (L4-L5).

La situación de la red de metro a 31-12-2021, en cuanto a la accesibilidad, queda resumida en el cuadro siguiente:

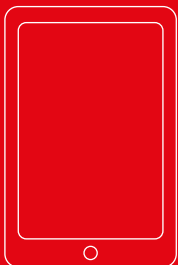
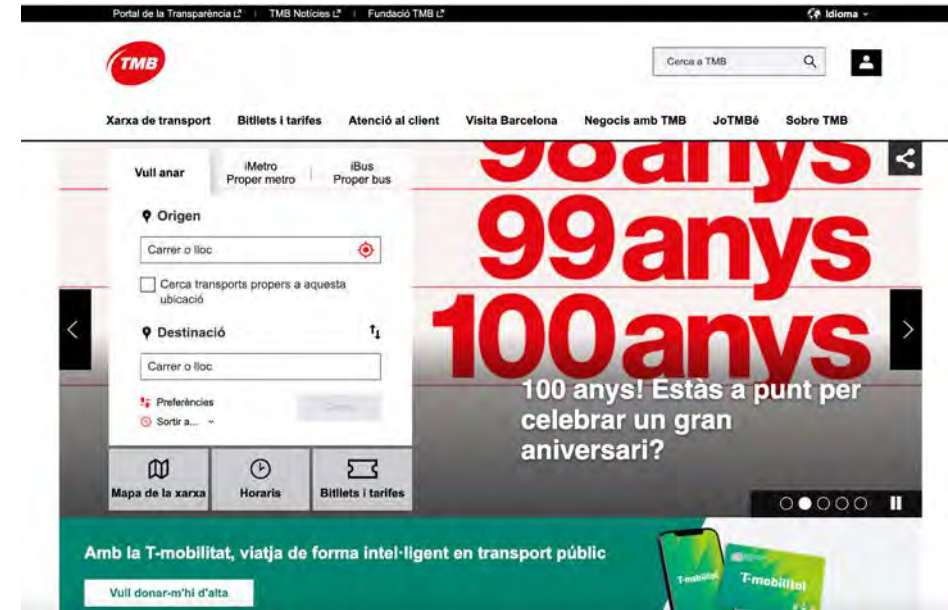
	L1	L2	L3	L4	L5	L9/10 Nord	L9/10 Sud	L11	Total
Número de estaciones en la línea	30	18	26	22	27	12	23	5	163
Número de estaciones adaptadas	26	18	24	18	24	12	23	5	150
Número de estaciones en obras	1		2	1	1				5
Número de estaciones en fase de redacción del proyecto	3			3	2				8



Un total de **150 estaciones** de la red están adaptadas para personas con movilidad reducida, es decir, el 92%

Actuaciones de mejora de la accesibilidad digital

- **La web de TMB** renovó a finales del 2020 el certificado de accesibilidad doble A. Nueva certificación que se logra gracias a incluir la accesibilidad como política de gestión, además del proceso de auditoría para la certificación.
- Todos los **proyectos de TMB App** durante los años 2020 y 2021 se han trabajado de forma accesible (discapacidad visual). En este sentido, se ha mantenido contacto, a través del departamento de Accesibilidad, con representantes de instituciones como el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad y se ha hecho seguimiento a través del Código operativo.
- Se trabaja en un proyecto que tiene como finalidad **ofrecer a los/as usuarios/as la posibilidad de saber el estado real de los ascensores de las estaciones de la red de metro**. De esta manera los clientes/as podrán consultar en todo momento, a través de los canales digitales web y TMB App, si el ascensor está o no funcionando.



4.2. Nuestra apuesta por la innovación

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

4.2.1. Novedades y mejoras

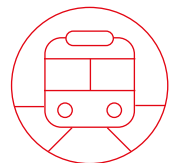
Novedades y mejoras en el metro

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 el cuales hay que destacar los siguientes:

Adaptación de la flota:

Para poder reforzar la oferta de la L5 (línea con mayor nivel de ocupación de la red actualmente), se ha iniciado el proyecto de adaptación de 2 trenes de la serie 5000 para trasladarlos de la L3 a la L5. El primero de éstos ya está circulando y ha permitido incrementar el servicio de esta línea en el mes de septiembre de 2021.

También se ha realizado el proyecto de transformación de 2 trenes de la serie 9000 para trasladarlos de la línea L4 a la L9/10 Sur. Ésto ha permitido realizar el aumento de oferta necesario para la puesta en servicio de las nuevas estaciones del viaducto de la L10 Sur desde Zona franca hasta ZAL/Riu Vell.



Mejora de las infraestructuras:

Obras de mejora a la línea 4 y línea 11

Este año se han llevado a cabo las obras de segregación de las explotaciones de L4 y L11 para poder mejorar la operatividad de la L4 y permitir la operación en modo automático driver-less en toda la L11. Ha consistido en la construcción de un nuevo andén para L11, equipada con puertas de andén, nuevos estacionamientos a la cola de maniobras y toda la señalización ferroviaria que permite operar con las nuevas funcionalidades.

Obras de mejora de señalización a la L2 y L3

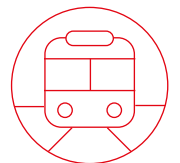
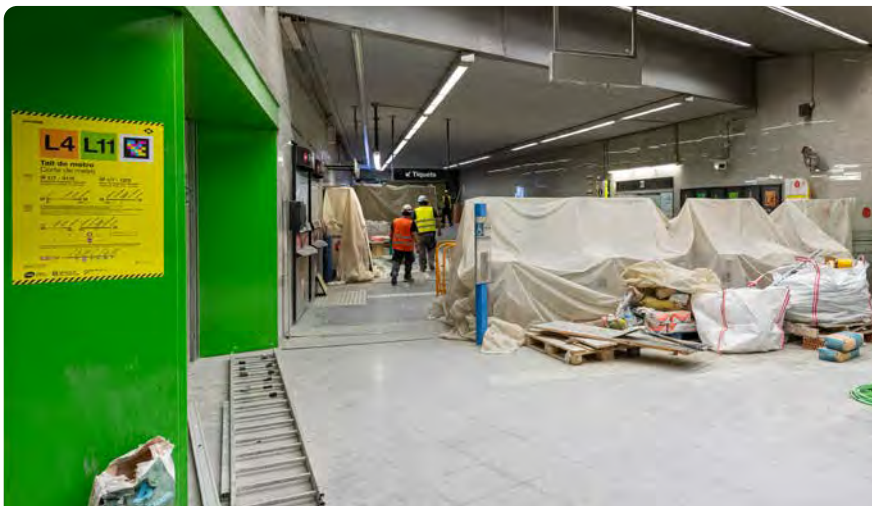
En concreto se han renovado los siguientes sistemas:

- Se han renovado los sistemas de señalización y telecontrol, al tramo de la L2 entre Paral·lel i Sagrada Família, sustituyendo los enclavamientos de relés.
- Se ha renovado el enclavamiento eléctrico del Triángulo Ferroviario (L2-L4).
- Se ha renovado el enclavamiento de Sant Genís de L3, sustituyéndolo por uno de electrónico que permite realizar maniobras de entradas y salidas del depósito y del taller en ATP (*Automatic Train Protection*).

Obras de rehabilitación previstas para el 2022

Se licitan varias obras de vía para ejecutar el próximo año:

- Línea 5: renovación de vía entre las estaciones de Sagrera y Horta y en el tramo Cornellà – La Gavarra.
- Línea 3: renovación de vía entre las estaciones de Maria Cristina y Les Corts y la renovación de fijaciones entre Canyelles y Trinitat Nova.
- L9 Norte: renovación de fijaciones entre Can Zam y Fondo.
- Renovación de la entrada al taller de Santa Eulàlia.
- Plan de choque de vibraciones: se ha iniciado la licitación de actuaciones mínimas en la infraestructura para resolver reclamaciones por vibraciones en las líneas 4 y 5. Se actuará sobre 5.800 metros de vía simple para reducir las vibraciones relacionadas con un conjunto de reclamaciones, a la espera de la renovación integral de vía como solución definitiva.



Obras de rehabilitación en estaciones

Este año ha finalizado la rehabilitación de los vestíbulos principales de Sagrada Família (L5) y Sants Estació (L5), que han incluido en ambos casos una nueva línea de peaje y un nuevo Centro de control de estación. Además, en Sagrada Família se ha construido un nuevo Punto de información TMB.

A lo largo del ejercicio se han retirado las lamas de la vuelta de andenes de la estación de Lesseps, aprovechando para realizar una impermeabilización y arreglo de instalaciones.

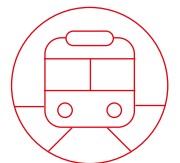
En cuanto a los proyectos redactados del año, destacan:

- La remodelación del espacio Catalunya (L1) para meter los simuladores de líneas convencionales y los Centros de operación de las Líneas 1 y 3.
- Nuevas dependencias por el personal del Funicular de Montjuïc en un nuevo recinto sepultado anexo a las actuales. La actuación incluirá la reorganización de los puntos de venta de la línea de peaje del Teleféric de Montjuïc.
- Redacción del proyecto para retirar las lamas de la vuelta de los andenes de la estación de Rocafort y el de arreglo de la losa de la cubierta de los andenes de la estación de Trinitat Nova (L4).

Otras actuaciones y obras para mejorar y renovar las infraestructuras

Se ha trabajado en varios ámbitos para mantener en buen estado o mejorar las infraestructuras:

- Talleres de mantenimiento de material móvil: actualmente se está ejecutando la 1ª fase de arreglo de equipos e instalaciones del taller de Sagrera y el próximo año se ejecutará la 2ª fase, que incluye el foso y la instalación del turno de ruedas. Se ha finalizado la actuación en la cubierta del taller de Sagrera, consistente en la retirada de placas con contenido de amianto, impermeabilización y aislamiento de la cubierta, sustitución de todas las ventanas y reparación de la estructura.
- En el taller de Vilapicina se han iniciado las obras de arreglo de instalaciones y dependencias y se ha redactado el proyecto de remodelación de la caseta y control de accesos al taller.



Novedades y mejoras al bus

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

Plan de compra de flota:

Este plan se desarrolla en el apartado 7.4.1 Emisiones.

Plans de manteniment de la flota:

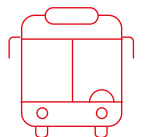
El plan de mantenimiento de la flota de autobús de TB, se centra en dos grandes grupos, el mantenimiento correctivo y el mantenimiento preventivo/predictivo, pero los dos aseguran la continuidad de la producción.

El objetivo estratégico del mantenimiento es incrementar el porcentaje de mantenimiento preventivo o planificado y el predictivo para reducir drásticamente el mantenimiento correctivo, reducir el impacto en el negocio y disminuir los costes de mantenimiento. Asimismo, TB ya hace años que trabaja en el mantenimiento predictivo y en la actualidad, con la ayuda de la tecnología, se están desarrollando herramientas de automatización y predicción aplicadas al mantenimiento de la flota que se basa en el análisis continuo del estado del vehículo para predecir las averías en base a un algoritmo dinámico y así disminuir costes de mantenimiento.

El mantenimiento predictivo tiene como objetivo principal minimizar y/o reducir los trabajos de mantenimiento preventivo y a la vez correctivo, el cuál permita un aumento de los stocks de repuesto y gestión del servicio mucho más eficiente, puesto que es capaz de prever una futura avería antes de que ésta se manifieste y provoque daños mayores. Las líneas de actuación dentro de este campo han sido:



1. Instalación de un sistema de telemetría a bordo del bus en 270 vehículos con motor Diésel, propulsados por GNC y eléctricos.
2. Elaboración de los primeros estudios de mantenimiento predictivo: baterías HV, puertas y rampas con el proveedor MASATS y temperatura de motor térmico.
3. Instalación de sensores de temperatura/humedad en el interior del vehículo, diferenciando entre zona de conductor y zona de pasaje que permiten conocer el estado de confort del pasajero y valorar la idoneidad del sistema de climatización.
4. Colaboración con IDIADA en una test en condiciones reales de servicio en un bus de TMB, sobre qué tendría que ser la temperatura de confort.
5. Instalación de sensor de calidad del aire en el interior del bus. Revisión sobre qué sistema se puede actuar en caso de llegar a niveles de CO₂ críticos, como puede ser la ventilación forzada, apertura puertas, etc.



Participaciones en proyectos europeos:

Durante el 2021 se ha continuado con los proyectos Europeos de sostenibilidad energética de los autobuses, y entre ellos se encuentra “El Mantenimiento predictivo” y la temperatura de Confort (*Comfort Thermal*) a bordo del bus. Además, y motivado por la situación de pandemia de COVID-19, se ha iniciado un estudio de la calidad del aire en el interior del bus.

Estos proyectos están estrechamente relacionados con envío de datos sobre la información del vehículo hacia una nube o *cloud*, donde un sistema inteligente es capaz, mediante algoritmos, de elaborar una predicción de avería, con un nivel de confianza elevado.

Nueva cochera de Zona Franca:

En junio del 2021 finalizó la primera edificación de la nueva cochera de la Zona franca, el taller de material móvil. La obra va avanzando respecto a la previsión y durante este año se ha levantado el edificio del taller central y aparcamiento. En octubre se inició la obra de urbanización y la edificación central del edificio de oficinas.

Mejoras de funcionamiento de los paneles de información:

Desde el Centro de información de Bus se realiza un control exhaustivo del funcionamiento de las pantallas de información instaladas en las paradas. Ésto ha permitido identificar problemáticas y posibles mejoras funcionales en los paneles de información, que ha representado una evolución tecnológica de estos paneles comportando una mejor precisión en la información mostrada y una mejora en la eficiencia de su funcionamiento continuo.

Modelo de datos para la analítica histórica sobre ocupación de bus:

Desde el Centro de apoyo en la red se ha hecho una apuesta firme por la utilización continuada de datos en la toma de decisiones. En este sentido, se hecho un inventario exhaustivo de todos los datos registrados en todos los sistemas de información corporativos. Por otro lado, se ha trabajado, alineando de manera conjunta con departamentos de análisis del negocio de Metro y otros ámbitos corporativos, el modelo analítico para trabajar con información histórica de ocupación de Bus que permita trabajar con información histórica a 10 años vista.



Principales proyectos en el ámbito de Bus:

Durante el ejercicio 2021 se han realizado los siguientes proyectos:

Pago de billete sencillo con tarjeta bancaria

Este ejercicio 2021 se ha implementado el sistema de pago del billete sencillo a bordo del bus a través de tarjeta bancaria EMV. Se ha implantado en toda la flota de autobuses una nueva validadora situada en la zona de entrada de los vehículos, con la tarificación del billete sencillo ya preestablecida.

T-movilidad

Este 2021 ha sido el año de implantación de las primeras fases operativas del nuevo sistema T-movilidad. Se ha formado todos los colectivos implicados (conductores, personal de mantenimiento de equipos, de inspección, de oficinas, etc) y se han realizado las adaptaciones necesarias en los sistemas tecnológicos preexistentes para incorporar la nueva tecnología T-movilidad, definiendo y poniendo en marcha los circuitos de operación y mantenimiento pertinentes. Durante el segundo semestre del año se han ejecutado varias pruebas pilotos sobre las diferentes funcionalidades, de cara a una inminente puesta en servicio final del sistema.



Actualización de la equipación tecnológica del Centro de control de Bus

Durante el ejercicio se ha realizado la actualización de la equipación instalada en el Centro de control de Bus, dando respuesta a aspectos de obsolescencia física de los equipos y, por otro lado, realizando una actualización del software del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) que apoya al centro. Esta actualización habilita la incorporación de nuevas fuentes de información como pueden ser aspectos de telemetría integrada en los vehículos o el estado del tránsito en tiempo real.





Digitalización del Centro de control de Bus

Durante el ejercicio se ha implementado la integración entre dos de los principales sistemas que apoyan, el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el sistema SABC de mantenimiento, para que desde el primero se puedan abrir avisos de incidencia en SAP de manera directa. El objetivo es minimizar los tiempos de comunicación de las situaciones sobrevenidas de impacto al servicio y la eliminación del uso de papel en el centro.

Vehículo de detección de infracciones en el carril bus

Se ha puesto en marcha un vehículo equipado con un sistema que permite la rápida identificación de vehículos que están infringiendo las normas de uso del carril bus, el cuál permite hacer un envío directo en el Instituto Municipal de Hacienda de la infracción detectada y toda su información de contexto pertinente.

Digitalización de los comunicados de accidentes

Se ha abordado este año la digitalización del comunicado de accidentes. De esta manera, las oficinas de centro disponen de una tableta con una aplicación desarrollada donde introducen el código del personal de conducción implicado en el accidente y, accediendo al sistema de información corporativo, presenta toda la información contextual del accidente, obteniendo un formulario para que sea rellenado y firmado por el personal de conducción, quedando registrado automáticamente en el sistema y finalizando así el proceso.



Principales estudios en el ámbito de Bus

Velocidad comercial

Se ha realizado un diagnóstico de la velocidad comercial de bus, determinando la velocidad comercial en hora punta y la media diaria en 26 ejes de la red viaria de la ciudad, comparándola con la de noviembre de 2019 (antes de la pandemia). En cada uno de estos ejes hay una línea de bus referente. Los resultados de octubre de 2021 muestran un incremento de la velocidad comercial media diaria de un 5,5% y de un 6,5% la velocidad comercial en la hora punta respecto a noviembre de 2019.

Viabilidad de nuevas áreas de Bus a Demanda

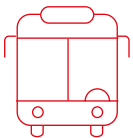
Se han estudiado las siguientes áreas: Ampliación de Torre Baró en Vallbona norte; El Putxet (131) y Galvany; Montbau y Vall d'Hebrón (135); la Línea 110, la Línea 180 y Ciutat Vella (120), Gòtic y Barceloneta.

Hay que destacar que en el primer trimestre de 2021 se incorporó la información del servicio Mi Bus (bus a demanda, actualmente en Torre Baró) dentro de la estructura actual de líneas de bus, tanto en web como en TMB App. Por otro lado, se ha gestionado la definición e implementación de la App de reserva de bus a demanda que entrará en funcionamiento en el último trimestre de 2021, que sustituye el sistema de reserva actual y fija las bases para que se incorporen las nuevas zonas de servicio de bus a demanda. La reserva de servicio de bus a demanda, inicialmente se hará a través de esta App específica, pero se trabaja para que a mediados de 2022 también se pueda hacer a través de los canales digitales corporativos de TMB.

Acceso al bus por múltiples puertas

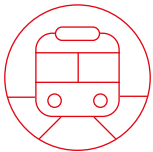
Se ha finalizado el estudio que analizaba y cuantificaba los beneficios operacionales y el incremento del fraude que puede producirse en varios escenarios de operación que permitían el acceso al bus por más puertas. Las principales conclusiones han sido las siguientes:

- Los resultados evidencian que las mejoras en velocidad comercial derivadas de la medida son muy bajas frente a un fraude potencialmente elevado.
- A pesar de que el tiempo de parada es una variable importante, la cantidad de tiempo que es susceptible de ser redistribuido es pequeña frente a la parte fija (tiempo de parada + tiempo hasta abrir puertas + tiempo desde el último pasajero hasta que recupera la circulación).
- El tiempo de parada puede llegar a reducirse más del 10%, pero a nivel de red deriva en ganancias de velocidad potencialmente pequeñas y difícilmente traducibles en ahorro de recursos.
- La medida puede ser muy bien valorada desde el punto de vista de comodidad para el usuario, pero el fraude puede penalizar mucho desde el punto de vista económico.



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

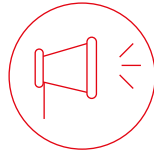
- **Proyecto de auscultación cambios de vías (robot):** durante el mes de octubre se ha puesto en marcha un proyecto de auscultación de desvíos mediante un robot que toma perfiles de los desvíos cada 2 mm con un sistema láser. Posteriormente, un programa de tabla procesado permite hacer una reconstrucción en 3D y extraer los parámetros geométricos que nos indican el estado de conservación del cambio situado en la vía. El sistema permite tomar un mayor número de datos, más precisos y en un tiempo menor, los cuales quedan almacenados por, o bien hacer consultas posteriores sin tener que bajar a la vía, o bien para poder comparar con medidas anteriores y establecer patrones de evolución del desgaste en el tiempo; es decir, se cambia del sistema de mantenimiento preventivo actual a un sistema de mantenimiento predictivo.
- **Proyecto de auscultación de vías en servicio *Onboard Track Measurement System (OTMS)*:** la empresa *Virtualmech* ha desarrollado este sistema integrado de medida de vías gracias al cuál, y mediante sensores de visión artificial, inerciales y de posicionamiento del vehículo en la vía, se puede medir la geometría y el ondulatorio de la vía.
- **Implementación a la L11 de la localización automática** de los Técnicos operativos de líneas automáticas (TOLA) mediante App a los teléfonos móviles corporativos.
- Puesta en servicio del **nuevo sistema de radio digital (DMR) en la L5 y la L11** para las comunicaciones de seguridad entre el personal del lugar central y el personal de operaciones, mantenimiento y seguridad.
- Implementación en **toda la flota de trenes de las líneas automáticas del envío de datos de ubicación y ocupación online**, para los diferentes colectivos que lo necesitan.





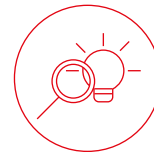
En el ámbito de bus

- La contratación del proyecto del nuevo Sistema de información al usuario y videovigilancia integrada de Bus, que se ejecutará a los próximos dos años, que mejora la información al usuario con nuevas funcionalidades, y la seguridad del pasaje con la transmisión en línea al lugar central de las imágenes recogidas dentro de los autobuses.
- En el entorno del proyecto de Mantenimiento 4.0, se ha llevado a cabo la puesta en servicio de la primera herramienta de mantenimiento predictivo de la equipación de la red integrada de Bus, automatizando el diagnóstico para evitar y/o avanzarse a las averías antes de que se produzcan.
- La implantación de la segunda fase del sistema de telemetría en los autobuses, el cuál permite el envío de datos propios del bus al lugar central, para poderlos monitorizar y tomar decisiones de forma remota.
- La puesta en servicio de la nueva aplicación de gestión de incidencias en la red de Bus por parte del Centro de control de Bus.
- La puesta en servicio de los nuevos lugares de operador del Sistema de ayuda a la explotación (SAE) en el Centro de control de Bus, que permiten evitar posibles problemas de salud (lipoatrofia muscular) y la futura evolución técnica y funcional de los lugares de operador.



En el ámbito de marketing y clientes/as

- Publicación del nuevo sistema Xatbot de atención al cliente en el canal web de TMB, que permite a los/as usuarios/as hacer consultas interactivas por escrito a TMB.
- La integración, dentro de la aplicación de e-commerce “Holabarcelona.com”, de la venta de los títulos de Aerobus para los/as usuarios/as de este servicio y la posibilidad de venta de los productos *HolaBarcelona de TMB a través del canal del operador del Aerobus.
- La publicación del nuevo blog de Holabarcelona.com.



Proyectos de I+D+i con cofinanciación

En 2021 se ha participado activamente en 4 proyectos de I+D+i plurianuales que son cofinanciados por la Unión Europea, los cuales suponen una actividad de TMB valorada en 2,5 millones de euros en su duración total, con una financiación media de la Unión Europea del 86%.

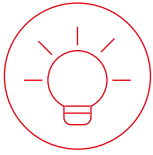
TMB ha participado en 4 nuevas propuestas de proyectos colaborativos de I+D+i a ejecutar en el periodo 2022-2024. Adicionalmente, TMB forma parte del Advisory Group de otros 5 proyectos de esta tipología.



En el ámbito corporativo

Dentro del marco de la digitalización se pueden destacar las actuaciones siguientes:

- Incorporación del reconocimiento biométrico en la formación del Certificado de aptitud profesional (JEFE) de los conductores de Bus.
- Puesta en servicio de la plataforma *e-learning* Campus TMB con diferentes propuestas formativas (idiomas, salud, operaciones de Metro y Bus, etc).
- Puesta en servicio del Nuevo gestor documental corporativo en sustitución del antiguo libro de procedimientos y alineado con las necesidades del nuevo Sistema de gestión integral de TMB.
- Puesta en servicio de las mejoras en el Cuadro de mando corporativo, con la incorporación de nuevos indicadores bajo las visiones operativa, organizativa y societaria, alineado con el nuevo Sistema de gestión integral de TMB.
- Publicación del nuevo Portal de transparencia de TMB.



Innovación corporativa

En 2021 se ha dado un paso adelante en la gestión de la innovación corporativa afianzando alianzas estratégicas con agentes del ecosistema: universidades y empresas del sector público y privado que han permitido la maduración del modelo de innovación abierta y la aportación de valor hacia TMB. También se han lanzado una serie de iniciativas internas a los/as empleados/das para fomentar la cultura de la innovación.

— Iniciativas de co-creación (innovación abierta):

- **Programa Metrópolis FPLab** del AMB donde TMB presentó el reto “ C mo podríamos mejorar la experiencia del usuario/a para reducir la desazón que se genera en las paradas de bus respeto los horarios, flujos, accesibilidad, incidencias, etc?”. Se presentaron 43 propuestas de 40 escuelas diferentes. El ganador fue el equipo *Dream Team* del INS Francesc Ferrer i Gu rdia, la propuesta del cuál se basó en “gamificar” el espacio de las paradas de bus.
- *Creativity Course* con estudiantes de ESADE donde se propon  el reto de cómo hacer más atractivo el transporte público, que se centr  en la mejora de la aplicación TMBGO.

- Dentro de las **iniciativas de intraemprendimiento (TMBinnova)**, se ha llevado a cabo la fase final del reto planteado en 2020 (Estación del Futuro), donde habían llegado 12 conceptos. Finalmente, el equipo ganador

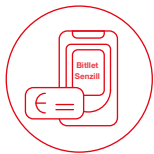
ha sido “*Metrolineros” con la propuesta de reutilizar la energía recuperada del metro de forma sostenible para alimentar puntos de recarga destinados a los vehículos eléctricos ligeros como patinetes, bicicletas, etc. en el exterior de las estaciones. El premio acc sıt ha estado para la propuesta “Cambio radical en la iluminación”, con el que se propone mejorar el sistema actual de alumbrado, combinando intensidades, colores, formas y tamaños con tecnología LED. Por último, el proyecto “No pienses solo en una estación de metro- Enverdint”, enfocado a la naturalización de los espacios y a la co-creación con colectivos en riesgo de exclusión, obtuvo mención especial del área de innovación. Este último proyecto ha quedado semifinalista en el concurso europeo de Innovación social EUSIC 2021.

- **Activación de los cursos:** “Compromiso con la innovación” sobre plataformas digitales y el curso de Agentes de innovación con la colaboración de la universidad ESCI-UPF.

- **Organización del acontecimiento del Día Internacional de la innovación y la creatividad:**
<https://www.youtube.com/watch?v=romN4tudvuk>.



TMB ha continuado trabajando en la integración de un sistema de gestión integrado que permita establecer objetivos alineados con el plan estratégico de la organización



T-movilidad

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

El 23 de diciembre se ha empezado a comercializar y utilizar los apoyos (PVC y cartera electrónica) y los primeros títulos con condiciones oficiales (T-Usual y T-Joven) en tecnología sin contacto en el ámbito de los 36 municipios de la zona de tarifa metropolitana.



En el marco de esta fase se han realizado las pruebas siguientes en diferentes etapas con carácter incremental:

- Validación con tarjeta sin contacto, coincidiendo con la edición de este año del *Mobile World Congress*.
- Distribución y utilización de la T-empresa STI, con tecnología sin contacto, que acabará sustituyendo el pase de viaje de tecnología magnética.
- Altas de usuarios/as con emisión de apoyos y ventas de títulos en **canales presenciales** (Puntos TMB y máquinas de venta automática).
- Altas de usuarios/as con emisión de apoyos y ventas de títulos en **canales digitales** (web y TMBapp). Validación con móvil (Android).
- Puesta en servicio de 4 quioscos TMB de atención al cliente, añadidos a los 4 Puntos TMB actuales, con contratación de personal de refuerzo de atención al cliente para apoyar de forma exclusiva a las funcionalidades del sistema T-movilidad.
- Para incentivar la participación de usuarios/as a las pruebas se han adaptado precios y vigencias de apoyos y títulos:

	Condiciones T-movilidad Primer Contacto	Condiciones oficiales
Soporte PVC	2,25 €	4,50 €
Cartera electrónica	0,50 €	1,00 €
T-usual	3,30 € <i>viajes ilimitados durante 5 días desde la primera validación</i>	40 € <i>viajes ilimitados durante 30 días desde la primera validación</i>
T-joven	2,20 € <i>viajes ilimitados durante 5 días desde la primera validación</i>	80 € <i>viajes ilimitados durante 90 días desde la primera validación</i>

Las actuaciones más relevantes a realizar en el 2022 tienen que llevar a ampliar la gama de títulos en tecnología sin contacto y a ampliar prestaciones y funcionalidades.

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

Durante el año 2021 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, 14001, 50001) en un sistema de gestión **integrada** 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/as clientes/as y ciudadanos/as, los legales o cualquier otro. Los requisitos más relevantes son:

La mejora y actualización de los **procesos del sistema**: se ha trabajado principalmente en los procesos estratégicos y claves.

La mejora y ampliación de de **necesidades y expectativas de las partes interesadas** y, principalmente, las asociadas al grupo de interés de “clientes/as” para garantizar la trazabilidad y vinculación respecto a los estudios y análisis de experiencia de Cliente (*Customer Journey Map*) y Conocimiento de mercado (*Estudios de Percepción del Cliente, Ómnibus*). Se han actualizado los colectivos asociados a las partes interesadas, y ampliado o mejorado las necesidades y expectativas en general. Además, se ha cambiado la metodología para la determinación de la importancia de las partes interesadas y sus necesidades y expectativas (se ha introducido un modelo de priorización en base a impacto e interés).

La continuidad del desarrollo del **cuadro de mando** de indicadores por TMB.

Integración y alineación del **contexto y el plan estratégico** en el sistema de gestión.

Destacan los siguientes proyectos de Integración que se están llevando a cabo en la Organización:

- Integración de los requerimientos de la norma ISO 45001 de Salud y Seguridad en el trabajo (con el Servicio de Salud, Seguridad y Bienestar Laboral). Se prevé hacer la primera auditoría interna durante el año 2022.
- Inicio de la integración y definición del sistema de seguridad de la información basado en la norma ISO 27001.
- Se está trabajando para la certificación del referencial de Aenor de Seguridad Ferroviaria.

Mejora de herramientas de gestión

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

Destacan este año 2021 las actuaciones siguientes:

- » **Gestor documental:** definición de un modelo para la gestión documental que dé respuesta a las necesidades actuales de TMB, por medio de la utilización de un entorno SharePoint.
- » **Gestión para la mejora:** las mejoras están orientadas a facilitar la gestión de los expedientes de incidencias de las actividades y de auditorías. Para garantizar los requerimientos de las normas ISO en los expedientes, se han diferenciado en dos campos: el análisis y las acciones derivadas.
- » **Mantenimiento del sistema de gestión:** el mes de septiembre se llevó a cabo la auditoría interna en todas las actividades de TMB y el resultado se valoró positivamente. También se ha validado el sistema de gestión mediante la auditoría externa realizada por la entidad acreditada Applus en el mes de noviembre. Se está en proceso de renovación de las certificaciones de calidad de servicio de transporte de viajeros de TMB basado en las normas ISO 9001 y UNE 13816, y 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. Además, se está en proceso de renovación de la certificación de gestión ambiental y gestión energética del servicio de transporte de viajeros en la red de Bus basado en las normas ISO 14001 e ISO 50001.



4.3. Salud y seguridad de nuestros pasajeros

4.3.1. Viajes seguros



La seguridad es uno de los pilares básicos de la fiabilidad y confianza exigida a un servicio público de movilidad. A continuación se describen las principales actuaciones llevadas a cabo en este ámbito a lo largo del año 2021:

Seguridad en el metro

- **Espacio cardioprotegido:** se han instalado desfibriladores externos automáticos (DEA) en 24 estaciones de metro que son intercambiadores. Se continúa el proceso de instalación en el resto de estaciones de red que se prevé finalizar a comienzos del año 2022.
- **Videovigilancia:** continúa la instalación de videovigilancia integrada en la totalidad de trenes de la red, lo que permitirá acceder a imágenes en tiempo real desde los Centros de control, permitiendo comprobar la evolución de las incidencias y poder detectar situaciones de riesgo.
- **Vandalismo grafitero:** En el ámbito policial, se obtuvo un alto impacto con la detención de un centenar de vándalos por daños en trenes en el ámbito nacional, con 48 detenidos en Cataluña. En el ámbito judicial, se han conseguido no tan solo condenas por vandalismo, sino otras medidas accesorias como es la prohibición de acceso al metro durante un año.
- **Plan Antigrafitis:** se ha trabajado en la aplicación de medidas dentro del Plan, con acciones técnicas, tecnológicas, físicas y organizativas, las cuales han contribuido a frenar el crecimiento del vandalismo grafitero. Sin embargo, el problema no ha desaparecido y es necesario mantener el mismo ritmo de trabajo para evitar cualquier incremento.

En cuanto a los indicadores de seguridad, durante este año se han registrado un total de 36.311 incidencias de seguridad, frente a las 30.702 del 2020 y las 56.029 del 2019. Las incidencias de carteristas representan el 7,74%, muy por debajo de lo que era habitual antes de la pandemia.

Durante el año la incidencia más frecuente ha sido la de Molestias/Comportamientos incívicos a las personas, con 8.702 incidencias: el 51% motivadas por personas que no llevan la mascarilla, o la llevan mal colocada.

En cuanto a las **actuaciones contra el fraude en la red de metro**, se ha recuperado la actividad de inspección de títulos a medida que la situación de pandemia lo ha permitido. Para evitar realizar inspecciones masivas, se han sustituido por actuaciones de ámbito más local para luchar contra el fraude por zonas. Para hacer **seguimiento del fraude**, se ha trabajado en un modelo de análisis más completo que **permite diferenciar el fraude visible** (que los/as clientes/as perciben) de aquel no visible (como por ejemplo títulos mal utilizados, clonados, manipulados, etc). Ésto permite tratar la vertiente del impacto económico al mismo tiempo que la de percepción de la seguridad del cliente. **Se ha colaborado con el cuerpo de Mossos d'Esquadra** en la investigación que ha permitido la **desarticulación de un grupo criminal que clonaba títulos** en soportes obtenidos de bobinas originales.

Seguridad en el bus

- **Desarrollo del Proyecto de Seguridad Integral:**
Con la colaboración de una consultora externa se ha desarrollado el proyecto que contempla dos grandes líneas de trabajo:
 - Diseño de un sistema de gestión de la seguridad integral que incluye la seguridad física, la seguridad en el servicio, la ciberseguridad y la seguridad del ámbito de Prevención de riesgos laborales.
 - Definición de un modelo de seguridad para las instalaciones que gestionan Operaciones de TB.
- **Videovigilancia:** Inicio de la contratación para la instalación y puesta en marcha de videovigilancia (sistema de cámara de control de TV integrado en toda la flota regular de buses). A finales del 2020 y al 2021, se definieron las funcionalidades básicas y avances deseados por el sistema de cámaras de control a instalar en los vehículos de la flota en servicio y el sistema adicional y necesario para la gestión en el Centro de control de seguridad de Bus.
- **Adecuación de la comprobación de la Coordinación de Actividades Empresariales (CAE) en los Controles de Accesos.** Modificación y adecuación a las leyes vigentes del procedimiento de control del desempeño del CAE en las entradas de los Centros Operativos de Negocio.
- **Diseño de la mejora de la seguridad en el CON d’Horta:** revisión y proposición de mejora de los sistemas de seguridad en los accesos y en el interior del CON d’Horta. Gran parte de estas mejoras están en proceso de contratación.

Destacar que **TMB y el Observatorio contra la Homofobia** elaboraron un protocolo específico para **luchar contra la LGTBI-fobia** que se presentó en el mes de julio pasado, que es complementario al que ya existía para el acoso sexual desde marzo.

Finalmente, resaltar que en 2021 **TMB ha renovado la certificación de Protocolo Seguro COVID-19** después de la auditoría realizada en el mes de noviembre.

Impacto en la salud y seguridad de los/as clientes/as

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 los trabajadores/as y pasajeros/as a fin de cumplir la normativa legal y, a la vez, realizar las mejoras pertinentes. Además de las acciones de prevención de riesgos laborales, destacar en el año 2021 la continuación de las actuaciones de salud y seguridad para prevenir contagios (limpieza de vehículos e instalaciones, entre otros) y combatir la pandemia del COVID-19, además de las actuaciones para erradicar el amianto en trenes e instalaciones de FMB. También resaltar el despliegue de desfibriladores (DEA) en la red de metro.



En materia de seguridad, se está aplicando un plan para combatir el vandalismo de los grafiteros. En Bus, en materia de seguridad, destaca el desarrollo del proyecto de Seguridad integral; el inicio de la contratación del sistema de cámara de control de TV integrado en la totalidad de la flota regular, entre otros.

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

Destacar también los protocolos que se han iniciado este año para luchar contra el acoso sexual y la LGTBI-fobia.

4.3.2. Protección de datos

A lo largo del 2021 se han continuado implementando acciones para reforzar el cumplimiento de la regulación vigente en esta materia. En concreto:

- Hasta el 31 de diciembre de 2021, se han atendido un total de 217 solicitudes recibidas en el buzón de correo dades@tmb.cat, de las cuales 103 corresponden a solicitudes de ejercicio de derechos por parte de los interesados y las 114 restantes de otra materia han sido derivadas a los ámbitos correspondientes.
- Se han comunicado 6 posibles brechas de seguridad en la privacidad de los datos las cuales: 4 han estado incidencias de seguridad sin afectación a datos personales y 2 han tenido afectación a datos personales que no han requerido proceder a la notificación ante la Autoridad Catalana de Protección de Datos (APDCAT), dado que el riesgo estimado analizado ha estado bajo.
- Con el fin de reforzar el cumplimiento en el tratamiento de los datos de carácter personal, se han confeccionado, diseñado e impartido 6 sesiones con alcance a 656 empleados/des.
- Se ha creado una cuenta de correo para atender las consultas por parte de los diferentes ámbitos de TMB en materia de protección de datos, con un alcance superior a 100 consultas recibidas y resueltas a través de esta herramienta.
- Se ha dado soporte específico en proyectos internacionales en la suscripción de contratos de encargado y cláusulas tipos.
- Se ha realizado la primera Auditoría en protección de datos a TMB con alcance a todas sus sociedades y diferentes ámbitos.
- Se han hecho actualizaciones en la Política de protección de datos de las sociedades de TMB y el Registro de Actividades de Tratamiento (RAT), con la información sobre los tratamientos de datos personales que se realizan en TMB.
- Se confecciona una nueva metodología de Evaluación de impacto de la Privacidad de los datos (AIPD).
- El año 2021 no se ha recibido ningún requerimiento por parte de la APDCAT.
- Se ha participado en el proyecto de la T-movilidad en relación a la aplicación de la regulación de protección de datos y se ha realizado la Evaluación de impacto en la Protección de los datos (AIPD) del tratamiento de datos biométricos para el Sistema de control de acceso biométrico para los cursos CAP de conductores (Horta), de acuerdo con los cambios en la normativa CAP (Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero).
- Se han elaborado procedimientos para gestionar brechas de seguridad y para contratar proveedores que tratan datos de carácter personal, ambos en proceso de aprobación.
- Se aprueban los Reglamentos de funcionamiento del Comité de protección de datos y del Delegado de protección de datos de TMB.
- Como representantes del área de Buen Gobierno y Asesoría Jurídica, se ha participado en la revisión y confección de documentos del Cuerpo Normativo de Seguridad de la Información de TMB.

Adaptación a la protección de datos en los canales digitales: RGPD y política de cookies

Durante el 2020 y 2021 se han continuado desarrollando en los canales digitales las obligaciones derivadas del nuevo Reglamento general de protección de datos (RGPD) y de declaración de uso de *cookies*, respectivamente. Se desarrolló el cambio de Política de privacidad (2019) a Política de protección de datos como política única de TMB en la materia, y que se gestiona y publica en la web corporativa. También se continuó desarrollando y alimentando el Registro de Actividades de Tratamiento (RAT), que igualmente es común para toda la empresa y reside en la web. Este nuevo planteamiento se aplicó en el territorio web corporativo, que incluye varias webs.

Se ha ido trabajando en la Política de cookies desde dar cumplimiento de manera central de la web TMB y los principales subdominios, hasta lograr una política única para todo el territorio web y el uso común del panel al inicio de la navegación.

Se trabajó con Tecnología un modelo de mantenimiento de la información de *cookies* que se ofrece al usuario. Más tarde, se hizo una auditoría de más alcance en la que se incluyeron otras webs de la empresa, internas y externas, para acabar de garantizar el cumplimiento de la legislación en toda la presencia digital de TMB.

De estas necesidades de gestión formal, que han acontecido globales a la empresa, se tiene que derivar un protocolo, en el cual se está trabajando, para obtener un modelo de gestión de todos los canales digitales de TMB.

4.4. Comunicación externa

4.4.1. Relación con los medios de comunicación

En el 2021 se han contabilizado 6.795 apariciones de TMB en los medios de comunicación lo que representa un descenso del 20% respecto al año anterior, que fue el primer año con pandemia de COVID-19. Como tema más reflejado en los medios, destaca el que hace referencia al sistema tarifario con 563 noticias (8,3% del total), con impactos mayoritariamente sobre el despliegue de la T-movilidad.

Desde el Gabinete de prensa se han elaborado y difundido 165 notas informativas y dossiers, además de la organización de 51 actas o encuentros con los medios. Se han gestionado 537 solicitudes de información y declaraciones, y 113 permisos de grabación a los medios, entre otras acciones.

En TMB noticias se han publicado 464 piezas informativas y se han recibido más de 350 mil visitas. El portal ha migrado al entorno Dupal 8.

En las redes sociales se han hecho:



3.896

tweets en *Twitter*



1.238

publicaciones en *Facebook*



226

en *LinkedIn*



4.4.2. Presencia en las redes sociales y campañas importantes

En el 2021 la recuperación de la demanda ha llevado a un incremento de la actividad y las publicaciones en las redes en general, que actualmente entre el ámbito de residente y no residente suman medio millón de seguidores. Destacan las campañas de la nueva línea X1 (con la nueva identidad XPRESBus), la nueva marca Ecobus (que representa los vehículos impulsados por energías sostenibles de la flota de bus) y la campaña de promoción de nuevos vehículos Ecobus Eléctricos e Híbridos de Gas natural, y la campaña EMV de promoción del nuevo sistema de pago del billete sencillo con tarjeta bancaria a bordo del bus, la acción de difusión para las nuevas líneas de bus y la ampliación del nuevo servicio a demanda, la nueva marca el MeuBus, la campaña de las estaciones de L10Sur y las promociones de transportes turísticos. En el **LinkedIn** de TMB se ha creado una subpágina de Hola Barcelona destinada a generar más visibilidad y tráfico a este servicio.

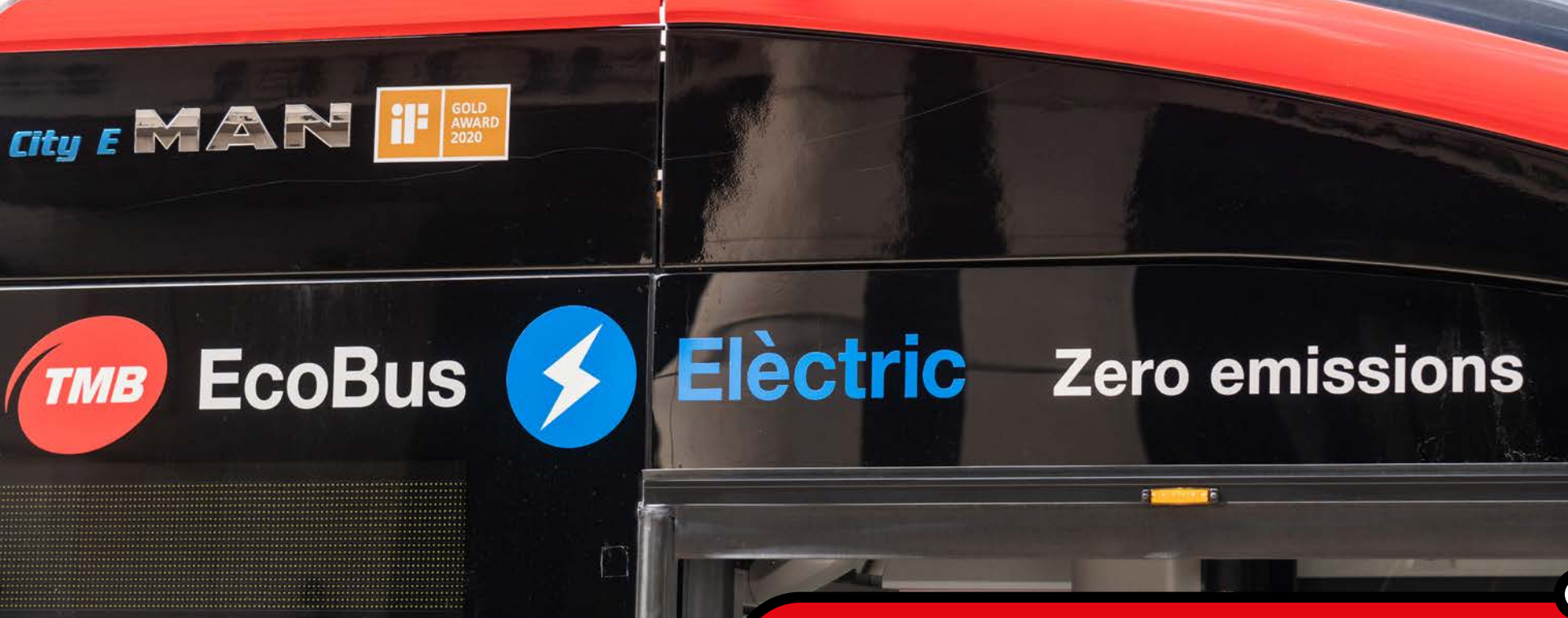
Se ha hecho la revisión y el diseño de la imagen de los quioscos que dan de alta la T-movilidad y que se encuentran distribuidos en la red de metro.

A nivel de TMB destacar, entre otros, la campaña de difusión del Nuevo Punto TMB de Sagrada Família, la de promoción de los Servicios especiales, la campaña de lanzamiento de la app TMBGo, la campaña Connectem L'Hospitalet, las campañas de civismo –Karma (COVID-19, Llamamiento contra la LGTBI-fobia y Llamamiento a parar el acoso sexual), la campaña “Elige tu causa” y la campaña de Navidad y del *Barcelona Christmas Tour*.

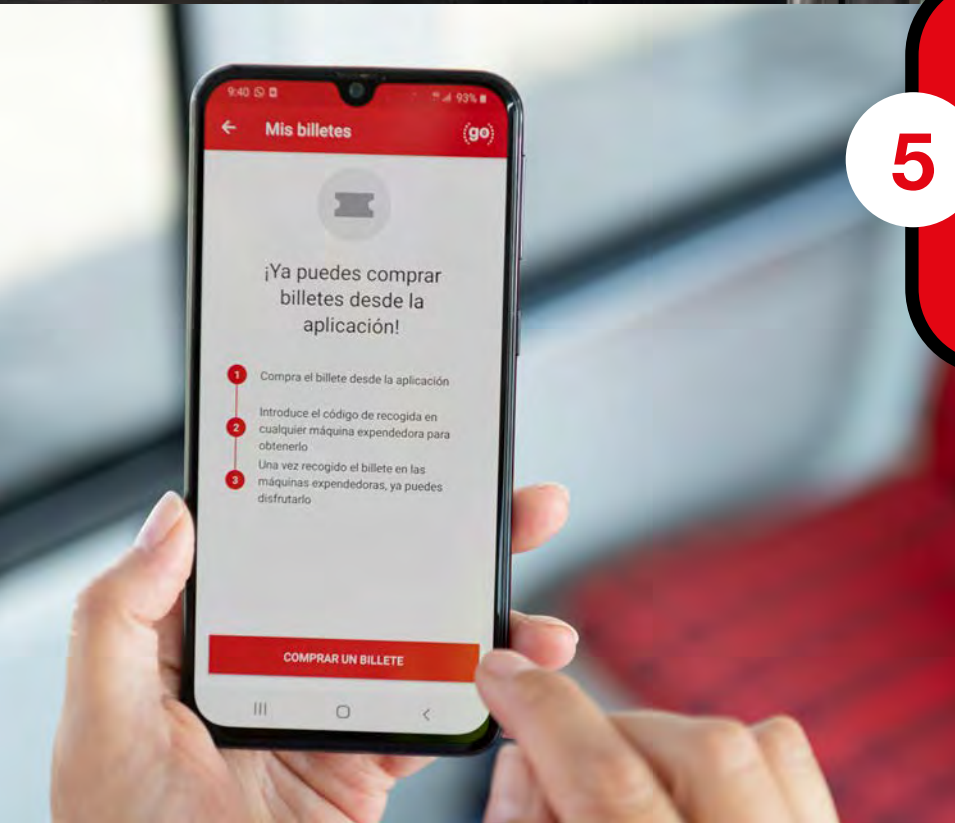
Resaltar también la nueva marca **+JoTMBé** y de la Fundación TMB, el sello del centenario de la red de bus, la nueva marca de bicicleta metropolitana y el rediseño del logo TMB 2025, entre otros.



Son las imágenes que obtuvieron más me gustas durante el 2021 en el Instagram de @tmb_bcn



5 Gestión responsable



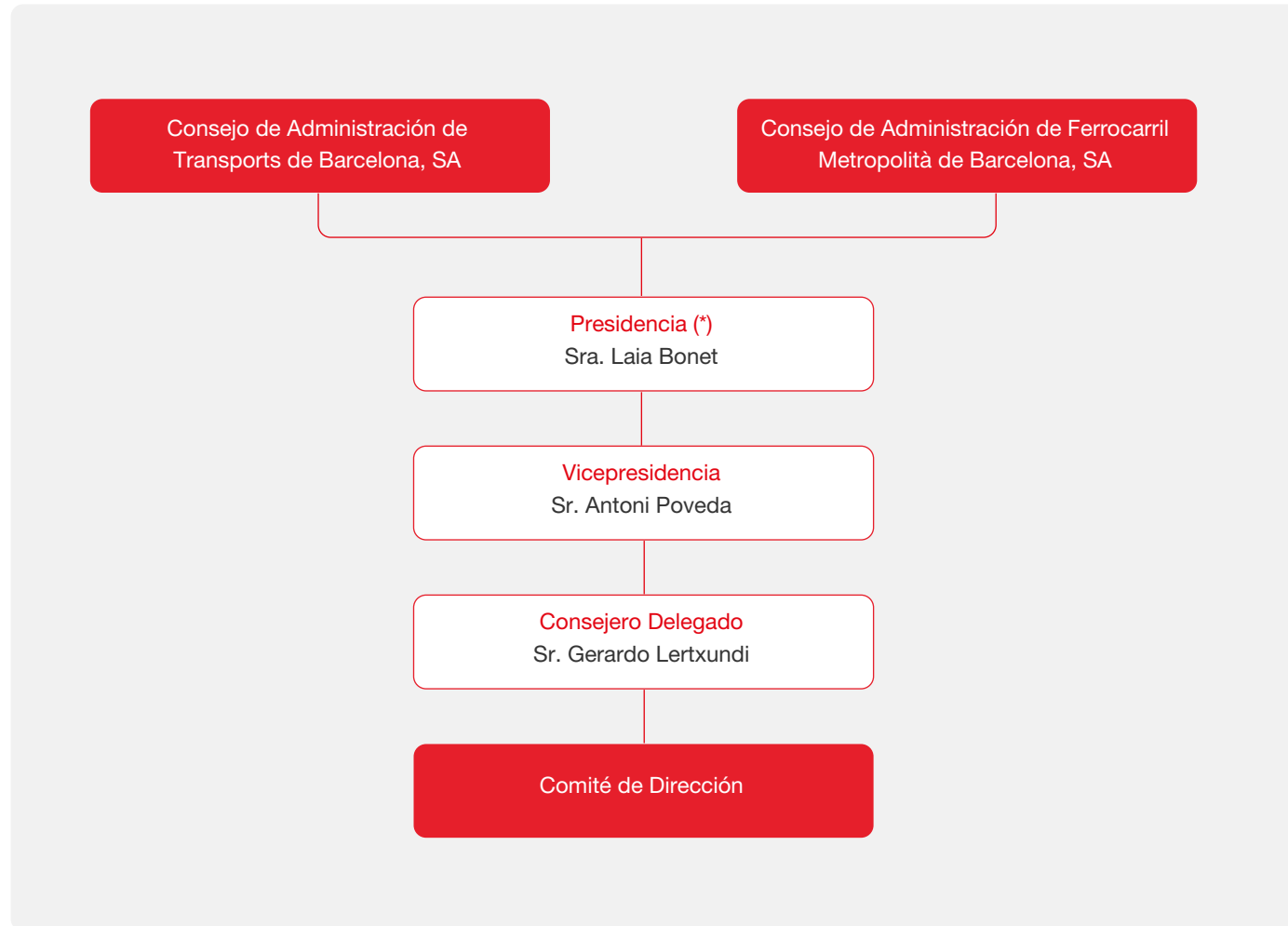
5.1. Ética y buen gobierno

5.1.1. Gobernanza

Órganos de gobierno

El Órgano de administración, representación y decisión de las sociedades Transports de Barcelona, SA (TB) y de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB) es el Consejo de Administración de las respectivas empresas. Los miembros de este órgano de representación son nombrados por el Consejo Metropolitano del área Metropolitana de Barcelona, que se constituye como junta general de accionistas de cada una de las sociedades.

En el caso de las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL, el órgano de gobierno está formado por un administrador único, el Consejero Delegado, común en las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i Transports de Barcelona, SA.



(*) El 29 de Septiembre del 2021 los consejos de administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, han designado Laia Bonet Rull como nueva presidenta de TMB, haciendo así el relevo a Rosa Alarcón.

Los miembros de los Consejos de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona y Transports de Barcelona, SA en fecha 31 de diciembre de 2021 son los siguientes:

Consejo de Administración de FMB

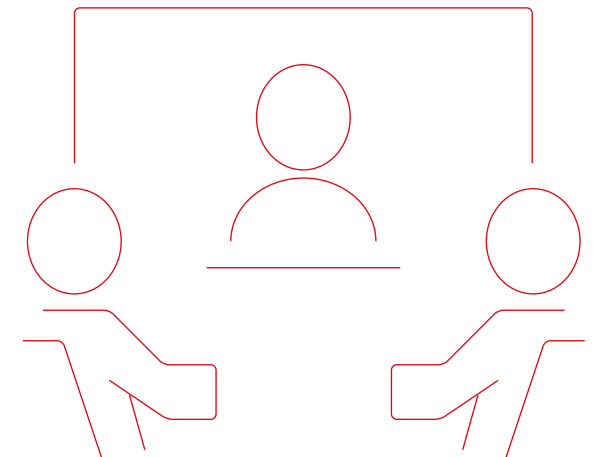
en fecha 31 de diciembre de 2021

Laia Bonet Rull	<i>Presidenta</i>
Antoni Poveda Zapata	<i>Vicepresidente</i>
Gerardo Lertxundi Albéniz	<i>Consejero Delegado</i>
Raimond Blasi Navarro	<i>Consejero</i>
Carlos Campdepadrós García	<i>Consejero</i>
José Castro Borrallo	<i>Consejero</i>
Jordi Coronas Martorell	<i>Consejero</i>
Marcel Escudé i Pasqual	<i>Consejero</i>
Isidre Gavín Valls	<i>Consejero</i>
Manuel Gómez Acosta	<i>Consejero</i>
Candela López Tagliafico	<i>Consejera</i>
Jordi Martí Grau	<i>Consejero</i>
Antonio Martínez Flor	<i>Consejero</i>
Esteve Serrano Ortín	<i>Consejero</i>
Marta Subirà Roca	<i>Consejera</i> <i>Secretario del Consejo</i>
Oriol Sagarra Trias	<i>de Administración</i> <i>Vicesecretario del Consejo</i>
Jaume Garcia Soler	<i>de Administración</i>

Consejo de Administración de TB

en fecha 31 de diciembre de 2021

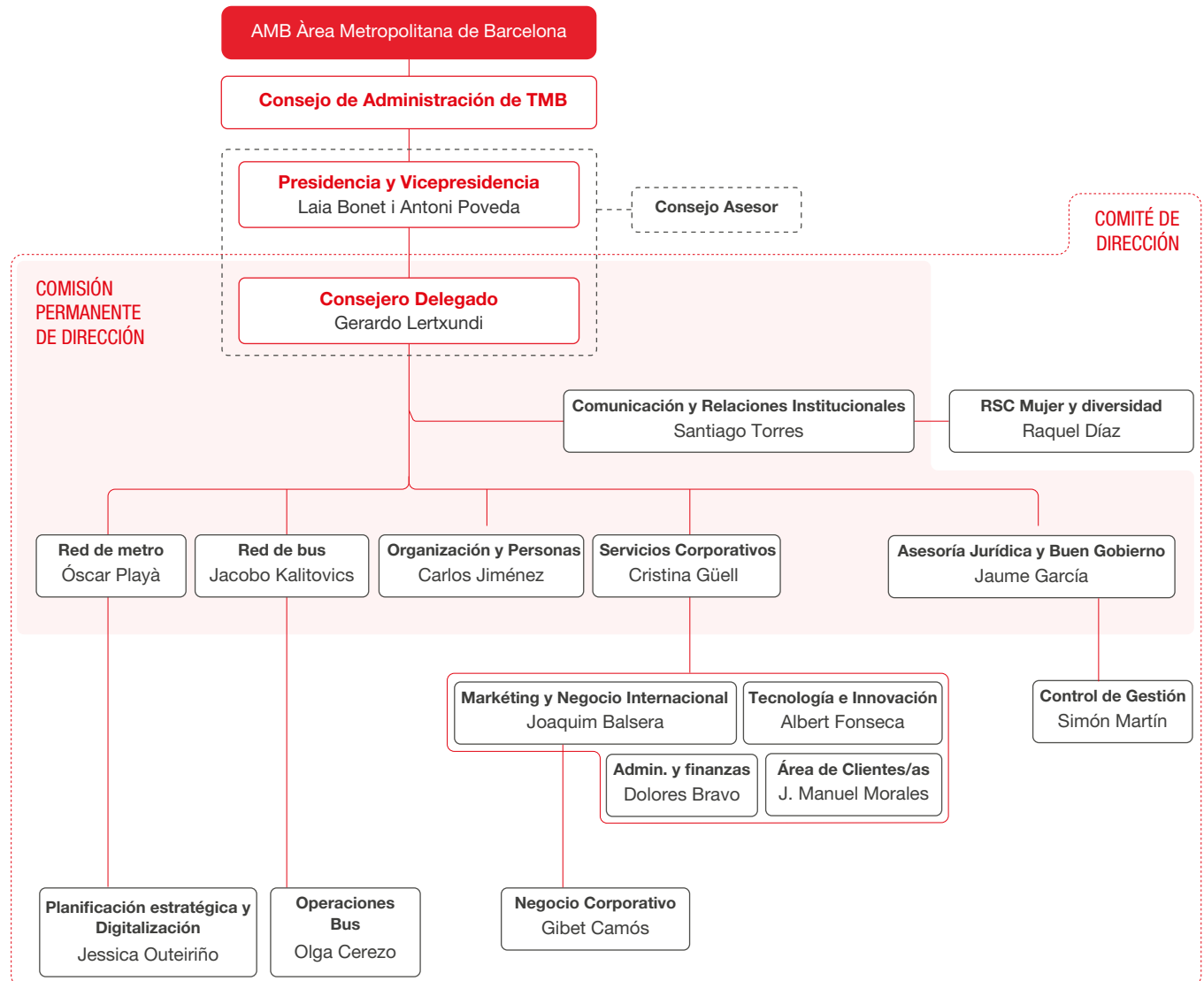
Laia Bonet Rull	<i>Presidenta</i>
Antoni Poveda Zapata	<i>Vicepresidente</i>
Gerardo Lertxundi Albéniz	<i>Consejero Delegado</i>
Carlos Campdepadrós García	<i>Consejero</i>
Jordi Coronas Martorell	<i>Consejero</i>
José Castro Borrallo	<i>Consejero</i>
Ricard Font Hereu	<i>Consejero</i>
Manuel Gómez Acosta	<i>Consejero</i>
Candela López Tagliafico	<i>Consejera</i>
Jordi Martí Grau	<i>Consejero</i>
Antonio Martínez Flor	<i>Consejero</i>
Jordi Porta Pruna	<i>Consejero</i>
Esteve Serrano Ortín	<i>Consejero</i>
Josep Solà Font	<i>Consejero</i>
Francina Vila Valls	<i>Consejera</i> <i>Secretario del Consejo</i>
Oriol Sagarra Trias	<i>de Administración</i> <i>Vicesecretario del Consejo</i>
Jaume Garcia Soler	<i>de Administración</i>



Órganos de gestión y estructura organizativa

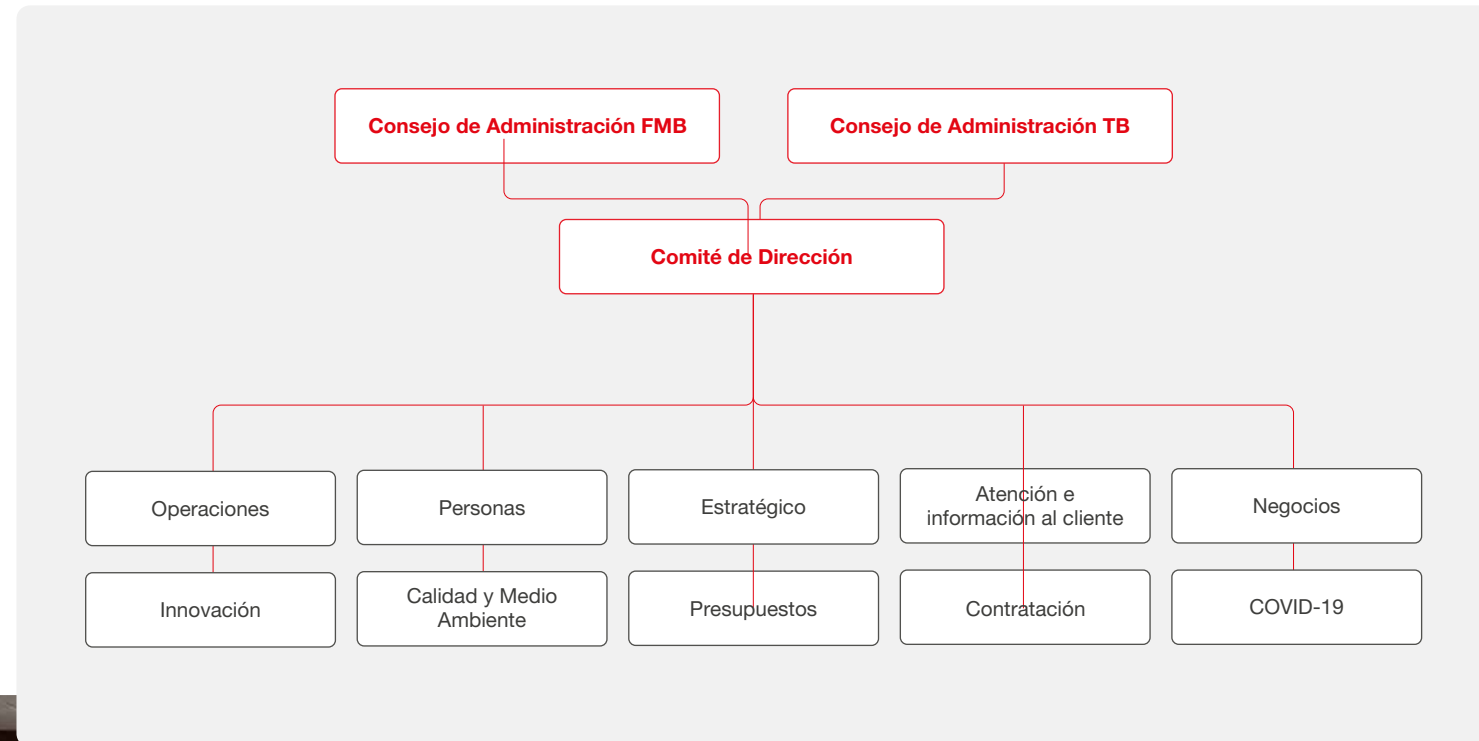
En su constitución, los consejos de administración de Transports de Barcelona, SA y de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, nombraron un consejero delegado, miembro de los consejos, con delegación de facultades y apoderamientos, que se encarga de la administración ordinaria de las sociedades.

La gestión integrada de los diferentes servicios que se prestan bajo el paraguas de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha permitido crear, 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**. Para dar respuesta a los retos de futuro de TMB y definir su dirección hacia donde se quiere proyectar en el horizonte 2025, se diseña la estructura de la organización de los órganos de Gobierno con el apoyo de un Consejo Asesor:



Modelo de Gobernanza

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

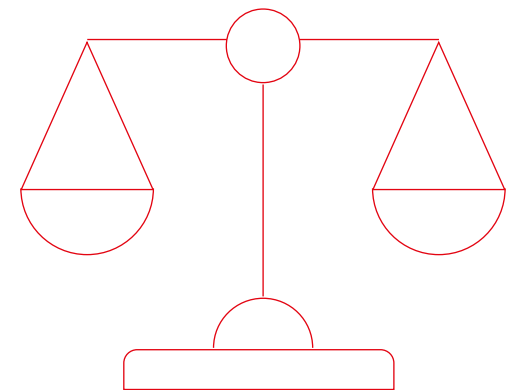


5.1.2. Normativa y reglamento

Compliance

Con el fin de mitigar las amenazas identificadas en la matriz de riesgos recogida en el análisis de riesgos penales corporativos (ARPEC) de TMB, durante el 2021 se han llevado a cabo diferentes acciones:

- Confección del video explicativo sobre el programa de *Compliance* con preguntas frecuentes (FAQ) para divulgar el conocimiento y sus contenidos entre los empleados/das.
- Se han realizado 13 jornadas formativas y de sensibilización dirigidas a la plantilla. Para ello, Buen Gobierno ha diseñado los programas y contenidos, impartiendo las sesiones con periodicidad mensual. Se ha contado con la asistencia de un total de 1.021 empleados/das de diferentes ámbitos de TMB. La materia impartida ha sido sobre:
 - El Código Ético y de Conducta de TMB.
 - El programa de *Compliance*.
 - Los conflictos de interés.
 - Las políticas de *Compliance*.
- Se han confeccionado las políticas siguientes para la aprobación, por parte de la Comisión de Ética de TMB:
 - Política de *Compliance* TMB.
 - Política de conflictos de Interés.
 - Política anticorrupción.
 - Política de relaciones con los funcionarios públicos y la Administración.
 - Política de regalos y atenciones.
 - Política corporativa de protección de datos personales.
 - Política de cumplimiento normativo en la seguridad de la información.
 - Política de la gestión documental de TMB.
- Se confeccionan las directrices de Propiedad intelectual e industrial y del Uso de licencias del ámbito informático y tecnológico para la aprobación por parte de los ámbitos responsables.



- Se han tramitado las denuncias recibidas en el Canal Ético: un total de 3 hasta el 31 de diciembre; se ha realizado la instrucción de los expedientes y ésta se ha facilitado para su resolución por parte de la Comisión de Ética.
- Se han atendido y resuelto las consultas recibidas al buzón de Consultas del Código Ético.
- Se ha hecho la confección de diferentes documentos e informes, entre ellos, la memoria anual del Programa de *Compliance* de TMB.
- Se ha confeccionado una propuesta de modelo de Auditoría y se ha actualizado el mapa de riesgos sobre las actuaciones recogidas en el plan de acción y realizadas en 2021.
- Se ha adecuado el canal ético para el uso universal y anónimo.
- TMB ha Participado en el proyecto de la Oficina antifraude de Cataluña: Proyecto de *Compliance* e integridad.
- Como miembros de la Asociación de *Compliance* estatal (ASCOM), y dentro del Grupo de trabajo de la Administración pública, se ha participado como miembros de la Comisión de trabajo de ASCOM en el proyecto: “El *Compliance* en la Contratación Pública”.

A nivel corporativo se han realizado, por la vía de las aulas virtuales y a prácticamente la totalidad de la plantilla, acciones relacionadas con la difusión y sensibilización del conocimiento del *Compliance*-conflicto de interés, protección de datos y otras formaciones de tipo legal.

Acciones formativas con contenidos anticorrupción:

Total Grupo TMB					
Curso	duración (horas)	número de sesiones	horas lectivas	número de asistentes Grupo TMB	horas-asistentes Grupo TMB
Conflictos de Interés Compliance	2	3	6	208	416
Jornada Compliance / Código Ético	2	7	14	813	1.626
Total		10	20	1.021	2.042



Formación en políticas y procedimientos anticorrupción:

	PARTICIPANTES FORMADOS 2021					% SOBRE ACTIVOS TOTALES 2021				
	TB	FMB	PSM	TMB SL	TMB Fundación	TB	FMB	PSM	TMB SL	TMB Fundación
Grupo 0 y 1	5	7				38,5%	46,7%			
Resto personal	322	454	0	1	0	6,7%	10,8%	0,0%	50,0%	0,0%
TOTAL	327	461	0	1	0	6,8%	10,9%	0,0%	50,0%	0,0%

Detalle por categoría laboral	PARTICIPANTES FORMADOS 2021					% SOBRE ACTIVOS TOTALES 2021				
	TB	FMB	PSM	TMB SL	TMB Fundación	TB	FMB	PSM	TMB SL	TMB Fundación
A.T.S.	2	-	-	-	-	100,0%	-	-	-	-
Agente de Atención al Cliente	-	2	-	-	-	-	0,1%	-	-	-
Agente de Inf. y Atenc. Digital	-	6	-	-	-	-	31,6%	-	-	-
Atención al Cliente en CIAC	-	2	-	-	-	-	2,2%	-	-	-
Atención al Cliente en Funicular	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Aux. Manten. Infraestructuras	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Auxiliar Control e Información	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Auxiliar Administrativo	0	3	-	-	-	0,0%	75,0%	-	-	-
Auxiliar de Telefèric	-	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-
Auxiliar Subalterno	-	3	-	-	-	-	33,3%	-	-	-
Auxiliar Técnico	11	20	-	-	-	61,1%	57,1%	-	-	-
Ayudante Técnico Sanitario	-	2	-	-	-	-	100,0%	-	-	-
Conductor Encargado	-	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-
Coordinador de Equipo	-	1	-	-	-	-	25,0%	-	-	-
Coordinador Protección Seguridad	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Coordinador Turno	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Delineante	-	2	-	-	-	-	100,0%	-	-	-
Delineante Proyectista	1	2	-	-	-	100,0%	100,0%	-	-	-
Esp. Sup. Energía Polivalente	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-

Detalle por categoría laboral	PARTICIPANTES FORMADOS 2021					% SOBRE ACTIVOS TOTALES 2021				
	TB	FMB	PSM	TMB SL	TMB Fundación	TB	FMB	PSM	TMB SL	TMB Fundación
Especialista mantenimiento	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Especialista Sup. Puerta Cochera	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Especialista Superior Energía	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Especialista Superior SCTC	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
F00	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0,0%
Grupo 0	1	0	-	-	-	50,0%	0,0%	-	-	-
Grupo 1	4	7	-	-	-	36,4%	50,0%	-	-	-
Grupo 2	16	-	-	-	-	48,5%	-	-	-	-
Grupo 3	64	-	-	-	-	75,3%	-	-	-	-
Grupo 4	49	-	-	-	-	75,4%	-	-	-	-
Grupo 5	4	-	-	-	-	44,4%	-	-	-	-
Grupo 3	-	-	-	0	-	-	-	-	0,0%	-
Grupo 4	-	-	-	1	-	-	-	-	100,0%	-
Grupo A nivel 07	6	-	-	-	-	13,3%	-	-	-	-
Grupo A nivel 08	35	-	-	-	-	35,0%	-	-	-	-
Grupo A nivel 09	7	-	-	-	-	4,6%	-	-	-	-
Grupo A nivel 10	15	-	-	-	-	51,7%	-	-	-	-
Grupo A nivel 11	2	-	-	-	-	66,7%	-	-	-	-
Grupo A nivel 12	21	-	-	-	-	43,8%	-	-	-	-
Grupo B nivel 04	4	-	-	-	-	7,0%	-	-	-	-
Grupo B nivel 05	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-	-
Grupo B nivel 06	6	-	-	-	-	0,2%	-	-	-	-
Grupo C nivel 01	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-	-
Grupo C nivel 02	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-	-
Grupo C nivel 03	3	-	-	-	-	15,0%	-	-	-	-
Jefe Adjunto de División	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Jefe de división	-	8	-	-	-	-	40,0%	-	-	-
Jefe de estación de 1ª	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Jefe de líneas automáticas	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Jefe de líneas convencionales	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-

Detalle por categoría laboral	PARTICIPANTES FORMADOS 2021					% SOBRE ACTIVOS TOTALES 2021				
	TB	FMB	PSM	TMB SL	TMB Fundación	TB	FMB	PSM	TMB SL	TMB Fundación
Ningún departamento 1ª	1	-	-	-	-	100,0%	-	-	-	-
Jefe Departamento de 1ª	-	2	-	-	-	-	66,7%	-	-	-
Jefe Departamento de 2ª	-	4	-	-	-	-	57,1%	-	-	-
Jefe Negociado 2ª	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-	-
Ningún negociado de 2ª	-	1	-	-	-	-	100,0%	-	-	-
Ningún negociado superior	-	12	-	-	-	-	57,1%	-	-	-
Lavacoches	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Locutor	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Mando Técnico Operativo	-	16	-	-	-	-	9,8%	-	-	-
Motorista Instructor	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Oficial 1ª Administrativo	1	-	-	-	-	50,0%	-	-	-	-
Oficial 2ª Administrativo	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-	-
Oficial de 1ª Administrativo	-	9	-	-	-	-	69,2%	-	-	-
Oficial de 2ª	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Oficial de 2ª Administrativo	-	2	-	-	-	-	50,0%	-	-	-
Oficial de 3ª	-	1	-	-	-	-	2,8%	-	-	-
Oficial Superior Administrativo	16	46	-	-	-	57,1%	65,7%	-	-	-
Operador de emergencias	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Operador de líneas automáticas	-	1	-	-	-	-	2,8%	-	-	-
Operario mantenimiento Infraestr.	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Operario mantenimiento Mat Móvil	-	1	-	-	-	-	0,7%	-	-	-
Ordenanza	1	0	-	-	-	50,0%	0,0%	-	-	-
Pendiente determinar grupo	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-	-
Responsable Sección Mantenimiento	-	7	-	-	-	-	31,8%	-	-	-
Responsable Turno Mantenimiento	-	8	-	-	-	-	14,0%	-	-	-
Responsable Unidad Mantenimiento	-	13	-	-	-	-	52,0%	-	-	-
Subjefe de división	-	1	-	-	-	-	100,0%	-	-	-
Técnico Agregado A	-	0	-	-	-	-	0,0%	-	-	-
Técnico Agregado B	0	2	-	-	-	0,0%	16,7%	-	-	-
Técnico Agregado C	-	3	-	-	-	-	100,0%	-	-	-

Detalle por categoría laboral	PARTICIPANTES FORMADOS 2021					% SOBRE ACTIVOS TOTALES 2021				
	TB	FMB	PSM	TMB SL	TMB Fundación	TB	FMB	PSM	TMB SL	TMB Fundación
Técnico Agregado D	3	4	-	-	-	75,0%	80,0%	-	-	-
Técnico Agregado E	1	9	-	-	-	33,3%	69,2%	-	-	-
Técnico Agregado F	2	6	-	-	-	25,0%	42,9%	-	-	-
Técnico Agregado G	22	57	-	-	-	71,0%	59,4%	-	-	-
Técnico Agregado H	25	104	-	-	-	89,3%	68,0%	-	-	-
Técnico Agregado I	1	20	-	-	-	16,7%	60,6%	-	-	-
Técnico Agregado J	3	41	-	-	-	100,0%	74,5%	-	-	-
Técnico Ayudante	0	2	-	-	-	0,0%	50,0%	-	-	-
Técnico Ayudante Superior	-	5	-	-	-	-	25,0%	-	-	-
Técnico Operación Líneas Auto.	-	23	-	-	-	-	8,6%	-	-	-
Telefonista	0	3	-	-	-	0,0%	50,0%	-	-	-
Total	327	461	0	1	0	6,8%	10,9%	0%	50%	0%

Cumplimiento socioeconómico

En el ejercicio 2021 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, SA:

Sanción de la Generalitat de Catalunya, (Normas Laborales), por importe de 1.250 euros.

Sanción de la Generalitat de Catalunya, (Seguridad y Salud Laboral), por importe de 2.045 euros.

Sanción de la Generalitat de Catalunya, (Seguridad y Salud Laboral), por importe de 2.046 euros.

Sanción de la Generalitat de Catalunya, (Seguridad y Salud Laboral), por importe de 4.917 euros.

Pago multa de tráfico de 100 euros al Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat.

Transports de Barcelona, SA:

Sanción del Departamento de Trabajo de la Generalitat de Catalunya, por importe de 4.000 euros.

Acta de infracción de sanción de la Inspección de Trabajo y la Seguridad Social por un importe de 10.000 euros.

Pago de multas de tráfico de 413,36 euros al Ayuntamiento de Barcelona.

Política pública

En el año 2021 no ha habido contribuciones a partidos y/o representantes políticos.

En el año 2021 el importe de los pagos hechos a Consejeros de FMB,SA ha sido de 56.514,53 euros y los pagos hechos a Consejeros de TB, SA han sido un total de 54.710,72 euros.

Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

El año 2021 se han realizado las siguientes aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro:



Sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

129.500€

Aportación a la Fundación TMB



Sociedad Transports de Barcelona, SA

129.500€

Aportación a la Fundación TMB



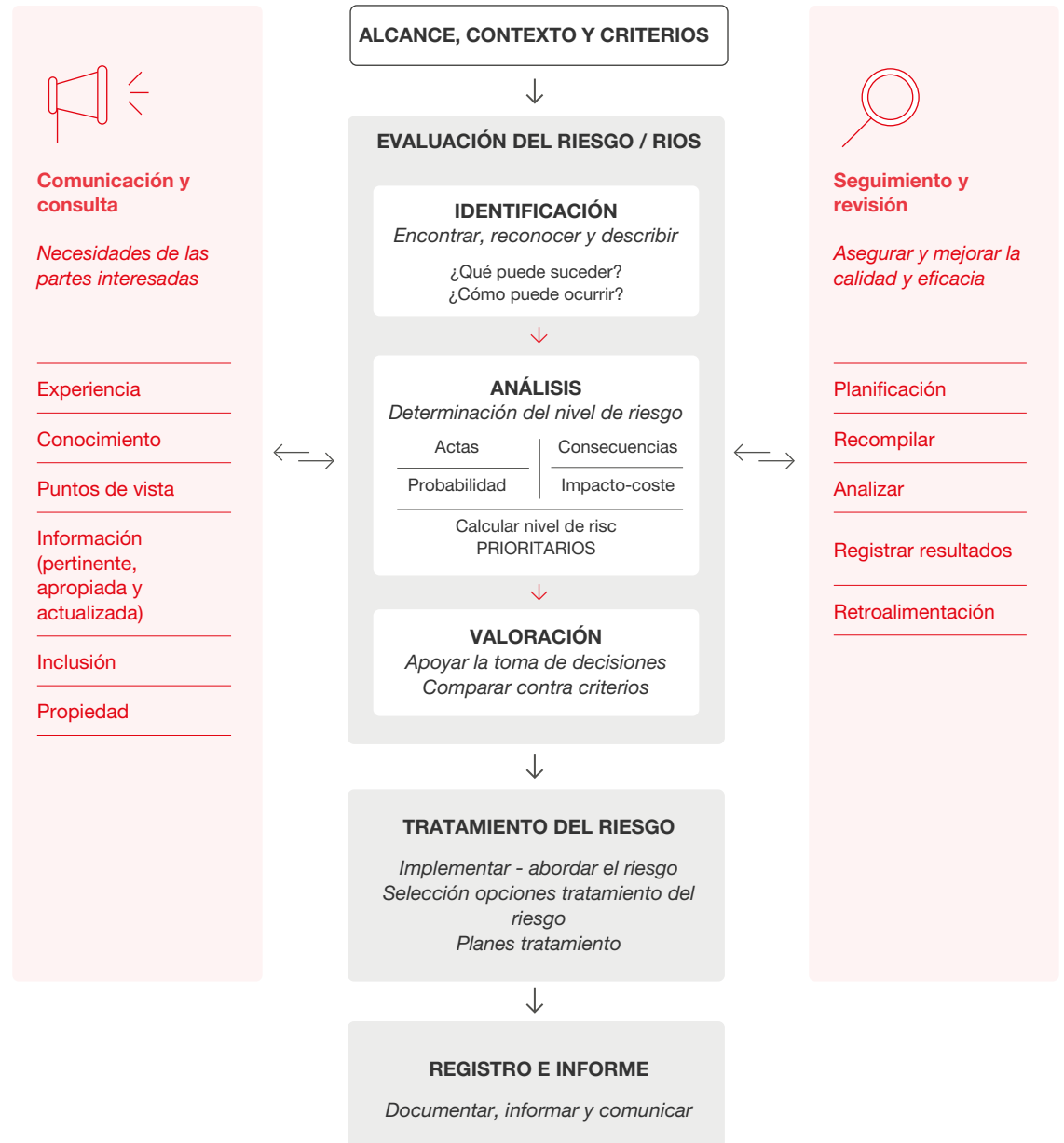
5.2. Gestión del riesgo

5.2.1. Sistema de gestión de riesgos

Como parte del proyecto de definición de sistema de gestión integrado que se desarrolló durante el 2020, y tomando como referencia el mapa de procesos de TMB, se han identificado y evaluado los riesgos y oportunidades (RiOs) de las actividades contenidas en los procesos.

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

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



de no obtener los resultados esperados de cada proceso y oportunidades de obtener efectos deseables, que es necesario abordar con el fin de:

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

En esta identificación de riesgos y oportunidades por proceso, se ha considerado el análisis del contexto (cuestiones internas y externas) y los requisitos pertinentes de las partes interesadas. Así mismo los riesgos se han clasificado atendiendo los entornos o categorías de aplicación.

La identificación y evaluación de los riesgos se ha llevado a cabo mediante las metodologías establecidas y las herramientas colaborativas disponibles. Como resultado de esta evaluación, se han identificado un total de 762 RiOs de los procesos de TMB, (entre otros, 268 corresponden a Gestión de la flota e infraestructuras y 86 a la Gestión financiera), de los cuales **258 se han considerado prioritarios.**

Proceso	Total	Prioritarios
PS-Gestión flota e infraestructuras	268	53
PS-Gestión Financiera	86	27
PS-Prestación y Operación	70	23
PE-Dirección y Estrategia	70	39
PS-Gestión de Personas	49	28
PS-Gestión Tecnologías	40	11
PC-Comercialización y Venta	37	19
PS-Gestión Compras	30	14
PC-Gestión y Asignación Recursos	26	9
PC-Información y atención al cliente	26	7
PE-Nuevos productos y servicios	23	9
PE-Comunicación y relaciones con los grupos de interés	19	10
PC-Planificación servicio	18	9
Total	762	258



5.2.2. Riesgos y Oportunidades más relevantes

Riesgos

1. Afectación negativa del servicio o de la actividad.
2. Contaminación del agua y/o el suelo.
3. Degeneración o daño a la imagen corporativa.
4. Incumplimiento de los procedimientos internos de trabajo establecidos.
5. Incremento de la generación de residuos/agravamiento de su gestión.
6. Insatisfacción del cliente interno y/o del personal.
7. Insatisfacción de los clientes/as y/o usuarios/as y/u otras partes interesadas.
8. Mala ejecución del proyecto en tiempo y forma.
9. Pérdida de cuota de mercado y/o reducción de la demanda.
10. Prestación y operación del servicio ineficaz (tiempo y calidad).
11. Sanción económica por parte de las administraciones.

Oportunidades

1. Detrimiento del calentamiento global del planeta/cambio climático.
2. Mejora de la competitividad y/o incremento de la demanda.
3. Mejora de la imagen de la compañía. Ser referente en movilidad sostenible y segura.
4. Mejora de la identificación, evaluación y cumplimiento de requisitos legales aplicables.
5. Mejorar la eficacia en la toma de decisiones y mejora continua de los resultados del sistema de gestión.
6. Minimización del impacto ambiental de la actividad.
7. Optimización de la gestión de residuos.
8. Optimización de recursos a través de la gestión eficaz de información y de datos que permiten tomar decisiones.
9. Reducción del impacto ambiental de la adquisición de obras, suministros y servicios.

Para los riesgos y oportunidades prioritarios se han establecido las acciones y tratamientos más adecuados para eliminar o minimizar su impacto o maximizar los beneficios en el caso de las oportunidades. Así mismo, se han identificado y detallado los indicadores más adecuados para medir el cumplimiento de los procesos y/o actividades, y los riesgos y oportunidades prioritarios se han vinculado a los objetivos estratégicos de TMB.

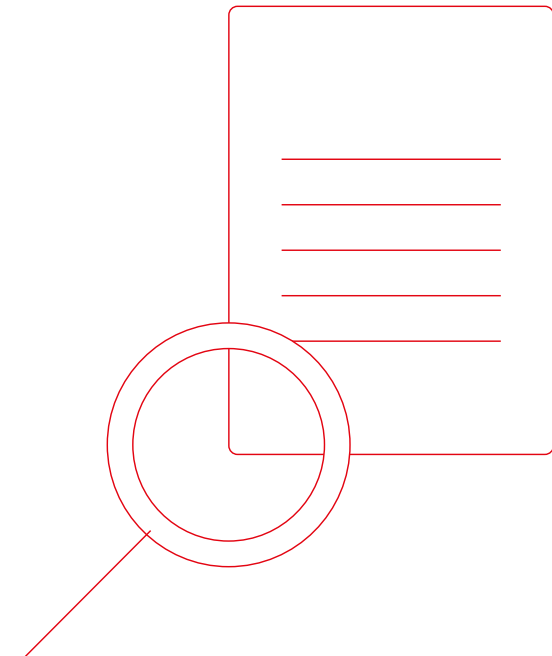
Durante el primer trimestre del año que viene se evaluará la eficacia de las acciones tomadas y se valorará una revisión completa de los riesgos y oportunidades identificados para ajustar su relevancia, dado que muchos de los RiOs identificados se pueden integrar en otros o valorar una disminución de su relevancia.

5.3. Transparencia

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

En relación a las obligaciones de transparencia contenidas en la regulación estatal y autonómica, a lo largo del 2021 se han realizado las actuaciones siguientes:

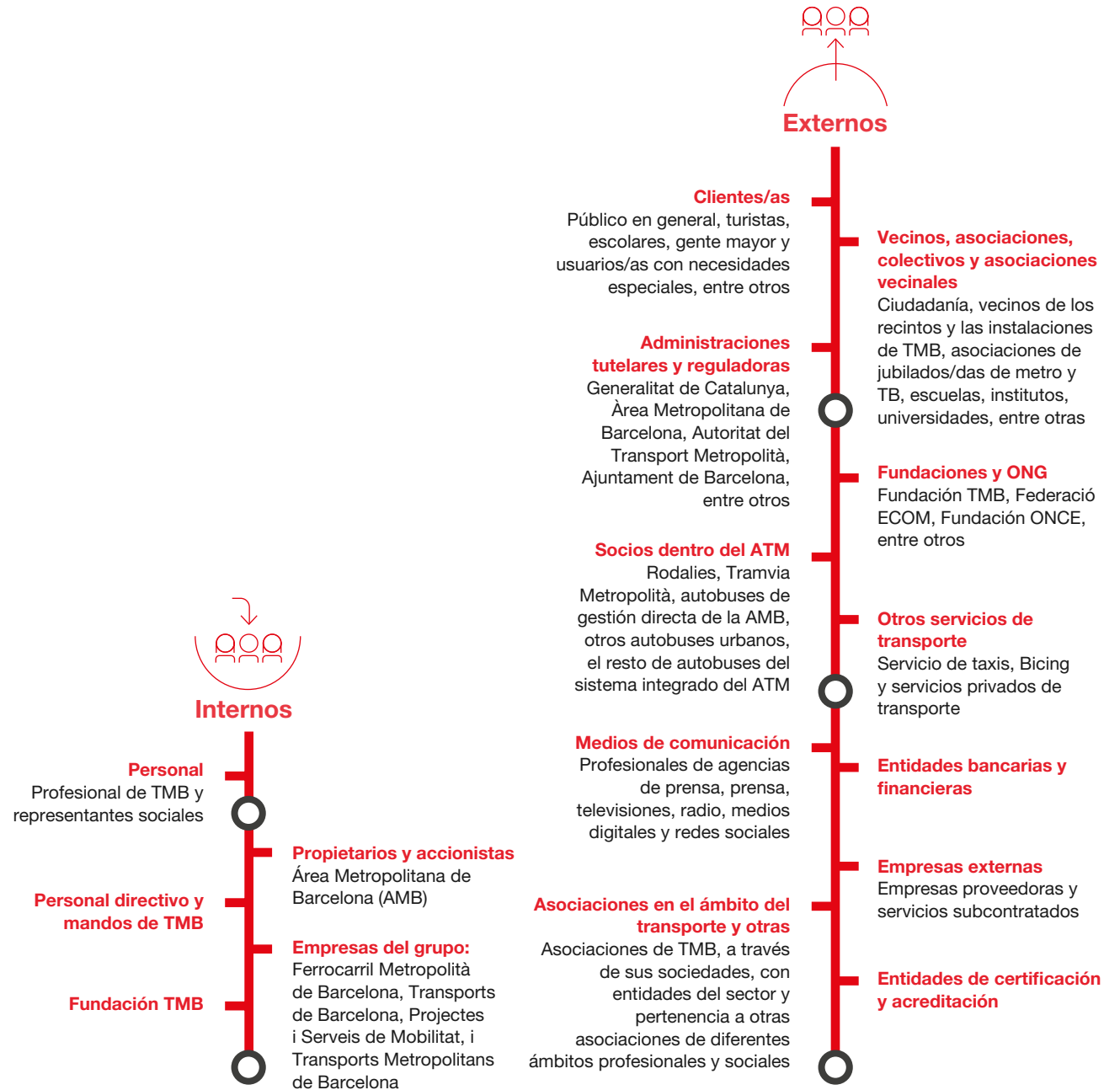
- Desde el 1 de enero hasta el 13 de diciembre se han recibido un total de 45 solicitudes de acceso a la información pública (SAIP), 5 de las cuales se encuentran en trámite de resolución.
- Activación de la 1ª fase de implementación del software para automatizar las SAIP.
- Adecuación al Decreto 8/2021, de 9 de febrero, sobre la transparencia y el derecho de acceso a la información pública, confeccionando nuevos formularios y adecuando los plazos y requerimientos a la nueva regulación.
- Se ha actualizado el Portal de Transparencia con la información que han ido suministrando los diferentes ámbitos de la Organización.
- Se han impartido dos sesiones formativas a los interlocutores de las áreas: una relacionada con la regulación legal de Transparencia y, la otra, sobre el software de las SAIP.
- Se han atendido y gestionado 2 requerimientos recibidos de la Comisión de garantía de Derecho de Acceso a la Información Pública (GAIP), en relación a solicitudes de ejercicios de derechos de los ciudadanos en materia de transparencia.



5.3.1. Grupos de interés

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

Los grupos de interés de TMB son todos aquellos colectivos que razonablemente afectan, están afectados o pueden llegar a estarlo en el futuro por la actividad de la empresa. Los principales grupos de interés de TMB 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 fomento constante 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 donde operamos.

Inspirados en los Objetivos de Desarrollo Sostenible y de acuerdo con el Plan de responsabilidad social de TMB, durante 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.

De este modo, podremos intensificar progresivamente su participación y colaboración para ir implantando medidas en nuestras actividades, productos y servicios que den la mejor respuesta posible a la satisfacción equilibrada de sus necesidades y expectativas en permanente evolución.

Una primera muestra de este compromiso es la reciente creación del **Consejo Asesor de TMB**, como órgano consultivo con representación de los principales ámbitos sectoriales de nuestro entorno.

Afiliación a asociaciones en el ámbito del transporte público y otros

TMB, a través de sus sociedades, está afiliada a diferentes entidades del sector o en otras asociaciones de diferentes ámbitos profesionales y sociales, entre las cuales hay que destacar las siguientes:

- » Unión Internacional del Transporte Público (UITP)
- » Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (ATUC)
- » Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS)
- » RAILGRUP
- » GASNAM (Asociación Ibérica que fomenta el uso del gas natural y del gas renovable en la modalidad terrestre)
- » *International Rail Quality Board* (IRQB)
- » Barcelona Centro Logístico Cataluña (BCL)
- » Asociación Barcelona Global
- » DEC: Asociación para el Desarrollo de la Experiencia de cliente (*Customer Journey*)
- » Asociación Española de usuarios de SAP (AUSAPE)
- » Asociación Española de Compliance (ASCOM)
- » Asociación Española de Profesionales de Compras, Contratación y Aprovisionamientos (AERCE)
- » Asociación de Grandes Consumidoras de Energía eléctrica
- » Asociación Española de Mantenimiento (AEM)
- » Asociación Española de Financieros de Empresa (ASSET)
- » Asociación Española para el Fomento de la Seguridad de la Información, ISMS Forum
- » Coordinadora Catalana de Fundaciones
- » Fundación Factor Humano



El marco de relación con los grupos de interés. El ciclo de gestión

Dado que satisfacer de manera equilibrada las necesidades de movilidad de todas aquellas personas y colectivos que tienen intereses legítimos en la actividad de TMB forma parte de la esencia de nuestra responsabilidad empresarial, nos hemos propuesto en los próximos años redefinir y reordenar el marco de relaciones de TMB con todas las partes interesadas, estructurar la comunicación y el diálogo con todas ellas e integrarlo en el ciclo de gestión de nuestra empresa.

Por eso prevemos aplicar e ir actualizando de manera periódica y sistemática los siguientes pasos:

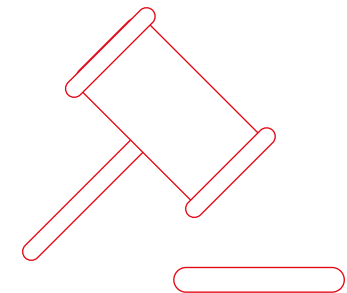
- 1 **Mapa de grupos de interés:** identificación, actualización y, en su caso, priorización de los grupos de interés.
- 2 **Análisis de materialidad y contexto de sostenibilidad:** actualización permanente de sus necesidades y expectativas y cómo evolucionan a lo largo del tiempo. Paralelamente se contemplarán los cambios y las tendencias de futuro que desde la perspectiva de la sostenibilidad se produzcan, tanto a nivel de sector como nivel general: legal, social, ambiental, político, económico, ético, de buena gobernanza, etc.
- 3 **Compromisos:** establecimiento explícito de los compromisos asumidos para dar respuesta de manera equilibrada a estas necesidades y expectativas.
- 4 **Marco de relaciones:** concreción del marco de relaciones, es decir, generar la infraestructura necesaria (niveles de comunicación, canales/ medios, competencias relacionales, programas de colaboración, alianzas, etc) para poder dar la mejor respuesta posible a las expectativas cambiantes de nuestros interlocutores.
- 5 **Recursos:** asignación de los recursos necesarios, establecimiento de los órganos de gestión y participación, inclusión en el Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad de TMB y aplicarlo en los procesos y en los 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 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 que son relevantes (inclusión de los grupos de interés, contexto de sostenibilidad, aspectos materiales, exhaustividad), como los relativos a la calidad de la información aportada (transparencia, claridad, comparabilidad, fiabilidad, puntualidad, etc).



5.3.2. Materialidad: los aspectos relevantes

Con la voluntad de ir mejorando este procedimiento en los próximos ejercicios, durante el 2021 se han contemplado los aspectos siguientes para concretar los temas materiales:

- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.
- La Ley 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad.
- La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que tiene por objeto asegurar el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París de 2015 (limitar el aumento de temperatura de la tierra a 1.5°C), reconociendo que ésto reduciría significativamente los riesgos y efectos del cambio climático. El sector del transporte tiene un gran impacto en el medio ambiente y por eso es de vital importancia para TMB intentar paliar los efectos negativos en el medio ambiente.
- Los ejes estratégicos y los 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 manera transversal con las personas responsables de las diferentes áreas de TMB.
- Los intereses y expectativas de los diferentes grupos de interés de TMB: se ha pedido la valoración de las personas usuarias sobre el desarrollo de la actividad a través de encuestas y estudios. Se han contemplado las necesidades y expectativas de las principales asociaciones y colectivos implicados en los proyectos desarrollados. También se ha practicado la escucha activa a través de los varios 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 para la Sostenibilidad de la Ciudad de Barcelona.
- El Plan metropolitano de movilidad urbana (PMMU) 2019-2024.
- El Plan Director de Movilidad 2020-2025 (PdM), realizado por la ATM.
- Los compromisos de la Generalitat de Catalunya que forman parte del Plan Nacional para implementar la Agenda 2030 en Cataluña.
- Varios estudios y publicaciones de referencia en el ámbito de la sostenibilidad y la responsabilidad social que analizan las tendencias y retos de futuro, tanto a nivel de sector como a nivel general.
- Los informes de sostenibilidad y responsabilidad social de los operadores de transporte público de ciudades como París (Financial and CSR report, RATP Grup), Madrid (Informe de gestión. Estado de información no financiera), EMT Madrid, Berlín (*DB's corporate social responsibility, Deutsche Bahn*) y Londres (*Corporate social responsibility, Transport for London*).
- Los Estándares de la Global Reporting Initiative (GRI) para determinar los contenidos del informe y los principios de rendimiento de cuentas para valorar los canales de comunicación y la relación con los grupos de interés.



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



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.



Compromiso con las personas trabajadoras

- » Ocupación.
- » 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.



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.



Servicio de calidad, innovador y seguro

- » Atención a las necesidades y expectativas de los/as clientes/as.
- » Accesibilidad universal.
- » Innovación e investigación.
- » Seguridad y salud del pasaje.
- » Protección de datos.
- » Tecnología.



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 hay 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 auditados.

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 manera sistemática la participación de los grupos de interés, para continuar ajustando este análisis a los retos de futuro que se nos presenten como empresa y a la satisfacción de las necesidades y expectativas de todas las partes con intereses legítimos en TMB.

Todo esto nos da legitimidad para actuar, incrementando la confianza y la reputación de TMB, lo cual 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. Ocupación

Contratación laboral

En lo referente al Metro, dos son los hechos más relevantes en materia de contratación laboral a lo largo del año 2021: por un lado, el volumen elevado de contratación laboral con una notable proliferación de los contratos temporales de interinidad por sustitución, y, por otro lado, un control exhaustivo sobre la tasa de reposición (contratación indefinida).

Siguiendo la línea comenzada a finales del 2020, se han ido regularizando las contrataciones temporales de Metro a medida que se cerraban los concursos de méritos de los empleados/das, pasándolos a indefinidos, y, cuando era posible, vinculándolos con un anexo de relevo para posibilitar las jubilaciones parciales solicitadas.

En TB ha habido menos concursos de méritos que en Metro, pero más voluminosos. Se ha gestionado las regularizaciones teniendo siempre en cuenta las necesidades de jubilación parcial, y se ha convertido a indefinido un gran volumen de empleados/das conductores/as, pero dejando un remanente para las próximas jubilaciones parciales, respetando en todo momento el límite de la tasa de reposición.

Se ha seguido con el nuevo modelo de jubilación parcial en ambas compañías, manteniendo los mismos términos contractuales a los jubilados/das parciales (25%), pero utilizando como relevo personas contratadas temporalmente, a las cuales se las hace indefinidas y al 100%. Destacar las actuaciones que se han hecho para mejorar la información al colectivo de personas con edad de acceder a la jubilación parcial; un proyecto del cual ha salido una “guía rápida” de información de los trámites, un procedimiento para facilitar información personalizada a los/as interesados/as y el 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 de Agentes de atención al cliente (AAC) en Metro en los periodos de vacaciones. En Bus, los procesos contractuales de verano han sido los habituales, refuerzos a conductores/as y operarios/as para atender los servicios lanzadera y para paliar el absentismo.

En TB, ha habido durante el año 2021 un volumen elevado de trabajo en materia de contratación por la proliferación



de los contratos de interinidad por cobertura de personas en situación de incapacidad temporal (IT). Cumpliendo con los acuerdos de prórroga de convenio, y pactos posteriores con los representantes sociales, se han hecho multitud de contratos de interinidad por esta causa, los cuales se van modificando con sucesivas renovaciones para mantener a las personas contratadas, pero asociándose a otros “enfermos”, a medida que los anteriores van obteniendo el alta médica. Ésto, que supone un control diario y exhaustivo, se ha producido especialmente –pero no solo- en el colectivo de conductores/as y con los/as auxiliares de patio.

Fuera de estos procesos habituales, se han atendido todas las necesidades sobrevenidas de prolongar contrataciones para hacer frente tanto a incrementos de oferta como necesidades de formación de la plantilla.

La implantación del proyecto de la T-movilidad también ha generado mucho movimiento contractual con carácter temporal, que previsiblemente tendrían que finalizar a mediados del año que viene.

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

	FMB		TB		Total
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
Casuísticas					
Nuevos jubilados parciales	9	12	3	73	97
Nuevos contratos indefinidos	17	32	2	9	60
Transformaciones a indefinidos	46	151	32	191	420
Nuevos contratos indefinidos con relevo	1	1	0	0	2
Transformaciones a indefinidos con relevo	9	11	6	70	96
Nuevos contratos temporales “por tasa”	4	27	0	1	32
Temporales puros	403	398	51	327	1.179
Prórrogas contractuales	0	0	0	1	1
Novaciones de objeto o jornada	29	46	8	94	177
Reingresos lugares alternativos	5	3	0	0	8
Total	523	681	102	766	2.072

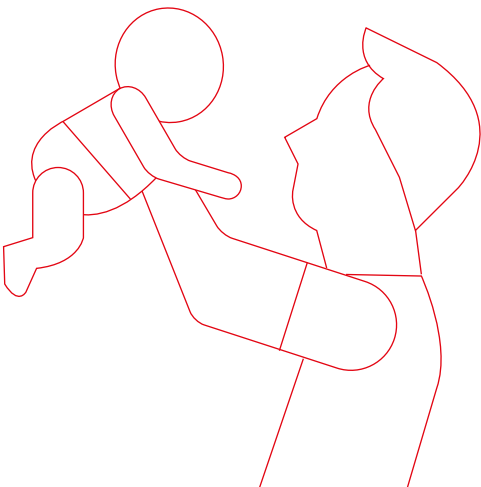
También se han llevado a cabo todas las novaciones asociadas a cambios de categoría y/o de función, que no están incluidas en el cuadro anterior, puesto que no ha supuesto modificar el tipo de contrato.

Se ha gestionado por último, ligado a la contratación (pero no solo éso), las bajas de empresa siguientes, con todo el proceso de comunicaciones y finiquito, según cada una de las causas:

Motivo de la baja	FMB	TB	Total TMB
Despido	1	4	5
Baja voluntaria	15	6	21
Defunción	1	5	6
Excedencias	15	10	25
Finalización de contrato	648	177	825
Incapacidad permanente	19	32	51
IT Pago directo	53	73	126
Jubilación total	40	74	114
No superar periodo de prueba	1	0	1
Total	793	381	1.174

Tasa de reposición

Durante 2021 se ha estado trabajando en la línea de aquello trasladado por los asesores externos en esta materia: implicación de la EBEP (Estatuto Básico del Empleado público), concursos de méritos, confección de la Relación de puestos de trabajo (RLLT), seguimiento de la tasa de reposición, solicitudes de ampliación de la RLLT, control de coberturas, etc. Concretamente, se han elaborado informes sobre cada petición de cobertura desde la perspectiva de la contratación, la RLLT, y el presupuesto de plantilla, para valorar y aconsejar sobre su idoneidad o no, y, por otro lado, se ha hecho seguimiento e informe mensual del estado de la tasa, el que ha permitido cerrar el año por debajo del límites establecidos.



Finalmente, en cuanto a **las prestaciones para los/as empleados/das a tiempo completo y para los de tiempo parcial o temporales de TMB**, hay que señalar:

- **Seguro de vida:** no se hace ningún tratamiento diferenciado entre los/as empleados/das a tiempo completo y los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal.
- **Permiso parental:** En cuanto a días de permiso parental, no hay diferencia por tipo de contrato, pero la prestación por paternidad durante estos días 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 hay provisiones por pensiones. En cuanto a las aportaciones de la empresa en los Planes de pensiones por la contingencia de jubilación, no se hace ningún tratamiento diferenciado entre los/as empleados/das a tiempo completo versus a los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal.
- **Asistencia sanitaria:** el programa de asistencia sanitaria no excluye los/as empleados/das contratados/das a tiempo parcial o completo.
- **Cobertura por incapacidad e invalidez:** en cuanto a los complementos salariales que hace la empresa de manera complementaria a las prestaciones de la Seguridad Social de incapacidad temporal, no hay diferencia entre empleados/das a tiempo completo y empleados/das a tiempo parcial o con contrato temporal. La cobertura por invalidez que se abona a los empleados/das que tienen reconocida por la Seguridad Social una invalidez permanente (total o absoluta), en TMB estas prestaciones las abonan los Planes de pensiones por aquellos/as empleados/das que sean partícipes y no se hace ninguna diferenciación entre los partícipes a tiempo completo versus los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal. Aquellos empleados/das de TB que no se encuentran adheridos/as en el Plan de pensiones, disponen de coberturas por invalidez sin diferenciación del tipo de contrato.

Selección y promoción

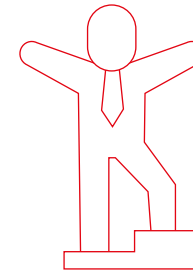
Durante este año 2021 se ha continuado trabajando adaptándonos a las situaciones cambiantes provocadas por la pandemia de COVID-19. Ésto supone hacer uso de nuevas metodologías y herramientas de trabajo, como por ejemplo la administración de pruebas de evaluación en línea.

Fomentar la diversidad y la inclusión es un valor que necesariamente tiene que estar presente en la gestión de una compañía socialmente responsable, por este motivo en 2020 se publicó una oferta laboral dirigida en el colectivo de personas con dificultades de integración por razón de su capacidad intelectual o cognitiva. El proceso, impulsado de la mano del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD), se gestionó el 2020 pero finalizó en 2021, con la incorporación de la persona finalista.

En esta misma línea, se ha trabajado durante 2021 en la potenciación del talento femenino dentro de TMB. Se implementaron algunas acciones dentro de los procesos para fomentar la captación de este talento femenino, así como la priorización de incorporación de mujeres en aquellos ámbitos donde la plantilla está todavía bastante masculinizada.

Por último destacar que este 2021 se ha iniciado la ejecución del plan de conversión contractual de TMB, como consecuencia de la implementación de la EBEP (Ley del Estatuto Básico del Empleado público) a la política de contratación de TMB. Ésto ha supuesto la adaptación al nuevo marco laboral de todos los procesos de promoción y selección gestionados, así como la implementación de un nuevo procedimiento (proceso de selección) que hasta ahora nunca se había realizado, el concurso de méritos.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos que han influido, en mayor o menor medida, en el desarrollo de su actividad, la Unidad de Selección y *Onboarding* ha realizado un total de **71 procesos** de Promoción, Selección y Concursos de Méritos distribuidos de la siguiente forma:



Procesos de selección y promoción

	Promoción	Selección	Méritos	Total cerrados Unidad
Metro	11	3	12	26
Bus	6	0	7	13
Áreas funcionales	14	7	10	31
PSM, SA	0	1	0	1
TOTAL	31	11	29	71

En cuanto al volumen de candidaturas gestionadas, se han presentado 5.752 candidaturas en total. De estas, 124 personas han acabado promocionando, 139 han sido seleccionadas de forma externa y 1.225 han sido meritadas:

	Personas Presentadas			Personas Promocionadas			Personas Seleccionadas			Personas Meritadas			Total ingresos
	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	
Metro	1.423	2.327	3.750	7	37	44	48	83	131	183	305	488	663
Bus	146	1.031	1.177	1	26	27	0	0	0	86	628	714	741
Áreas funcionales	419	401	820	35	18	53	5	2	7	10	13	23	83
PSM, SA	2	3	5	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
Total	1.990	3.762	5.752	43	81	124	54	85	139	279	946	1.225	1.488



Ámbito de Metro

En FMB se han cerrado:

26 procesos

11 promociones, 3 selecciones y 12 concursos de méritos

Ésto ha supuesto la incorporación de 44 personas promocionadas, 131 personas seleccionadas y 488 meritadas de un total de 3.750 candidaturas presentadas.

Se han cerrado 5 procesos en **Mantenimiento** donde se han gestionado 65 candidaturas de las cuales se han seleccionado 33 (3 promocionados y 30 meritados).

En **Operación**, se han cerrado 20 procesos que han supuesto 3.678 candidaturas gestionadas, de las cuales han promocionado 40, se han seleccionado 131 y han meritado 458, sumando un total de 629 personas seleccionadas. Los procesos han sido los de selección de agentes de atención al cliente (AAC) de verano 2021, el proceso externo de Técnicos de operación de Líneas automáticas (TOLA) por apertura del nuevo tramo de la L10 Sur y el proceso de promoción de Mandos técnicos de operaciones (CTO).

En cuanto a Proyectos, se ha cerrado 1 proceso (Proyectos Señalización), con una persona seleccionada por promoción interna.

Ámbito de Bus

En cuanto a TB, se han cerrado:

13 procesos

divididos entre 6 de promoción y 7 de concurso de méritos

No ha habido ningún proceso de selección externa. Se han presentado 1.177 personas, de las cuales 27 han promocionado y 714 han meritado.

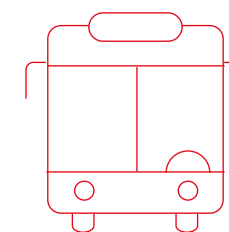
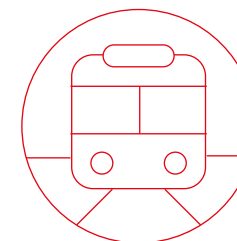
En el área de **Mantenimiento de bus** se han cerrado 5 procesos con un resultado de 57 seleccionados (3 promocionados y 54 meritados). Destaca el concurso de méritos de Operarios de Material Móvil y de personal de Asistencia integral en ruta (AIR) que supusieron los primeros concursos de méritos implementados en TMB dentro del marco normativo EBEP.

En **Operación** se han cerrado 5 procesos, con el resultado final de 23 personas promocionadas y 658 personas meritadas.

Hay que hacer mención especial a los dos concursos de méritos de la bolsa de Conductores/as del 2021, donde se meritaron 658 personas de entre un total de 798 candidaturas recibidas, lo que ha supuesto la estabilización contractual de buena parte de la plantilla de TB.

En cuanto a **Servicios Centrales e Infraestructuras**, se ha cerrado 1 proceso por concurso de méritos para la unidad de Gestión y seguimiento de obra. Ha supuesto la meritación de 1 persona.

En el **Área de Tecnología de Bus**, se han cerrado 2 procesos: en el Taller central y Reparación de grupos y en Ingeniería de Bus. Han supuesto la promoción de 1 persona y meritación de otra.



Áreas corporativas de TMB

En los procesos internos y externos gestionados para las Áreas corporativas de TMB, se han cerrado un total de

31 procesos

repartidos entre 14 promociones, 7 selecciones externas y 10 concursos de méritos, gestionando un total de 820 personas candidatas.

El proyecto de la T-movilidad, por su relevancia en el cambio del uso del *ticketing* es puntal para TMB en estos momentos. Por esta temporalidad se ha realizado un proceso interno para cubrir el máximo de plazas con personas temporales internas y, posteriormente, se publicó una oferta de bolsa externa con 67 vacantes. A pesar de que se han incorporado 21 personas externas, el proceso continúa actualmente abierto.

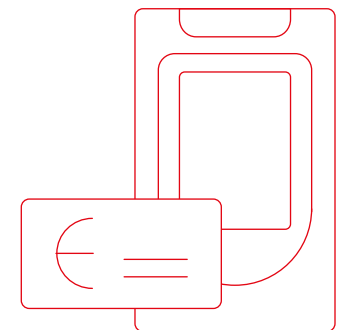
Destacar también el proceso de **Auxiliar Administrativo AIAD** que fue un proceso de **selección adaptada para personas con dificultades de integración por razón de su capacidad intelectual o cognitiva**. De la mano de la IMPD se gestionó este proceso que finalizó con el ingreso de una persona.

Onboarding

Durante el ejercicio se han implementado una serie de acciones para facilitar la incorporación y acogida de las nuevas personas trabajadoras al inicio de su nueva trayectoria laboral a la empresa. Las acogidas se realizaron mediante una sesión presencial, en la cual se trata de realizar una primera aproximación a TMB, explicando qué son sus objetivos de la empresa, ligarlos a su posición, explicar la misión, valores, ámbitos de actuación, etc. Uno de los propósitos es que esta sesión de acogida se realizara con el menor margen desde la incorporación a su puesto de trabajo, objetivo que se pudo lograr.

Dentro de las acogidas realizadas hay dos grandes bloques: 1) las acogidas masivas, en las cuales destaca la de los nuevos Agentes de atención al cliente de Metro del verano 2021, que supuso la realización de 10 grupos de acogida con un total de 83 personas asistentes, o las acogidas de nuevos conductores/as, y 2) las acogidas para pequeños colectivos o lugares unipersonales. También hay otro tipo de acogida diferente que es la que se dirige a las personas que han promocionado recientemente (acompañamiento) y las que se hacen al personal en prácticas.

De forma resumida, este año 2021 se han realizado 30 acogidas, que se han traducido en 212 personas. De todas ellas, 24 acogidas han sido para personal de nuevo ingreso (163 personas), 2 acogidas (con 20 personas) al personal de prácticas y 4 más han sido acompañamientos (29 personas) por promociones internas. Al personal de nuevo ingreso sí se le dio un Welcome pack que contenía información corporativa para facilitar la ubicación dentro de la organización.



Plantilla de TMB

La plantilla activa en TMB a 31 de diciembre de 2021 era de 8.516 personas, de las cuales 6.707 eran de sexo masculino (el 78,76%) y 1.809 eran de sexo femenino (21,24%). Dentro de esta plantilla se incluyen 270 empleados/das en régimen de jubilación parcial vinculada a un contrato de relevo.

	2021			2020		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Transports de Barcelona, SA	4.198	437	4.635	4.145	414	4.559
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	2.498	1.357	3.855	2.473	1.305	3.778
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	11	14	25	10	17	27
TMB, SL	1	0	1	1	1	2
Fundación TMB	0	1	1	0	0	0
Total Grupo TMB	6.707	1.809	8.516	6.627	1.737	8.364

La plantilla media homogénea (en términos de horas por empleado y año), se ha situado en 8.004,08 empleados/das, lo cual representa una disminución de 17,63 efectivos respecto al año anterior.

	2021			2020		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Transports de Barcelona, SA	3.954,12	400,40	4.354,52	3.978,89	393,89	4.372,78
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	2.376,12	1.250,57	3.626,69	2.378,06	1.247,05	3.625,11
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	8,75	11,87	20,62	8,63	13,19	21,82
TMB, SL	1,00	0,92	1,92	1,00	1,00	2,00
Fundación TMB	0,00	0,33	0,33	0,00	0,00	0,00
Total Grupo TMB	6.339,99	1.664,09	8.004,08	6.366,57	1.655,13	8.021,70



La **edad media** del personal de metro se ha situado en 46,01 años, es decir, ha aumentado respecto al año anterior que fue de 45,65 años. En cuanto a bus, la edad media es de 49,80 años, valor que también ha aumentado ligeramente respecto al año anterior.

Respecto a 2020, en TMB ha aumentado el porcentaje de las personas de más de 50 años y ha bajado la proporción del resto de grupos de edad.

	2021	%	2020	%
Menos de 31 años	307	3,6%	309	3,7%
de 31 a 40 años	1.472	17,3%	1.534	18,3%
de 41 a 50 años	3.452	40,5%	3.474	41,5%
Más de 50 años	3.285	38,6%	3.047	36,4%
Total TMB	8.516	100,0%	8.364	100,0%

	FMB	TB	PSM	TMB, SL	Fundación	Total
Menos de 31 años	238	60	9	0	0	307
de 31 a 40 años	845	619	8	0	0	1.472
de 41 a 50 años	1.635	1.808	8	1	0	3.452
Más de 50 años	1.137	2.148	0	0	1	3.285
Total Grupo Consolidado TMB	3.855	4.635	25	1	1	8.516



El Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA está formado por:


3

mujeres


12

hombres

	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años	-	1	1
de 40 a 50 años	1	2	3
mas de 50 años	11	-	11
Total	12	3	15

Por otro lado, el Consejo de Administración de Transports de Barcelona, está formado por:


3

mujeres


12

hombres

	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años	1	1	2
de 40 a 50 años	1	2	3
mas de 50 años	10	-	10
Total	12	3	15

El Comité de Dirección de TMB está estructurado de la siguiente manera:


6

mujeres


10

hombres

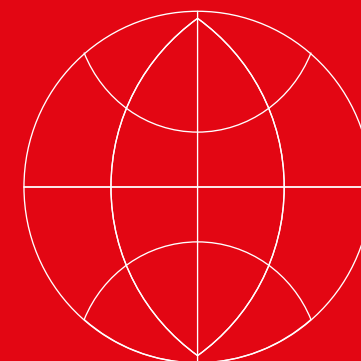
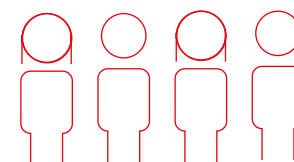
	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años	-	1	1
de 40 a 50 años	2	2	5
mas de 50 años	8	3	10
Total	10	6	16



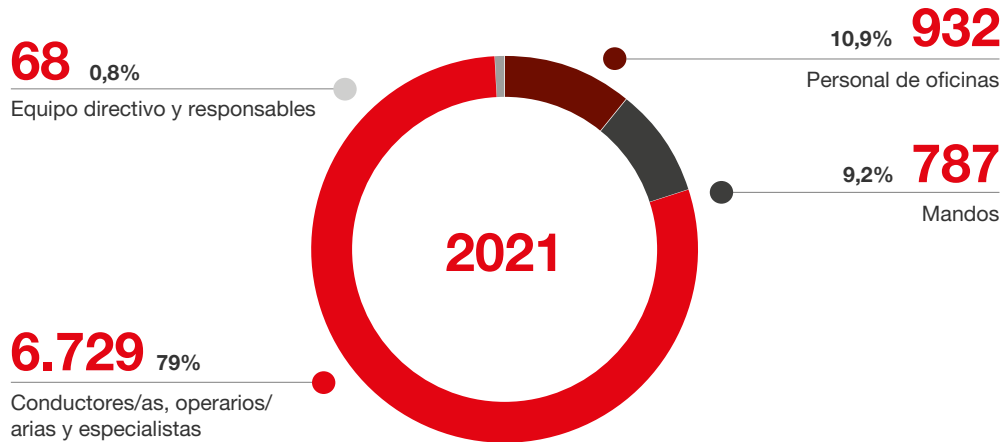
La totalidad de estos directivos fueron contratados dentro de la comunidad local, a excepción de dos de ellos que procedían de otras comunidades autónomas.

En cuanto a las nacionalidades del personal de TMB en fecha 31 de diciembre de 2021, el 99,3% tienen **nacionalidad** española (8.458 personas). De los 58 restantes que tenían otras nacionalidades, destacan los procedentes de Italia.

Nacionalidad	2021	2020	Diferència
española	8.458	8.309	149
andorrana	1	0	1
francesa	2	3	-1
británica	1	1	0
colombiana	1	2	-1
italiana	24	23	1
neerlandesa	1	1	0
japonesa	1	1	0
marroquí	2	2	0
mexicana	1	1	0
pakistaní	2	2	0
portuguesa	3	2	1
peruana	2	2	0
rumana	5	4	1
rusa	1	1	0
sueca	2	2	0
argentina	2	2	0
uruguaya	2	2	0
alemana	1	1	0
brasileña	1	1	0
ecuatoriana	1	1	0
cubana	2	1	1
otras	0	0	0
Total	8.516	8.364	152



En relación con la plantilla activa agrupada según la **categoría profesional**, hay que destacar que el colectivo de conductores/as, operarios/arias y especialistas representa el 79% de toda la plantilla de la organización.



Plantilla absoluta por clasificación profesional

Total Grupo TMB

	2021			2020		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Personal de oficinas	600	332	932	618	314	932
Mandos	674	113	787	676	109	785
Conductores/as, operarios/arias y especialistas	5.378	1.351	6.729	5.272	1.303	6.575
Equipo directivo y responsables	55	13	68	61	11	72
Total Grupo TMB	6.707	1.809	8.516	6.627	1.737	8.364

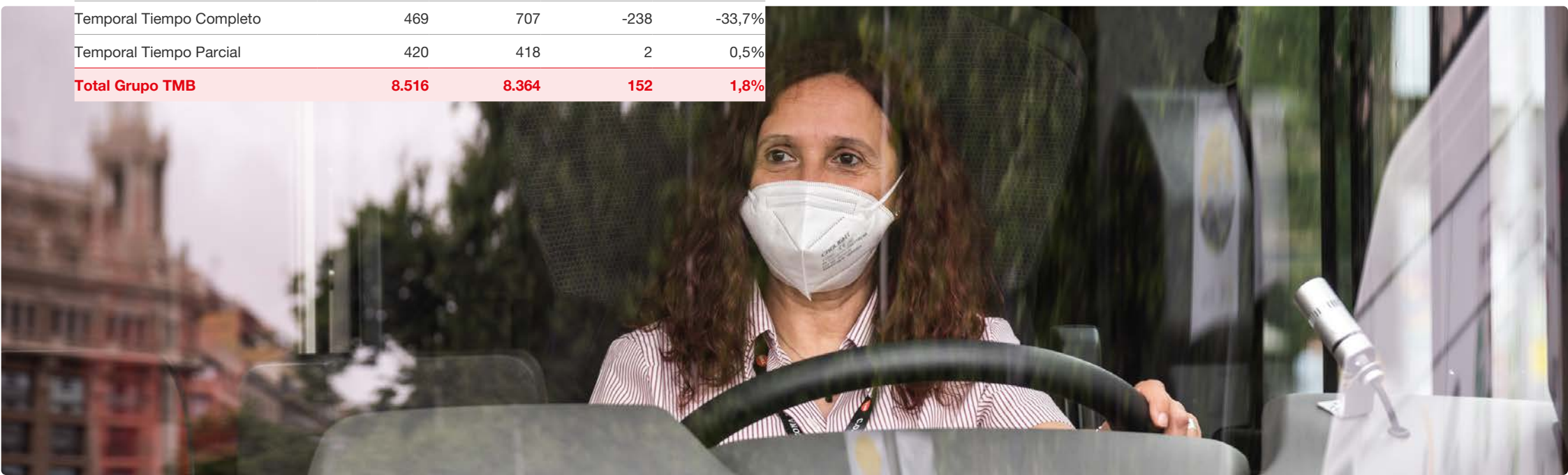
En cuanto a las **modalidades de contratos de trabajo**, el 89,6% de la plantilla activa a 31 de diciembre de 2021 tenía un contrato indefinido, y dentro de estos, el 80,5% eran indefinidos a tiempo completo. El 89,4% del personal masculino tenía contrato indefinido y, respecto a las mujeres, el 90,1%.

	2021			%
	Masculino	Femenino	Total	
Indefinido Tiempo Completo	5.488	1.367	6.855	80,5%
Indefinido Tiempo Parcial	509	263	772	9,1%
Temporal Tiempo Completo	375	94	469	5,5%
Temporal Tiempo Parcial	335	85	420	4,9%
Total Grupo TMB	6.707	1.809	8.516	100,0%

	2021	2020	Dif.	%
Indefinido Tiempo Completo	6.855	6.562	293	4,5%
Indefinido Tiempo Parcial	772	677	95	14,0%
Temporal Tiempo Completo	469	707	-238	-33,7%
Temporal Tiempo Parcial	420	418	2	0,5%
Total Grupo TMB	8.516	8.364	152	1,8%

La plantilla activa a **31 de diciembre de 2021** desglosada por tipo de contrato y grupos de edad era la siguiente:

	Indefinido Tiempo Completo	Indefinido Tiempo Parcial	Temporal Tiempo Completo	Temporal Tiempo Parcial	Total
Menos de 31 años	126	107	46	28	307
de 31 a 40 años	1.078	178	172	44	1.472
de 41 a 50 años	2.959	253	185	55	3.452
Más de 50 años	2.692	234	66	293	3.285
Total Grupo TMB	6.855	772	469	420	8.516



Finalmente, la plantilla activa a **31 de diciembre de 2021** desglosada por tipo de contrato y clasificación profesional era:

	Personal de oficinas	Mandos	Conductores/as, operarios/arias y especialistas	Equipo directivo y responsables	Total
Indefinido Tiempo Completo	775	752	5.264	64	6.855
Indefinido Tiempo Parcial	60	0	712	0	772
Temporal Tiempo Completo	54	5	409	1	469
Temporal Tiempo Parcial	43	30	344	3	420
Total Grupo TMB	932	787	6.729	68	8.516

Respecto a la **tasa de rotación** de la FMB, SA ha sido del 4,4% en 2021, superior a la del año anterior que fue del 1,9%. En cambio, la tasa de rotación de TB, SA ha sido del 4'8%, superior a la tasa del 2020 que fue del 1'7%. En la sociedad PSM, SA ha sido del 3,8%, muy por debajo a la tasa del 9,3% del año 2020.

Any 2021	FMB, SA	TB, SA	PSM,SA	TMB, SL	Fundación
Número de personas contratadas	262	314	0	0	1
Número de personas desvinculadas	73	124	2	1	0
Promedio efectivo:	3.816,5	4.597,0	26,0	1,5	0,5
Plantilla a 31-XII-2021	3.855	4.635	25	1	1
Plantilla a 31-XII-2020	3.778	4.559	27	2	0
Índice de rotación (%):	4,4	4,8	3,8	33,3	100,0

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

	FMB	% sobre total FMB	TB	% sobre total TB
Mujeres	40	1,04%	15	0,32%
Hombres	41	1,06%	186	4,01%
Total	81	2,10%	201	4,34%

Finalmente, en relación a los **despidos** ha habido 4 despidos en TB, correspondientes a hombres de diferentes colectivos, y en FMB se ha despedido a un hombre.

Pases 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, durante el mes de agosto, en la prueba piloto de la T-Movilidad, favoreciendo la entrega de la nueva tarjeta contact less entre todas las personas empleadas de TMB.

6.1.2. Política retributiva

Remuneraciones

En el año 2021 el incremento de las remuneraciones por convenio fue: del 0,9% y el máximo autorizado por la ley de presupuestos generales del Estado, pero debido a la mayor actividad respecto en 2020 (estallido de la pandemia y período de confinamiento), el importe de los pluses y primas relacionados a la actividad ha sido mayor que el año anterior, lo que ha hecho incrementar la remuneración media.

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

	Año 2021		Año 2020		% Diferencia	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Remuneración media:						
Transports de Barcelona, SA	44.230	45.870	43.433	44.390	1,8%	3,3%
Ferrocarril Metropolità, SA	44.281	41.041	43.036	40.132	2,9%	2,3%
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	32.803	31.400	33.701	32.092	-2,7%	-2,2%
TMB, SL	63.403	53.785	61.655	52.948	2,8%	1,6%
Fundación TMB		66.344				

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

- **La diferente composición de hombres y mujeres en cada colectivo profesional** (Personal de oficinas; Conductores, operarios/arias y especialistas; Mandos y Directivos/as y responsables)
 - *El colectivo de conductores/as, operarios/arias y especialistas:* en FMB es mayor 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 hombres es del 84% respecto al total de la plantilla masculina, mientras que en las mujeres, representa el 64% de la plantilla femenina.
 - *Los Directivos y responsables:* en FMB es mayor la proporción de hombres (1,2% de todos los hombres) que en las mujeres (0,5% de todas las mujeres), y en TB las mujeres es el 1,4% (del total femenino), mientras que los hombres es (0,7% del total masculino).
- **La antigüedad de los empleados/das en la empresa**
 - 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 8%.

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

	FMB, SA			TB, SA			PSM, SA			TMB, SL			Fundación TMB		
	2021	2020	% dif.	2021	2020	% dif.	2021	2020	% dif.	2021	2020	% dif.	2021	2020	% dif.
Por edades:															
Menos de 31 años	34.003	33.015	3,0%	34.551	31.390	10,1%	27.248	28.443	-4,2%						
de 31 a 40 años	38.875	37.785	2,9%	39.178	39.174	0,0%	34.522	38.255	-9,8%						
de 41 a 50 años	43.468	42.525	2,2%	42.493	41.991	1,2%	35.400	34.596	2,3%	58.594	57.302	2,3%			
Más de 50 años	48.598	48.309	0,6%	48.207	47.394	1,7%							66.344		

El colectivo mayor de 50 años es el que ha percibido una retribución media más alta, seguido del que se encuentra en la franja de 41 a 50 años. Ésto se debe al hecho que acostumbran a ser los grupos que tienen más antigüedad a la compañía, puesto 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 los diferentes grupos de un año a otro.

	FMB, SA			TB, SA			PSM, SA			TMB, SL			Fundación TMB		
	2021	2020	% dif.	2021	2020	% dif.	2021	2020	% dif.	2021	2020	% dif.	2021	2020	% dif.
Por Clasificación Profesional:															
Personal de oficinas	50.562	49.567	2,0%	49.287	49.130	0,3%				53.785	52.948	1,6%	66.344		
Mandos	54.665	53.314	2,5%	56.467	55.414	1,9%				63.403	61.655	2,8%			
Conductores/as, operarios/arias y especialistas	39.370	38.297	2,8%	42.195	41.274	2,2%	31.996	32.729	-2,2%						
Equipo directivo y responsables	102.303	100.715	1,6%	101.943	99.257	2,7%									

En FMB en 2021 ha aumentado la retribución media de todos los colectivos destacando el de Conductores/as, Operarios/arias y especialistas con un 2,8%. Igualmente, en TB también ha crecido la retribución media en todos los colectivos.

La bajada de la remuneración media en PSM, SA se explica porque ha habido una reducción del 25% del plus de cobertura del servicio del 2020, para toda la plantilla, que impacta en el año 2021.

Brecha salarial

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

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

Hay que destacar que **este indicador se puede ver afectado por la antigüedad de los empleados/das en la sociedad** en los diferentes grupos de clasificación profesional y entre géneros. Por otro lado, señalar que **las mesas salariales del Convenio colectivo no hacen distinción de género**.

Brecha salarial por Clasificación profesional

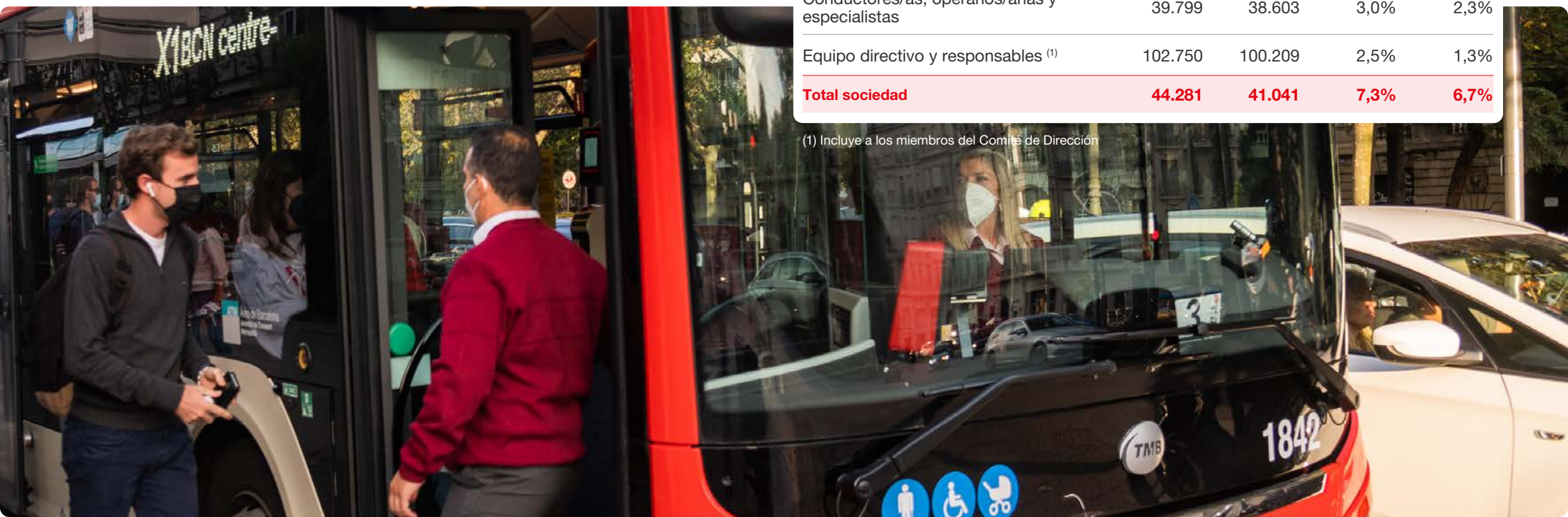
— Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

En el año 2021 la brecha salarial ha sido positiva en todas las agrupaciones profesionales. A nivel total de la sociedad la brecha salarial ha sido del 7,3% en 2021 y esta ha crecido respecto el año anterior que fue del 6,7% (explicado en el apartado de remuneraciones por sexo).

Este aumento se explica también porque la brecha salarial ha crecido en 2021 en todos los colectivos.

FMB, SA	Masculino	Femenino	Brecha salarial	
			2021	2020
Personal de oficinas	53.212	47.233	11,2%	11,1%
Mandos	55.261	51.746	6,4%	5,1%
Conductores/as, operarios/arias y especialistas	39.799	38.603	3,0%	2,3%
Equipo directivo y responsables ⁽¹⁾	102.750	100.209	2,5%	1,3%
Total sociedad	44.281	41.041	7,3%	6,7%

(1) Incluye a los miembros del Comité de Dirección



— Transports de Barcelona, SA

A TB la bretxa salarial del 2021 és negativa en tots els col·lectius tret del de conductors/es, Operaris/àries i Especialistes de forma que en el conjunt de la societat ha estat també negativa, concretament un -3,7%. Respecte l'any anterior, la bretxa negativa de la societat TB ha crescut 1,5 punts.

TB, SA	Masculino	Femenino	Brecha salarial	
			2021	2020
Personal de oficinas	48.655	51.224	-5,3%	1,7%
Mandos	56.008	60.201	-7,5%	-7,9%
Conductores/as, operarios/arias y especialistas	42.346	40.241	5,0%	5,0%
Equipo directivo y responsables ⁽¹⁾	101.117	105.426	-4,3%	-2,8%
Total sociedad	44.230	45.870	-3,7%	-2,2%

(1) Incluye a los miembros del Comité de Dirección

— Projectes i serveis de mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL

En PSM la brecha salarial ha bajado 0,5 puntos y en TMB, SL ha crecido 1,1 puntos en 2021 respecto al año anterior.

PSM,SA	Masculino	Femenino	Brecha salarial	
			2021	2020
Personal de oficinas				
Mandos				
Conductores/as, operarios/arias y especialistas	32.803	31.400		
Equipo directivo y responsables				
Total sociedad	32.803	31.400	4,3%	4,8%

— Brecha salarial de los Directivos

La brecha salarial de los miembros del **Comité de Dirección de TMB** es del 16,6% debido a los diferentes niveles de responsabilidad.

Miembros del comité de dirección año 2021			
	Masculino	Femenino	Brecha salarial
Retribución fija	112.950	96.072	
Retribución variable	11.880	4.741	
Indemnizaciones	0	0	
Pagos de sistemas de Previsión de ahorro a largo plazo	1.096	3.278	
Otras percepciones	2.067	2.624	
Total retribución media	127.993	106.715	16,6%

TMB, SL	Masculino	Femenino	Brecha salarial	
			2021	2020
Personal de oficinas		53.785		
Mandos				
Conductores/as, operarios/arias y especialistas				
Equipo directivo y responsables	63.403			
Total sociedad	63.403	53.785	15,2%	14,1%

— Ratio de compensación anual

El ratio establece la relación del cociente entre el empleado con la remuneración más alta de la sociedad respecto a la media de retribución de la empresa. El año 2021 este indicador en FMB se ha situado en 3,18, es decir, ha crecido un 7,8%, mientras que en TB ha sido del 2,88 y ha aumentado un 0,3% respecto al año anterior.

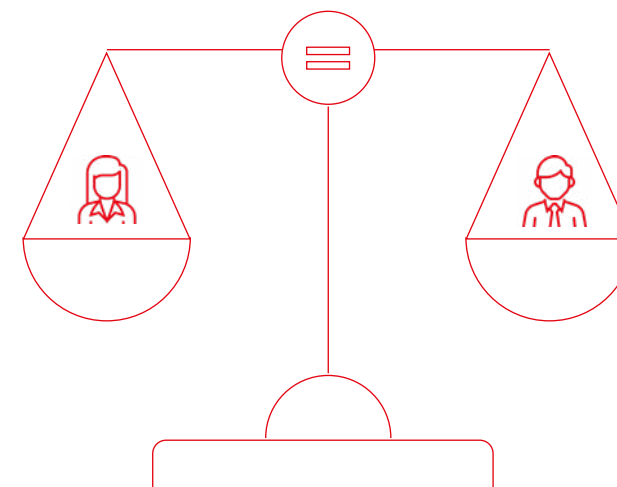
Ratio de compensación anual	2021	2020	% Dif.
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	3,18	2,95	7,8%
Transports de Barcelona, SA	2,88	2,87	0,3%

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

El ratio establece la relación del cociente entre la remuneración inicial estándar por sexo 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 2021, y se ha obtenido una ratio de 2,39 tanto para el personal masculino como el femenino, cifra que es ligeramente superior al 2,34 del año 2020.

Mientras que en TB se ha considerado la retribución de conductor inicial respecto al salario mínimo interprofesional de 2021, y se ha obtenido un ratio de 2,43 tanto para el personal masculino como el femenino, cifra que es muy similar a la del año 2020 que fue de 2,45.



6.2. Atracción e impulso del talento

6.2.1. Formación

Gestión del conocimiento

A pesar de no haberse resuelto plenamente la crisis sanitaria producida por el SARS-CoV-2 – Coronavirus, se ha conseguido reducir considerablemente los efectos, y, por lo tanto, se ha podido volver a recuperar buena parte de las acciones formativas habitualmente presenciales, por aquellas acciones formativas que lo requerían.

La modalidad **e-learning** se ha consolidado, y ha sido una muy buena alternativa para aquellas acciones dirigidas a grupos de más de 50 personas. La mayor parte de acciones formativas **e-learning**, se han agrupado y centralizado a través del **Campus TMB** (se puede entrar desde cualquier dispositivo electrónico: ordenador, tableta, móvil, etc) y se ha podido acceder a los contenidos distintivos y específicos que se han ido diseñando e integrando para cada colectivo.

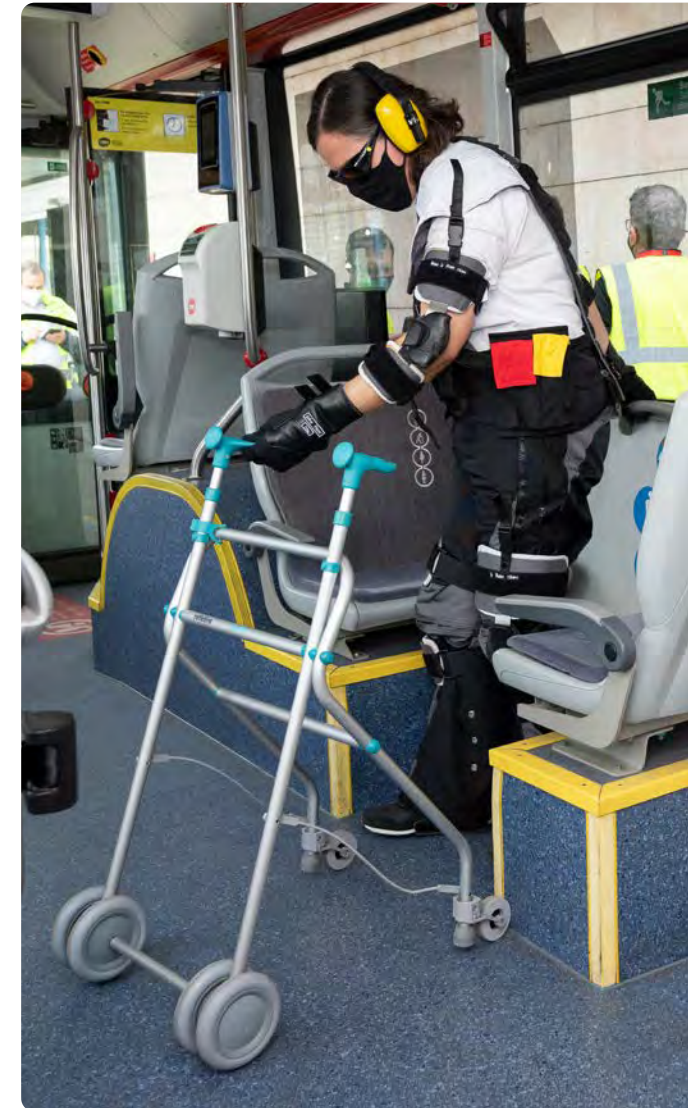
En este mismo canal se han mantenido y seguido promocionando las acciones de desarrollo de competencias individuales vinculadas con la plataforma Goodhabitiz, que se puso en marcha a lo largo del 2020 y

que a lo largo de este año se ha consolidado.

Los nuevos **Mandos de explotación** promocionados han sido de los primeros en realizar unos itinerarios enteros del ámbito de competencias transversales de la plataforma Goodhabitiz, con un refuerzo de una sesión presencial para consolidar y reforzar conocimientos.

A lo largo de este año se ha implantado el **nuevo modelo de idiomas**, donde cualquier empleado/ada puede acceder a través del Campus TMB, para aprender varios idiomas (inglés, francés, alemán, italiano) de forma totalmente gratuita y en todos los diferentes niveles.

Cualquier acción formativa presencial que tenga una relevancia para cualquier colectivo de la organización, se ha buscado replicarla en este Campus TMB, en su modalidad **e-learning**, para que pueda servir de consulta permanente y ayude a consolidar y ampliar el conocimiento.



A nivel de la **Dirección de Red de metro**, se han llevado a cabo las acciones formativas vinculadas con el gran proyecto de la T-movilidad.

En cuanto a FMB, en relación a **líneas convencionales** de la Operación, se ha seguido con la ventana de reciclaje de los Agentes de Atención al Cliente (AAC). Se ha buscado concentrar toda la formación de todos/as los AAC en los primeros tres meses del año, con una formación de una semana de duración para cada agente. Han participado más de 1.200 personas aproximadamente. Este es un sistema parecido al que se aplica a líneas automáticas para el reciclaje de los TOLA.

En **Mantenimiento y Proyectos** se ha continuado realizando la formación en el puesto de trabajo de reciclaje *in situ*, y otras definidas como imprescindibles, como: Turno Talgo, Inspección END, etc, al margen de las de Prevención de Riesgos Laborales.

A nivel de formaciones derivadas de procesos selectivos o de promoción, se han realizado como más relevantes, por su volumen, las vinculadas a los procesos de nuevos CTO, y nuevos TOLA.

Las acciones formativas vinculadas al ámbito de la ofimática, (Power BI, excel, etc.), se han mantenido en el formato de aulas virtuales, mediante Teams, o en formato *e-learning*.

Se ha conseguido sacar adelante el nuevo procedimiento para la formación de pilotos homologados de FMB y nos hemos constituido como Centro formador homologado para estas temáticas.

A nivel de la **Dirección de Red de Bus**, se han llevado a cabo las acciones formativas vinculadas con el gran proyecto de la T-movilidad. Las personas del ámbito de la Inspección y las del Mantenimiento han sido a los que ha afectado en mayor medida.

En cuanto a TB, en relación al reciclaje del gran colectivo de personal de conducción, se ha seguido con la **acción formativa del Certificado de aptitud profesional (JEFE)**, la cual ocupa 35 horas, y viene a suponer hasta cerca de un 50% del total de horas formativas en TB.

También se ha iniciado este año **la acción formativa de Orientación al cliente del personal de conducción de bus**, y que pretende seguirse a lo largo del próximo año, para que la pueda acabar haciendo la totalidad de la plantilla de conducción.

Este año se han concentrado cerca de un millar de personas.

La realización de la acción formativa sobre la **Conducción de Vehículos Híbridos-Eléctricos (VEH)** ha abrazado un total de doscientas personas.



En el ámbito de **Mantenimiento, Proyectos y Tecnología**, se ha continuado realizando la formación en la capacitación sobre las diversas tecnologías nuevas, equipos y vehículos, al margen de las de Prevención de riesgos laborales ajustadas a cada puesto de trabajo.

Se han hecho acciones formativas vinculadas al **nuevo personal de conducción**, que afectan a cerca de unas treinta personas, fruto de una convocatoria de proceso selectivo, al mismo tiempo que de la incorporación del personal de conducción de Sagalés de las líneas 80. Esta acción ha ocupado más de 3.000 horas.

A nivel de formaciones derivadas de procesos selectivos o de promoción, se han realizado igualmente las vinculadas a los **procesos de nuevos CGOL y nuevos Mandos de explotación**.

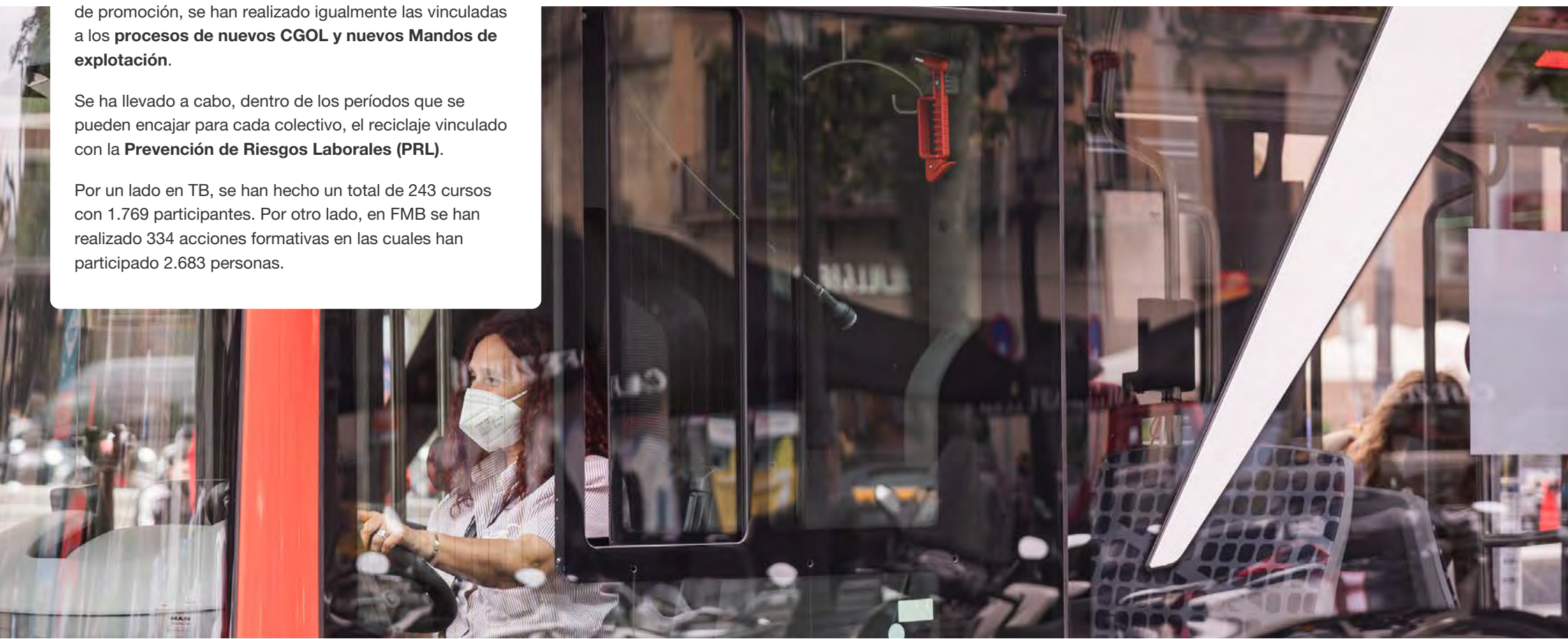
Se ha llevado a cabo, dentro de los períodos que se pueden encajar para cada colectivo, el reciclaje vinculado con la **Prevención de Riesgos Laborales (PRL)**.

Por un lado en TB, se han hecho un total de 243 cursos con 1.769 participantes. Por otro lado, en FMB se han realizado 334 acciones formativas en las cuales han participado 2.683 personas.

En cuanto a los permisos individuales de formación (PIF), este año se han concedido un total de 18.

Este año en el conjunto de TMB se han superado las 169 mil horas-asistente de formación.

En los cuadros siguientes se puede observar la cantidad de horas participante de formación por categorías profesionales.





TB	mujeres			hombres			total plantilla	total horas formación	total media horas
	plantilla	horas formación	media horas	plantilla	horas formación	media horas			
Administrativo/va	9	105,5	11,7	30	164,2	5,5	39	269,7	6,9
Agentes del AMB	13	238,5	18,3	32	450,0	14,1	45	688,5	15,3
Agentes Intervención y Control	0	0,0		10	143,0	14,3	10	143,0	14,3
Analista	0	0,0		1	3,5	3,5	1	3,5	3,5
Analista/programador	0	0,0		1	26,0	26,0	1	26,0	26,0
Asistencia Integral en Ruta	0	0,0		19	473,5	24,9	19	473,5	24,9
Auxiliares	0	0,0		4	10,0	2,5	4	10,0	2,5
Auxiliares Patio y Flota	5	12,5	2,5	62	202,0	3,3	67	214,5	3,2
Mandos	8	183,0	22,9	156	2.035,0	13,0	164	2.218,0	13,5
Comprador/a	0	0,0		3	10,0	3,3	3	10,0	3,3
Contable	0	0,0		1	3,5	3,5	1	3,5	3,5
Conductores/as	162	3.058,9	18,9	2.204	38.497,9	17,5	2.366	41.556,8	17,6
Consultor/a	0	0,0		1	3,5	3,5	1	3,5	3,5
Coordinadores/as	1	6,0	6,0	8	31,5	3,9	9	37,5	4,2
Delineante	1	3,5	3,5	0	0,0		1	3,5	3,5
Director/a	5	27,0	5,4	20	770,5	38,5	25	797,5	31,9
Electricistas	0	0,0		64	1.942,0	30,3	64	1.942,0	30,3
Electrónico/a	1	4,0	4,0	11	66,0	6,0	12	70,0	5,8
Ingeniero/as	0	0,0		2	224,0	112,0	2	224,0	112,0
Especialistas	0	0,0		2	38,0	19,0	2	38,0	19,0
Enfermero/a	3	12,5	4,2	0	0,0		3	12,5	4,2
Inspector/a	0	0,0		10	506,5	50,7	10	506,5	50,7
Almacenador/a	0	0,0		14	51,5	3,7	14	51,5	3,7
Mecánicos/as	0	0,0		140	2.777,0	19,8	140	2.777,0	19,8
Médico/a	4	48,0	12,0	0	0,0		4	48,0	12,0
Operador/a	1	25,0	25,0	1	4,0	4,0	2	29,0	14,5
Planchistas	0	0,0		35	441,5	12,6	35	441,5	12,6
Product Manager	2	17,5	8,8	1	21,0	21,0	3	38,5	12,8
Psicólogo/a	1	6,5	6,5	1	6,0	6,0	2	12,5	6,3
Redactor/a	1	4,0	4,0	0	0,0		1	4,0	4,0
Responsables	38	1.958,8	51,5	154	2.941,0	19,1	192	4.899,8	25,5
Supervisor	1	29,0	29,0	2	9,5	4,8	3	38,5	12,8
Técnicos Especialistas	1	4,0	4,0	11	530,5	48,2	12	534,5	44,5
Técnicos/as	21	266,0	12,7	110	842,5	7,7	131	1.108,5	8,5
Técnicos/as Especialistas	12	164,0	13,7	21	1.119,5	53,3	33	1.283,5	38,9
Técnicos/as Responsables	5	52,0	10,4	3	19,5	6,5	8	71,5	8,9
Telefonistas/Recepcionistas	0	0,0		1	1,5	1,5	1	1,5	1,5
TOTAL GENERAL	295	6.226,2	21,1	3.135	54.365,6	17,3	3.430	60.591,8	17,7
Porcentaje			10%			90%			100%



FMB	mujeres			hombres			total plantilla	total horas formación	total media horas
	plantilla	horas formación	media horas	plantilla	horas formación	media horas			
Administrativos/as	34	366,2	10,8	16	143,6	9,0	50	509,8	10,2
Agentes de Atención al Ciudadano	17	359,0	21,1	6	12,0	2,0	23	371,0	16,1
Agentes de Atención al Cliente	858	29.378,4	34,2	712	26.980,4	37,9	1.570	56.358,8	35,9
Agentes Promotores T-Movilidad	27	638,1	23,6	9	377,0	41,9	36	1.015,1	28,2
Analistas	3	151,6	50,5	2	7,0	3,5	5	158,6	31,7
Analistas/Programadores	0	0,0		1	30,5	30,5	1	30,5	30,5
Auxiliares	9	122,4	13,6	14	122,5	8,8	23	244,9	10,6
Auxiliares de Control e Información	14	660,2	47,2	32	1.349,8	42,2	46	2.010,0	43,7
Auxiliares Técnicos/as	1	5,5	5,5	1	3,5	3,5	2	9,0	4,5
Mandos	0	0,0		44	773,2	17,6	44	773,2	17,6
Mandos Técnicos de Operaciones	28	861,5	30,8	110	6.560,7	59,6	138	7.422,2	53,8
Community Manager	1	4,0	4,0	0	0,0		1	4,0	4,0
Comprador/a	8	29,5	3,7	2	4,0	2,0	10	33,5	3,4
Consultor/a	3	19,5	6,5	0	0,0		3	19,5	6,5
Coordinadores de Intervención	1	65,5	65,5	5	170,0	34,0	6	235,5	39,3
Coordinadores/as	7	53,0	7,6	11	597,0	54,3	18	650,0	36,1
Coordinadores/as cocheras	0	0,0		7	51,0	7,3	7	51,0	7,3
Coordinadores/as seguridad	1	6,0	6,0	15	86,0	5,7	16	92,0	5,8
Delineantes	2	5,5	2,8	3	7,5	2,5	5	13,0	2,6
Directores/as	4	30,0	7,5	16	97,5	6,1	20	127,5	6,4
Electricistas	0	0,0		26	530,4	20,4	26	530,4	20,4
Electro-Fontanería Mantenimiento I.Fijas	1	10,0	10,0	39	1.341,6	34,4	40	1.351,6	33,8
Electromecánicos/as	0	0,0		29	644,0	22,2	29	644,0	22,2
Electrónicos/as de Revisión de MM	0	0,0		16	193,0	12,1	16	193,0	12,1
Ingenieros/as	2	15,0	7,5	25	235,0	9,4	27	250,0	9,3
Especialistas	2	26,0	13,0	126	2.000,2	15,9	128	2.026,2	15,8
Gestores/as de Tiempos	2	6,5	3,3	0	0,0		2	6,5	3,3
Gestores/as Información y Calidad	0	0,0		6	40,0	6,7	6	40,0	6,7
Engrasador/a	0	0,0		2	21,0	10,5	2	21,0	10,5
Guardavías	0	0,0		14	169,5	12,1	14	169,5	12,1
Enfermero/a	2	7,5	3,8	0	0,0		2	7,5	3,8
Mecánicos/as	1	15,0	15,0	74	1.860,0	25,1	75	1.875,0	25,0
Médico/as	2	18,5	9,3	0	0,0		2	18,5	9,3
Motorista	9	203,0	22,6	32	479,1	15,0	41	682,1	16,6
Operador/a	26	230,5	8,9	70	935,0	13,4	96	1.165,5	12,1
Operario/a	0	0,0		90	1.400,7	15,6	90	1.400,7	15,6
Paleta	0	0,0		15	265,8	17,7	15	265,8	17,7

FMB	mujeres			hombres			total plantilla	total horas formación	total media horas
	plantilla	horas formación	media horas	plantilla	horas formación	media horas			
Product Manager	1	6,0	6,0	0	0,0		1	6,0	6,0
Programadores de Línea	2	10,0	5,0	4	22,0	5,5	6	32,0	5,3
Project Manager	0	0,0		2	13,5	6,8	2	13,5	6,8
Psicólogos/as	1	6,0	6,0	2	9,5	4,8	3	15,5	5,2
Redactor/a	4	12,5	3,1	0	0,0		4	12,5	3,1
Limpiacoches	0	0,0		3	11,0	3,7	3	11,0	3,7
Responsables	49	815,3	16,6	192	2.596,4	13,5	241	3.411,7	14,2
Supervisor	5	113,5	22,7	12	120,0	10,0	17	233,5	13,7
Técnicos/as	35	236,0	6,7	178	2.169,4	12,2	213	2.405,4	11,3
Técnicos/as de Operación de Líneas Automáticas	18	1.275,0	70,8	246	19.318,0	78,5	264	20.593,0	78,0
Técnicos/as Especialistas	3	147,1	49,0	4	42,0	10,5	7	189,1	27,0
Técnicos/as Responsables	9	217,5	24,2	27	619,5	22,9	36	837,0	23,3
Telefonistas/Recepcionistas	4	10,0	2,5	1	3,5	3,5	5	13,5	2,7
Tractorista	0	0,0		5	43,0	8,6	5	43,0	8,6
Trabajador/a social	1	16,5	16,5	0	0,0		1	16,5	16,5
Celador	0	0,0		4	42,0	10,5	4	42,0	10,5
TOTAL GENERAL	1.197	36.153,3	30,2	2.250	72.498,3	32,2	3.447	108.651,6	31,5
Porcentaje			33%			67%			100%

PSM, SA	mujeres			hombres			total plantilla	total horas formación	total media horas
	plantilla	horas formación	media horas	plantilla	horas formación	media horas			
Auxiliar de Teleférico	10	222,5	22,3	7	218,0	31,1	17	440,5	25,9
Responsable estación y conducción del telef.	1	15,0	15,0	3	45,0	15,0	4	60,0	15,0
TOTAL GENERAL	11	237,5	21,6	10	263	26,3	21	501	28,8
Porcentaje			47%			53%			100%

6.2.2. Desarrollo del talento

Se ha continuado con el proyecto del *Staffing Review*, iniciado a finales de 2020, haciendo toda una serie de evaluaciones competenciales (*assessment center en formato gamificado*) y procesos de devolución y tutoría para las más de 40 personas participantes que fueron siguiendo las diversas fases.

Se ha construido y puesto al alcance de las personas participantes, y en el Campus TMB, una Guía de autodesarrollo (interactiva), para poder ofrecer varias posibilidades de asumir el crecimiento personal derivadas de recomendaciones realizadas sobre qué competencias ampliar o reforzar establecidas en el plan de autodesarrollo individual definido.



Participantes en **Staffing Review** por área y sexo:

	Transports de Barcelona		Ferrocarril Metropolità BCN		TMB, SL		TOTAL		TOTAL
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	
Dirección red de bus	4	1	0	1	0	0	4	2	6
Dirección red de metro	1	0	7	2	0	0	8	2	10
Área de administración y finanzas	2	5	1	1	0	0	3	6	9
Área de innovación y tecnología	0	1	3	0	0	0	3	1	4
Área marketing-negocio internacional	2	0	0	0	0	0	2	0	2
Área comunicación y rel. institucionales	0	0	0	1	0	0	0	1	1
Área buen gobierno y asesoría jurídica	0	1	0	2	0	0	0	3	3
Área gestión y control corporativo	4	3	0	0	0	0	4	3	7
TMB SL	0	0	0	0	1	0	1	0	1
TOTAL	13	11	11	7	1	0	25	18	43

Participantes por categoría y sexo:

	Transports de Barcelona		Ferrocarril Metropolità BCN		TMB, SL		TOTAL		TOTAL
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	
Grupo 1	1	0	0	0	0	0	1	0	1
Grupo 2	7	1	0	0	0	0	7	1	8
Grupo 3	3	3	0	0	0	0	3	3	6
Grupo 4	1	4	0	0	0	0	1	4	5
Grupo 5	0	0	0	0	1	0	1	0	1
Jefe de división	0	0	5	2	0	0	5	2	7
Jefe de negociado superior	0	0	1	0	0	0	1	0	1
Técnico Agregado G	0	0	2	0	0	0	2	0	2
Técnico Agregado H	0	2	0	3	0	0	0	5	5
Técnico Agregado I	1	0	1	1	0	0	2	1	3
Técnico Agregado J	0	1	2	1	0	0	2	2	4
TOTAL	13	11	11	7	1	0	25	18	43

Temas y preocupaciones clave en este ámbito

— Atracción del talento: Gestión de estudiantes con discapacidad intelectual

A finales de 2021 se inició una nueva línea de acogida de estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual de la mano del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD). El objetivo consiste en potenciar la inclusión, favorecer y complementar los conocimientos y la experiencia en el proceso de formación de alumnos provenientes de estos programas formativos vinculados con las necesidades educativas especiales y de promover su presencia en organizaciones como TMB.

Estas prácticas se concertan a través de convenios con escuelas de colaboración en los Programas de Formación e Inserción (PFI). Está prevista la incorporación de estos estudiantes el mes de febrero del 2022.

— Apuesta por la diversidad generacional

En 2021 se ha fomentado la acogida de mujeres para realizar las prácticas en lugares muy técnicos. El resultado ha sido la selección de 2 mujeres: 1 Grado medio de electromecánica en el taller de grupos de Zona franca de TB y 1 Grado superior de automoción en el CON de Poniente de bus.

— Convenio con el instituto de Vic

Se ha firmado un Convenio marco con el Instituto de Vic que permite que los conductores de bus puedan convalidar dos módulos a la hora de cursar la Formación profesional Dual de Conducción de vehículos de transporte por carretera.

— Atracción del talento: Gestión de estudiantes (no Dual)

- Feria Talento EAE 2021 (Escuela de administración de empresas) con un stand virtual.
- El día 28 de abril: presencia en la XV Feria de Empresas de Ciencias e Ingenierías de la UB con un stand virtual y un chat abierto durante todo el día.
- El día 4 de mayo tuvimos el segundo encuentro virtual en la 31ª edición del Foro de Escuela técnica superior de ingeniería industrial de Barcelona de la UPC.
- El 16 de noviembre: segundo encuentro virtual en la Universitat Oberta de Catalunya (UOC) y contacto con estudiantes interesados en marketing y comunicación.
- Este año también se ha estado presente en un stand de manera presencial en el Salón de la ocupación.



— Gestión de estudiantes universitarios/Ciclos formativos

Este 2021 se ha modificado el programa de acogida de estudiantes en prácticas puesto que se ha reforzado el papel del tutor/a que, asesorado por RRHH, se convierte en un facilitador, guía “entrenador” para que el estudiante integre los contenidos del puesto de trabajo en el período de prácticas. Se ha trabajado, en primer lugar, las 2 peticiones de estudiantes en prácticas que venían del 2020 y posteriormente se han trabajado las 25 peticiones recogidas durante el año 2021, dentro de las cuales había estudiantes de Máster, Grado y Ciclos Formativos (Grado medio y superior).

— Atracción del talento: Gestión de estudiantes (FP Dual)

La Formación Profesional Dual es una modalidad de formación profesional en la cual los alumnos pasan más de la tercera parte de su formación en la empresa como aprendices. La formación del alumno es supervisada en todo momento por dos tutores, uno del centro educativo y otro de la empresa, siendo ambos corresponsables de su formación.

Durante este año, se han inscrito 8 estudiantes en la Formación dual de TB en el área de Mantenimiento de Material Móvil de Bus (7 son de Grado superior a los diferentes CON y 1 es de ciclo formativo de Grado medio en electromecánica en el taller de Zona Franca) y 4 estudiantes a la Formación dual de FMB en el área de Mantenimiento de Material Móvil de Metro (3 son de Grado medio en el taller de Sagrera y 1 de Grado superior en el taller de Vilapicina).

Destacar que la Formación Dual en TB ha sido certificada con la máxima calificación (**la excelencia**) y ha sido reconocida como **una de las 5 mejores empresas** que, dentro del ámbito catalán, han obtenido esta certificación de excelencia.



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 propio año en curso.

Hay que destacar que durante el 2021 se ha asignado 1 nuevo perfil competencial. Además se han impartido 7 sesiones formativas para nuevos evaluadores (4 por videoconferencia y 3 presenciales) con 23 asistentes, de los cuales 15 eran de Metro y 8 de Bus, y se han impartido 11 sesiones formativas para nuevos evaluados (2 por videoconferencia y 9 presenciales) con 46 asistentes, de los cuales 34 eran de Metro y 12 de Bus.

Finalmente, se han tramitado 79 solicitudes individuales de alta en la aplicación corporativa de la Apreciación de la Actuación, de las cuales 67 pertenecen a Metro y 12 a Bus.

Por otro lado, en TMB este año se ha implantado la **nueva metodología de valoración de puestos de trabajo**, que permite conocer el valor relativo de los puestos dentro de los sistemas de clasificación existentes en la Empresa. De este modo, se han revisado y valorado 141 puestos de trabajo en la red de metro y 66 en la red de bus. Las descripciones de los puestos de trabajo se pueden visualizar a través de la intranet corporativa y la app del empleado de TMB.

Las personas evaluadas con la apreciación de la actuación del año 2020 por categoría profesional y género fueron:

código	categoría profesional	Total	Red Bus		Red Metro		Áreas Funcionales	
			Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
A07	Auxiliar Técnico	8	0	0	8	0	0	0
A09	Coordinador de Equipo	4	0	0	4	0	0	0
073	Coordinador Protección Seguridad*	26	0	0	21	3	1	1
A08	Esp. Sup. Energía Polivalente	15	0	0	15	0	0	0
A10	Especialista mantenimiento	1	0	0	0	0	1	0
A12	Especialista Sup.Puerta Cochera*	159	0	0	158	0	0	1
A11	Especialista Superior Energía	5	0	0	5	0	0	0
G03	Especialista Superior SCTC	71	0	0	69	2	0	0
084	Grupo A nivel 07	43	39	0	0	0	4	0
G04	Grupo A nivel 08	98	96	1	0	0	1	0
B06	Grupo A nivel 09	151	143	8	0	0	0	0
G05	Grupo A nivel 10	28	27	1	0	0	0	0
034	Jefe de líneas automáticas	6	0	0	6	0	0	0
043	Jefe de líneas convencionales	6	0	0	4	2	0	0
166	Mando Técnico Operativo*	138	0	0	109	27	2	0
151	Operador de emergencias	9	0	0	6	3	0	0
193	Operador de líneas automáticas	36	0	0	36	0	0	0
041	Responsable Sección Mantenimiento	22	0	0	20	1	1	0
194	Responsable Turno Mantenimiento	54	0	0	51	0	3	0
190	Responsable Unidad Mantenimiento	24	0	0	24	0	0	0
040	Técnico Agregado B	4	0	0	0	0	1	3
196	Técnico Agregado D	1	0	0	1	0	0	0
191	Técnico Agregado E	1	0	0	1	0	0	0
205	Técnico Agregado G**	1	0	0	0	0	1	0
192	Técnico Agregado G	39	0	0	34	5	0	0
117	Técnico Agregado H	3	0	0	3	0	0	0
203	Técnico Ayudante Superior*	15	0	0	10	3	1	1
042	Técnico Operación Líneas Automáticas	230	0	0	215	15	0	0
TOTAL		1.198	305	10	800	61	16	6

(*) Los ocupantes de esta categoría que aparecen en las Áreas Funcionales estaban en 31/12/2020 como consecuencia de una movilidad posterior a su apreciación, hecha en la Red de metro.

(**) El ocupante de esta categoría que aparece en las Áreas Funcionales estaba en 31/12/2020 como consecuencia de una movilidad posterior a su apreciación, hecho en la Red de Bus.

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 lo tanto, una vez finalizada la jornada, están completamente desconectados. En ámbitos técnicos y administrativos predomina la jornada continua, con flexibilidad en la entrada y la salida, de forma 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.

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

Medidas de conciliación familiar

La empresa tiene implantadas las medidas de conciliación familiar siguientes:

- Concesión de adaptaciones de jornada, en virtud de la modificación del artículo 34.8 del Estatuto del Trabajador, en la medida que organizativamente sea posible.
- Posibilidad de reducir la jornada por cuidado de hijos menores de 12 años, concretando el horario en un turno diferente al que se tiene asignado formalmente (por algunos colectivos).
- Posibilidad de reducir la jornada compactando la reducción en días enteros (por algunos colectivos).
- Posibilidad de modificar reducciones de jornada según necesidades escolares.
- Concesión de reducción de jornada a 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/as.
- Garantía de reserva del puesto de trabajo, antigüedad y condiciones contractuales, durante toda la vigencia de la excedencia maternal/paternal.
- Posibilidad de disfrutar de la paternidad de forma fraccionada (a tiempo parcial) y equiparación total (16 semanas) entre hombres y mujeres de este permiso, que ha pasado a denominarse “permiso por nacimiento y cuidado del menor”.
- Jornada continua para el colectivo de oficinas, con flexibilidad horaria.
- Posibilidad de disfrutar 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 de uno mismo.
- Vacaciones garantizadas en periodo estival en la mayor parte de la plantilla estructural.

Con la pandemia se ha favorecido que todas las personas que, por sus funciones pueden desarrollar su trabajo a distancia, lo hicieran durante todos aquellos periodos en que la recomendación se ha mantenido. Y como medida temporal, fuera de las necesidades sanitarias o de prevención, se ha establecido un día de trabajo a distancia, sin perjuicio que se pueda acabar estableciendo negociándolo con la parte social.

Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios

Siguiendo el impulso de las modificaciones legales en esta materia, han ido incrementando muy notablemente las **solicitudes de adaptación de jornada**. La inmensa mayoría se han planteado modificar el turno y el horario de trabajo, pero también se han planteado adaptar la “forma” de la prestación laboral y poder trabajar desde casa (dado que es uno de los mecanismos de adaptación que prevé el art. 34.8 del Estatuto de los Trabajadores/as). Estas solicitudes, que han llegado sobre todo después de la reincorporación física a las oficinas a partir del 1/09/2021 (cuando parecía que la pandemia estaba controlada), no han tenido respuesta todavía.

	FMB			TB		
	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total
Reducciones de jornada	114	224	338	100	39	139
Adaptaciones de jornada	115	34	149	190	24	214
Rebaja de servicio por motivos de gestación		27	27			

En Metro se han gestionado 27 casos de empleadas rebajadas de servicio por motivo de gestación, y que se han tramitado y cobrado la prestación por riesgo durante el embarazo hasta el momento de la maternidad (ha habido 10 más que el año anterior), mientras que en la red de bus no está prevista en convenio la medida asociada a la rebaja de servicio por motivos de gestación, de forma que las empleadas gestantes que no pueden desarrollar las funciones propias de su puesto de trabajo porque les supondría un riesgo, son derivadas a realizar tareas de apoyo administrativo a los CON hasta el momento de su maternidad o baja médica.

Hay que destacar que, desde este año 2021, el **tiempo de permiso** se ha equiparado por ley, antes se hablaba de **maternidad y paternidad**, y ahora hay que hablar de permiso por nacimiento y cuidado del menor (16 semanas). Se han gestionado 247 permisos por nacimiento y cuidado del menor.

	FMB, SA			TB, SA		
	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total
Nacimiento y cuidado del menor						
Madre biológica (Maternidad)		27	27		8	8
Progenitor distinto a madre biológica (paternidades)	109		109	98		98
Progenitor distinto a madre biológica - modalidad disfrute a tiempo parcial (paternidades)	5		5			0
Total	114	27	141	98	8	106

En cuanto a los permisos por cuidado del lactante:

	FMB, SA			TB, SA		
	Hombre	Mujer	Total	Hombre	Mujer	Total
Permiso por cuidado del lactante						
Permiso por cuidado lactante diarias	1	2	3	13	3	16
Permiso por cuidado lactante acumuladas	58	19	77	39	1	40
Total	59	21	80	52	4	56

Respecto a cambios de turno y puesto de trabajo de gestantes y lactantes, en Metro, se han convocado 21 comisiones de Gestantes para trabajadoras que ocupan puestos de trabajo con riesgo por el embarazo y también se han celebrado 4 comisiones de Lactantes para adoptar las medidas de protección necesarias.

Respecto a estas ausencias asociadas a los nacimientos de hijos, otra información a tener en cuenta es la **Tasa de retorno al trabajo** por un lado (porcentaje de empleados/das que vuelven a trabajar después de estos permisos), y la **Tasa de retención** (los empleados/das que, después de volver, han continuado trabajando con la empresa al menos un año más):

	FMB	TB
Cifra total empleados/das que devuelven al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	147	123
Cifra total empleados/as que deberían volver al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	147	123
Tasa de regreso al trabajo	100%	100%

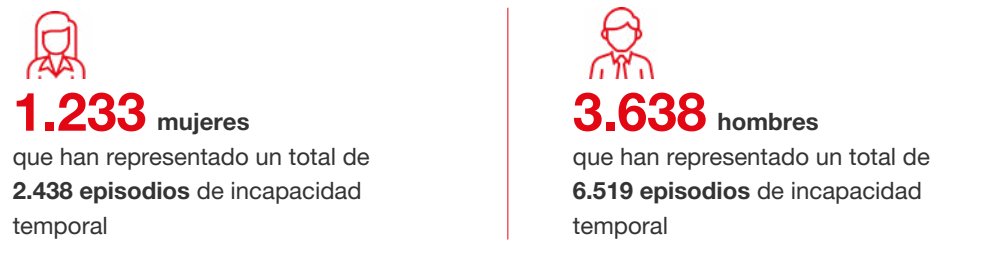
	FMB	TB
Cifra total empleados/das retenidos 12 meses después de retornar al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	144	119
Cifra total empleados/as que devolvieron al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	147	123
Tasa de retención	97,96%	96,75%

Relacionado con 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 resumen son:



Estos datos incluyen también los casos de COVID-19, respecto a los que se dio un tratamiento diferenciado en los sistemas para poder hacer seguimientos específicos y un trato equivalente al accidente laboral a efectos económicos.

De hecho, en materia de absentismo, durante todo el 2021 se han reportado y se continúa informando diariamente los datos globales desde una perspectiva diferente (perspectiva de personas, en ninguna parte de perspectiva horas de trabajo). Este dato no es el recogido mensualmente en el cuadro de mando histórico, y no se encuentra todavía automatizado.

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

	2021		
	Enfermedad	Accidente	Suma
Transports de Barcelona, SA	1.080.492	92.035	1.172.527
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	851.638	37.140	888.777
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	4.132	0	4.132
Transports Metropolitans de Barcelona, SL	0	0	0
Total Grupo Consolidado TMB	1.936.261	129.175	2.065.436

— Plan de absentismo

En coordinación con una consultora externa, Solutia, se realizó un primer informe de diagnóstico de la situación del absentismo, tanto de metro como de bus. Esta 1.ª fase, además del análisis de los datos, estaba formada por: entrevistas individuales a diferentes Directores, Responsables de Unidad y Responsables de equipo para conocer de primera mano la afectación sobre el servicio y entrevistas a aquellos Sindicatos de la parte social que voluntariamente solicitaron su participación en esta diagnosis.

Del resultado de toda la información recogida por la consultoría, el informe de diagnóstico establecía un total de **52 medidas** divididas en 10 bloques que corresponden a diferentes aspectos de la organización. A raíz de los resultados presentados, se iniciaron una serie de reuniones de trabajo para acordar cuáles de las medidas propuestas por la consultora se podían aplicar a corto o medio plazo.

En Metro se contempló como acción adicional, no reflejada al informe de diagnóstico, la aplicación de medidas disciplinarias sobre acciones (fraude) que distorsionan el absentismo.

El 93,7% de las horas de absentismo del 2021 corresponden a enfermedad y el 6,3% restante a accidente. Esta proporción casi se ha mantenido respecto el año anterior

6.3.2. Relaciones sociales

Negociación colectiva

— Ferrocarril Metropolità de Barcelona

Las relaciones laborales durante el 2021 han sido marcadas por la firma de la salida del conflicto por la contratación que se inició en el último trimestre de 2020, finalmente sin ninguna jornada de huelga. Además, se firmó la prórroga por 2 años del Convenio Colectivo 2016-2019.

Por otro lado, y ya durante el mes de abril, se consiguió cerrar el conflicto abierto desde 2018 por los llamados “5 puntos del conflicto” (amiante, automatización, bolsa de verano, despidos improcedentes y jubilación parcial).

Los acuerdos logrados durante el 2021:

9/01/2021: Salida de huelga Contratación temporal y restablecimiento de las relaciones laborales.

26/01/2021: Prórroga del XXVI Convenio Colectivo (firmado por UGT, CCOO, SU, CPTC, UTM).

09/04/2021: Acuerdo de modificación del Pacto de vacaciones y taquillas (firmado por la totalidad del Comité de empresa).

23/05/2021: Acuerdo de los 5 Puntos de conflicto colectivo (firmado por la totalidad del Comité de empresa).

04/05/2021: Acuerdo del régimen de descanso del personal del turno 3 de Baja Tensión (firmado por la totalidad del Comité de empresa).

15/09/2021: Acuerdo del régimen de descanso del personal del turno 3 de Obras (firmado por la totalidad del Comité de empresa).

02/12/21: Acuerdo que desarrolla el acuerdo del 23/04/2021 en cuanto al punto de la automatización. Firmado por la mayoría del Comité de Empresa (UGT, CCOO, SU, CPTC, UTM).

Asimismo, se han realizado 66 reuniones del Comité de empresa.

En cuanto a las huelgas convocadas, el 11/01/2021 el Comité de empresa de FMB convocó una huelga para la contratación temporal, la cual finalmente se desconvocó después de realizar un referéndum con fecha 08/01/2021 por la totalidad de las personas trabajadoras, donde se acordó lo siguiente:

Conversión de contratos temporales por plazas estructurales en indefinidos fijos.

No afectación en los contratos indefinidos fijos actuales.

No afectación a la contratación de la bolsa de verano.

En los procesos de selección externa se cumplirá con la LGPE en referencia a la tasa de reposición, respetando los principios que marca la contratación de las empresas de carácter público.

No afectación a la promoción interna.

Mantenimiento de los compromisos de las reuniones anteriores entre la parte social y la Dirección.

Restablecimiento de las relaciones laborales y negociación de la prórroga del convenio.

Fuera del ámbito de FMB se convocaron 3 huelgas: huelga general y feminista por el día Internacional de las mujeres y dos días de huelga general del sector público, interinos de la administración pública.

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



En materia de régimen disciplinario, se han gestionado 39 expedientes disciplinarios por infracciones cometidas dentro del ámbito laboral: 15 de faltas leves, 22 de faltas graves y 2 de faltas muy graves

Entre los asuntos más relevantes que se han resuelto se puede destacar un despido por sustracción de bobinas de títulos de viaje y fabricación fraudulenta títulos canjeables por parte de un AAC.

Por otro lado, se ha impartido formación sobre el Régimen disciplinario a 120 Mandos técnicos de operaciones para fomentar la participación de este colectivo en la detección de faltas merecedoras de acciones disciplinarias y su implicación en su resolución.

— Préstamos de vivienda

Se han concedido 120 préstamos por reforma de la vivienda habitual y se han gestionado 40 más por adquisición de la vivienda habitual, de los cuales se han concedido 35.

— Principales proyectos

Vestuario por puntos

Se prepara y negocia con el Comité de empresa, a fecha 16/11/2021, un cambio de modelo en cuanto a la petición y entrega de uniformes. Se pasa de un sistema de petición periódica, de una dotación de uniformidad preestablecida, a un sistema de petición en línea y por puntos de las prendas de ropa que forman el uniforme. Esto permite que cada persona trabajadora solicite aquellas piezas del uniforme que le hacen falta y que utiliza. La petición de vestuario se realiza sin tener en cuenta el género, es decir, se pueden seleccionar las piezas indistintamente.

Esta petición se realizará de manera bienal donde la ropa se libraré el año siguiente de realizar la petición. Esta primera vez se ha iniciado la petición durante el último trimestre del año 2021 y la ropa se entregará en el primer trimestre de 2023. El cambio de sistema puede permitir un ahorro importante al minimizar las reposiciones de piezas de vestuario que actualmente se realizan.

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 de convenio, en uno de los 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. El 22/06/21 la Dirección presentó una propuesta al Comité de Empresa sobre el sistema a implantar para lavar la ropa del personal de mantenimiento con vestuario "ropa azul".

En la propuesta se acordó dejar de entregar una dotación anual, y que las prendas de ropa se sustituyeran automáticamente según el vencimiento de su vida útil. Una vez definidas las necesidades respecto al lavado de la ropa, y cerrado el servicio que se pretende implantar a partir del segundo semestre de 2022, se está preparando el pliego de condiciones técnicas para poder iniciar el proceso de licitación del lavado de la ropa.

— Transports de Barcelona

Durante 2021 se ha llevado a cabo la actividad negociadora con el Comité de Empresa, mediante las diferentes Comisiones de trabajo (Paritaria, Permanente, Explotación, Material Móvil y Talleres, Administración, etc). A pesar de la pandemia de COVID-19, la actividad no se ha visto afectada y se han realizado las reuniones presencialmente con normalidad, siempre manteniendo las medidas de seguridad vigentes.

En el ámbito de las Comisiones de trabajo de Explotación, Material Móvil y Taller, Administración y Permanente del Comité de Empresa, los principales acuerdos referentes a la organización del trabajo han sido:

Aprobación de los calendarios laborales aplicables al 2021 de la totalidad de los colectivos adscritos a estas comisiones de trabajo.

Subrogación de las líneas 80 de Nou Barris.

Acuerdos referidos a las tandas de vacaciones para los diferentes colectivos de la empresa.

Concursos de méritos.

Acuerdo de Mandos.

Se está trabajando en la reorganización de las Oficinas de Centro, del colectivo de material móvil y la nueva organización de los CGOL.

Criterios de asignación de servicios de conducción de servicios en fin de semana.

Regularización antigüedad (paritaria).

A través de las sesiones de la Comisión Paritaria se ha trabajado y concretado la aplicación de la prórroga del convenio 2020-2021 y se han creado nuevas comisiones y mesas técnicas específicas para trabajar aspectos relacionados con estos temas, y para negociar y dar a conocer los Planes de Absentismo y de Igualdad: Comisión de igualdad, Comisión de absentismo, Mesa técnica del Texto refundido, Mesa Técnica de Integración del Personal de Fuera de convenio y la Mesa Técnica del teletrabajo.

El 25 de octubre se constituyó la comisión negociadora y se inició el proceso de negociación del convenio colectivo 2022-20XX de Transports de Barcelona, SA. Se han realizado 4 reuniones de trabajo desde el inicio de la negociación.

En materia de conciliación, aparte de los acuerdos vigentes, en el mes de julio la Comisión de Explotación llegó a un nuevo acuerdo aplicable al colectivo de conducción en materia de conciliación. Durante todo el año 2021 se ha trabajado en la Comisión de igualdad y en mesas técnicas derivadas de esta Comisión aspectos relacionados con el Plan de igualdad en materia de conciliación. También se han negociado mejoras en permisos y licencias (inicio de permiso de parejas de hecho, aplicación de los días de lactancia, etc).

El pasado 8 de marzo se celebró una huelga con motivo del día de la mujer, y los días 27 de octubre y el 30 de noviembre CGT y la Intersindical convocaron una huelga en la Administración Pública con ínfimo seguimiento en TB.

En TB en 2021 se han producido 3 procesos de huelga, habiéndose convocado 3 días de huelga y se han efectuado 3 días de huelga.

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



En materia de régimen disciplinario, se han gestionado 139 expedientes disciplinarios por infracciones cometidas dentro del ámbito laboral: 69 de faltas leves, 35 faltas menos graves, 18 faltas graves y 11 muy graves

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

Artículo 64 Derechos de información y consulta y competencias, del Real decreto legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los/as Trabajadores/as: *El comité de empresa tendrá derecho a ser informado y consultado por el empresario sobre aquellas cuestiones que puedan afectar los/as trabajadores/as, así como sobre la situación de la empresa y la evolución de la ocupación en ésta, en los términos previstos en este artículo.*

A. Número de semanas de aviso que se acostumbra a dar a las personas empleadas y a sus representantes antes de la aplicación de cambios operacionales significativos que podrían afectarles de forma considerable:

Artículo 41.3 del Real decreto legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los/as Trabajadores/as: *Modificaciones sustanciales de condiciones de trabajo. La decisión de modificación sustancial de condiciones de trabajo de carácter individual tendrá que ser notificada por el empresario al trabajador afectado y a sus representantes legales con una antelación mínima de quince días a la fecha de su efectividad.*

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

La empresa se rige por el Estatuto de los/as Trabajadores/as y el resto de legislación laboral vigente.

En el caso de FMB había 13 personas fuera de convenio a 31/12/2021 que representaba el 0,34% de la plantilla total:



En el caso de TB había 188 personas fuera de convenio a 31/12/2021 que representaba el 4,06% de la plantilla total:

Plantilla fuera de convenio a TB. Año 2021	Empleados/das
Grupo 0: Directivos/as y Responsables	2
Grupo 1: Directivos/as y Responsables	8
Grupo 2: Directivos/as y Responsables	22
Grupo 3: Directivos/as y Responsables	1
Pendiente de determinar grupo Directivos/as responsables	1
Grupo 2: Mandos	6
Grupo 3: Mandos	55
Grupo 4: Mandos	13
Grupo 5: Mandos	1
Grupo 1: Personal de Oficinas	
Grupo 2: Personal de Oficinas	3
Grupo 3: Personal de Oficinas	24
Grupo 4: Personal de Oficinas	46
Grupo 5: Personal de Oficinas	6
Total	188

Integración y cohesión de las personas empleadas en TMB

— Programa de acompañamiento a la desvinculación (jubilados/das parciales):

Se entiende por desvinculación un conjunto de situaciones que tienen como consecuencia finalizar la relación laboral que une la empresa con el empleado/ada. Una de ellas es la desvinculación por jubilación parcial. Se ha diseñado un Programa de acompañamiento a los empleados/das que optan por la jubilación parcial hasta llegar a la jubilación total, donde destaca una guía rápida de todos los pasos para que las personas afectadas conozcan todo el proceso hasta la jubilación parcial.

A los empleados/das que entran por edad en el período de desvinculación se les ofrecerá a partir del 2022 las diversas acciones a las que tendrán acceso mediante “el campus de TMB” disponible a la Intranet:

Videos de 5 a 10 minutos que traten temas que afecten este período de la vida.

Conferencia presencial donde los expertos abordarán algunas de las cuestiones más frecuentes al respecto.

Taller de reflexión: de la mano de expertos, será un lugar donde se trabajará presencialmente y en grupo las necesidades y temas que los participantes expresen en lo referente al “luto” que atraviesan y sus oportunidades.

Blog: es un espacio donde, mediante la creación de pequeñas historias (Storytelling) de situaciones vividas en esta etapa, pueda motivarlos y puedan aportar algún comentario personal sobre la historia que dé lugar a ciertos niveles de debate tutelado por un profesional experto.

Infografías: mediante imágenes se quiere facilitar dos informaciones: los puntos clave más importantes a tener en cuenta en esta etapa y los puntos clave principales de todo el programa de acompañamiento a la desvinculación.

En FMB se han hecho 147 entrevistas a empleados/das en período de desvinculación y 63 a los jefes respectivos. Por otro lado, en TB se han hecho 165 entrevistas a empleados/das en período de desvinculación y 38 a los jefes respectivos.

— Actividades sociales y deportivas:

Como en años anteriores han continuado las actividades de Pádel (con 76 socios/as), BBT (con 200 socios), Tai Txi (6 participantes), Fotografía (46 socios y 30 compañeros/as de participación esporádica), la Coral de TMB (con 25 miembros) y Atletismo (155 socios). El Excursionismo no ha realizado ninguna actividad a causa de la pandemia.

En cuanto a las **Bodas de oro y de plata**: A causa de la pandemia del coronavirus, este año tampoco se ha podido celebrar el tradicional acto presencial de las bodas de oro y de plata. Se ha enviado una carta personalizada a 82 empleados/das, informándoles que el acto se hará cuando las circunstancias sean más favorables y lo permitan.



6.3.3. Comunicación interna

Para conmemorar el día de Mujer trabajadora se llevó a cabo la campaña “Mujeres en movimiento”, a través de la cual se daba voz a mujeres de la organización que ocupaban lugares habitualmente masculinizados donde las participantes y sus compañeros de trabajo responden a un cuestionario rápido que pretende romper con los estereotipos mujer-hombre.

Coincidiendo con la puesta en servicio de la Plataforma de idiomas de TMB, se hizo una campaña de lanzamiento que consistía en diversas noticias, mailing y un spot protagonizado por trabajadores/as. Casi 500 personas accedieron al nuevo portal e hicieron la prueba de nivel para ser usuarios/as activos/as.

Destaca también la campaña #UnViatgeSegur, impulsada por ATM y protagonizada por trabajadores/as de TMB.

TMBInnova convocó un Seminario web con motivo de la fiesta Mundial de la Creatividad y la Innovación, el cual contó con la intervención del Consejero delegado de TMB.

Conjuntamente con el Servicio de Calidad, se ha definido una metodología para recoger las necesidades de Comunicación interna de las áreas, la cual permita planificar necesidades y establecer sinergias, así como restablecer el comité de comunicación interáreas.

El servicio de Comunicación Interna también ha seguido administrando <http://www.metrorespon-amiant.cat/>, una página web sobre las actuaciones que se hacen para afrontar la problemática del amianto.

Para cerrar el año, se ha elaborado un videoclip con la participación de más de 500 personas, con el doble objetivo de felicitar las fiestas navideñas y dar el pistoletazo de salida del acto de celebración del centenario de la red de bus.

El Club GenTMB ha cerrado este año 2020 con la consolidación de una población de casi 6.093 miembros activos, y con la firma de 12 convenios de colaboración (retribuidos económicamente) con varias empresas. El club ha permitido un ahorro de 32.813 euros mediante los cupones de descuento y las compras *online*.

La consolidación de GenTMBapp, la aplicación dirigida

a los/as trabajadores/as a través de la cual pueden informarse de la actualidad de la compañía, y a la vez gestionar aspectos relacionados con su puesto de trabajo (turnos, vacaciones, ...) y de ámbito personal (nómina, datos personales, ...), ha hecho que durante el año un 93% de la plantilla se lo haya descargado y esté operando.

En cuanto a la información corporativa, se han publicado 40 avisos de TB y 53 de Metro, además de 32 avisos para selecciones externas y de personal de la bolsa. En la revista GenTMB se han redactado y publicado 233 artículos de temas directamente relacionados con la empresa y las personas trabajadoras.



6.3.4. Igualdad de oportunidades

En el ámbito de la igualdad y más concretamente, en el de la mujer y diversidad, las actuaciones más destacadas han sido:

- ★ Definición del proyecto global de gestión de la diversidad humana e inclusión en TMB.
- ★ Seguimiento del **porcentaje de personas con discapacidad en la plantilla de TMB**, según la *Ley general de los derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social 1/2013 de 29 de noviembre*.
- ★ Acciones orientadas a la **incorporación de personas con discapacidad en la plantilla**: adecuación de los procesos de selección, difusión segmentada de las convocatorias de nuevas plazas, prescripción de TMB como organización inclusiva y accesible para todo el mundo, potenciación de acogida de estudiantes en prácticas que acrediten discapacidad.
- ★ Acciones de sensibilización y concienciación dirigidas tanto a la plantilla como las personas usuarias. Ejemplo de esta línea de acción es la exposición “Igual de diferentes, igual de profesionales” promovida por Eurofirms Fundación durante el mes de diciembre en la estación de metro Ciutadella / Vila Olímpica, la cual, mediante ilustraciones de Javi Royo, da visibilidad a situaciones cotidianas de personas con diferentes tipologías de discapacidad en su entorno laboral.
- ★ **Perspectiva de género**: Constitución de las comisiones negociadoras en las dos compañías, con el objetivo de aprobar los planes de igualdad en enero de 2022.
- ★ **Talento femenino**: acciones de potenciación del talento femenino (desarrollo y formación).

En cuanto a las **actuaciones realizadas contra el acoso**, hay que hacer mención a las siguientes:

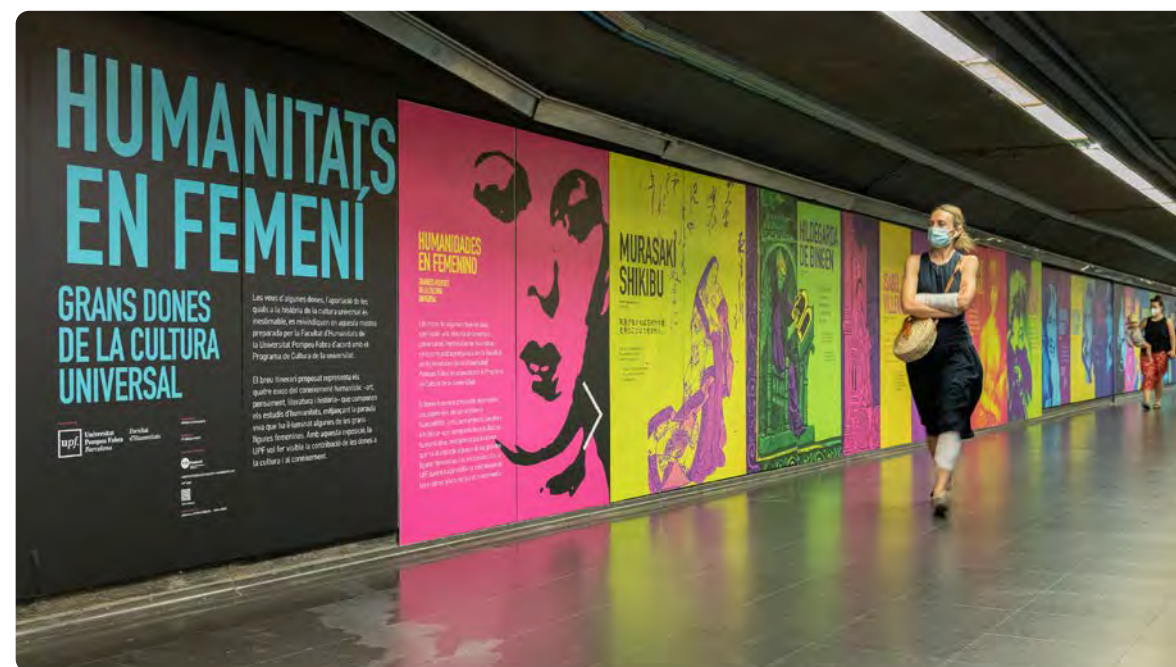
- ✓ El 5 de marzo se hizo la presentación pública, conjuntamente con la Diputación de Barcelona, del Plan para la prevención del acoso sexual y por razón de sexo (mujeres).
- ✓ El día 17 de mayo se inició la campaña contra la LGTBI-fobia en el transporte público.
- ✓ El 28 de julio se hizo la presentación del plan contra la LGTBI-fobia en el transporte público, trabajado conjuntamente con el Observatorio contra la homofobia de Cataluña.
- ✓ Se colaboró en la campaña del Ayuntamiento de Barcelona “LGTBI-fobia, no eres bienvenida”.
- ✓ En noviembre se llevó a cabo la campaña para la prevención del acoso en las redes de transporte público.
- ✓ -Encuesta en la materia a mujeres usuarias de las redes de transporte de TMB, con la colaboración de la Diputación de Barcelona (1er trimestre de 2022).

Respecto a la **prevención del acoso moral, sexual o por razón de género**, el procedimiento establecido sigue activo y operativo a través de un proveedor externo que, de manera aséptica y sin intereses de parte, es quien inicia el procedimiento una vez se activa por parte de cualquier trabajador/a que contacte con el mencionado servicio a través del teléfono establecido.

Este año ha habido 10 predenuncias (6 en TB y 4 en FMB) que, una vez tratadas, han tenido como resultado “no acoso”.

En cuanto a **sensibilización y concienciación**, resaltar las acciones siguientes:

- » Conmemoración del 8-M con la iniciativa “Mujeres en movimiento” para dar visibilidad a las mujeres trabajadoras que desarrollan profesiones tradicionalmente ocupadas por hombres.
- » Julio-octubre: “Humanidades en femenino”, exposición en la estación de Ciutadella / Vila Olímpica, promovida por la Universitat Pompeu Fabra y comisariada por M. Àngels Cabré.
- » Octubre: “Mujeres Tech para nuevos destinos”, en colaboración con la Universitat Politècnica de Catalunya, con motivo de su 50º cumpleaños.
- » Noviembre: con motivo del 25-N, cine foro contra la violencia machista en la estación de metro Universitat.



Finalmente, con el objetivo de lograr un **Plan de Igualdad** en el marco legal de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo por “La igualdad efectiva de mujeres y hombres”, y el RD 902/2020, se constituyó **la tabla de negociación del Plan de Igualdad de FMB**, que se ha reunido en 13 ocasiones, 9 ordinarias, 3 extraordinarias y 1 grupo de trabajo. Todos los integrantes realizaron 6 sesiones de formación en Igualdad. La mesa la integran 7 representantes de la Dirección y 7 representantes de los trabajadores/as más 1 asesor por titular. Se está en la fase de entrega de la diagnosis, después de haber realizado encuestas, focus grup y 4 reuniones de grupos de trabajos reducidos (Formación, Conciliación y Comunicación).

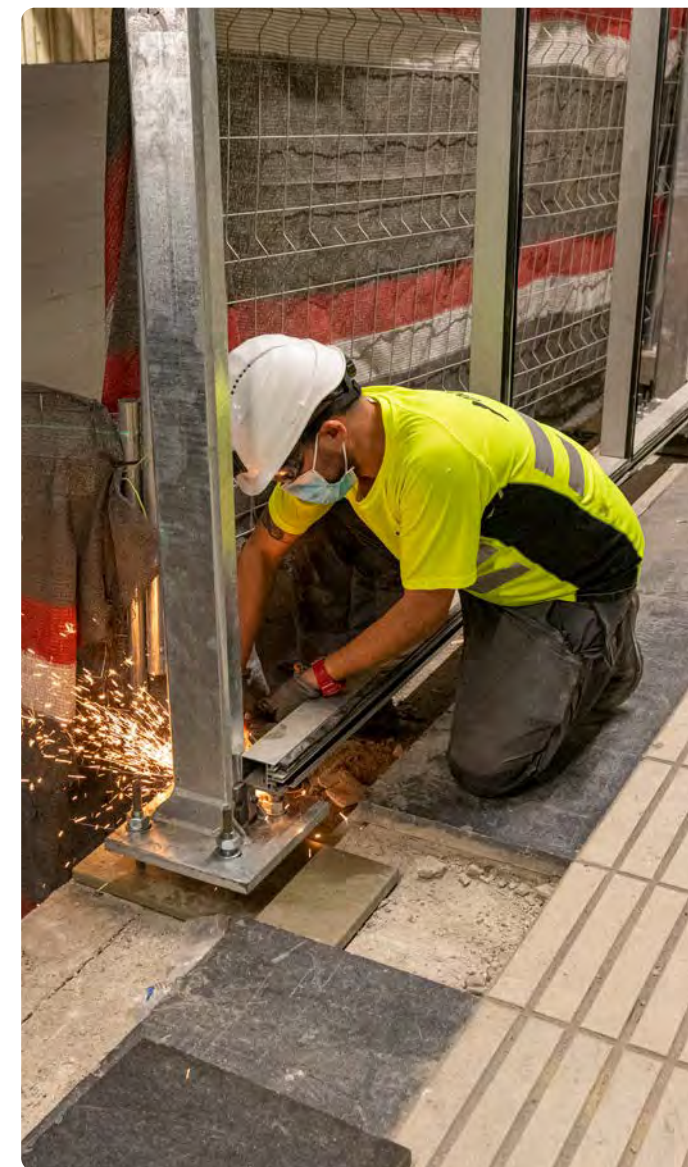
6.4. Seguridad y salud en el trabajo

6.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral

Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

La empresa sigue desarrollando un sistema de salud y seguridad en el trabajo que incluye los requerimientos legales y un proceso de mejoras para que este sistema los próximos años esté adecuado a los requerimientos de la norma internacional ISO 45.001.

Con esta voluntad de mejora continua, se ha actualizado la política de salud y seguridad, se ha aprobado el Manual del sistema de gestión integrado y los procedimientos fundamentales del sistema.



Identificación, evaluación de riesgos y acciones correctoras

La identificación de peligros y la evaluación de riesgos son una actividad constante del Servicio de prevención de riesgos laborales (SPRL), con el objetivo de eliminar los riesgos para la salud y seguridad de las personas que trabajan en TMB o en el caso de no poderse eliminar, se evalúa el riesgo que puede comportar este peligro para controlarlo.

Para llevar a cabo la vigilancia del riesgo, el SPRL elabora un plan anual de actividades preventivas (PAAP) que, de manera coordinada con los respectivos responsables de las unidades de trabajo, prevé un conjunto de actividades que permiten el control efectivo sobre estos riesgos.

De este modo el sistema de gestión permite establecer un plan de acción (PA) conjunto y permanente en toda la empresa que incluye la formación e información del personal entre otros aspectos, y que tiene como finalidad poner en práctica aquellas acciones correctoras y de mejora necesarias para controlar posibles desviaciones en el sistema.

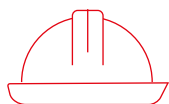
	FMB	TB	AAFF de TMB	PSM
N.º Actualizaciones de las evaluaciones de riesgo	106	15	10	2
N.º Actualizaciones de evaluaciones de riesgos en relación al SARS-CoV-2	117	192	12	4
N.º Evaluaciones de Riesgos de tareas peligrosas	11	2	0	0
N.º Evaluaciones de Riesgos higiénicos	49	14	13	0

Las **actividades preventivas del servicio de prevención**, han sido condicionadas por el mantenimiento de la vigilancia de las medidas de protección frente la pandemia por el coronavirus SARS-COV-2.

	Planificadas	No planificadas	Investigaciones por contagio Covid-19	Notas SST Covid-19 (Número de actualizaciones)
FMB	486	465	184	32
AAFF de TMB	137	1	92	6
TB	531	176	340	36
PSM	6	4		2
TOTAL	1.160	646	616	76

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:



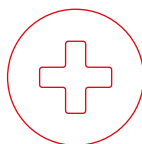
Seguridad en el trabajo



Higiene industrial



Ergonomía y Psicosociología



Medicina del trabajo

Este ejercicio se han constituido tres centros de PRL de referencia (uno para TB y Corporativo y dos para FMB) y unos servicios centrales que los apoyan.

En lo que respecta a sus funciones principales son las siguientes:

Proponer a la dirección el diseño del sistema de gestión de la salud y la seguridad.

Asistir técnicamente las empresas en el ámbito de la salud y seguridad en el trabajo.

Asesorar y ofrecer apoyo a la dirección de la empresa, al personal empleado y a sus representantes legales, así como a los órganos de participación, en materia de seguridad y salud.

Aportar información e impartir formación específica de su ámbito de actuación.

Cualquier otra función que se determine en la legalidad vigente o en las normas convencionales de aplicación.

Fomento de la salud de los trabajadores/as

Este año se ha inaugurado el Centro Médico TMB Salud. Es un salto de calidad en la asistencia sanitaria que el personal podrá recibir directamente dentro de la empresa con una cartera de servicios que, progresivamente, se irán poniendo a disposición. Actualmente ya están operativos los servicios siguientes: la Unidad especializada en la asistencia de lesiones por accidente de trabajo, Diagnóstico por la imagen, Fisioterapia y rehabilitación funcional, Gestión del absentismo por contingencias comunes, Medicina del trabajo y Trabajo social.

Más allá de la asistencia sanitaria de las contingencias laborales, se dispone de un sistema de gestión de las contingencias comunes para colaborar con el/la trabajador/a y el sistema público de salud con el objetivo común de reducir la duración de estos episodios, facilitando diagnósticos y, si fuera posible, también tratamientos por una curación efectiva del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

La empresa también dispone de un programa de asistencia social y sanitaria, mediante el cual se desarrollan actividades como: la atención a las consultas de ámbito social, la ayuda para la deshabituación del tabaco y atención a los trastornos de dependencia a sustancias psicoactivas o ludopatías.

Al mismo tiempo, se desarrollan otras actividades sanitarias y de promoción de la salud dirigidas a reducir el riesgo de enfermedades que prevalecen en nuestra sociedad, destacando las siguientes: promoción de hábitos dietéticos saludables y de pérdida de peso, prevención de enfermedades mentales, prevención del cáncer de colon y de próstata y campañas de vacunación contra el COVID-19 y la gripe.

El 23 de marzo de 2021 se publicó un aviso en la intranet sobre la actualización de la política de Salud y Seguridad en el trabajo: http://tmbnet/rrhh/avisos/avisos_2021/avisos/6_8tmb21.pdf

Participación de la plantilla, consultas y comunicación sobre la salud y seguridad en el trabajo

La participación del personal y sus representantes legales se lleva a cabo a través del Comité de seguridad y salud, que tiene un carácter paritario entre la representación de la dirección y la del personal, que se reúnen periódicamente y con carácter ordinario cada mes. El Comité tiene un reglamento de funcionamiento propio y se formalizan actas firmadas con los temas tratados y sus resultados en temas de acuerdo o desacuerdo.

Las personas trabajadoras participan a través de escritos mediante sus representantes legales o directamente a través de comunicados de riesgo percibido que pueden remitir directamente a su responsable con copia al servicio de prevención.

Participación y consulta de los/as trabajadores/as y sus representantes legales:

	FMB	TB
Reuniones ordinarias del comité de seguridad y salud	11	12
Reuniones extraordinarias del comité de seguridad y salud	0	2
Reuniones monográficas del comité de seguridad y salud	88	0
Respuesta a escritos de los Delegados de prevención	237	6
Respondidas al formularios de riesgo percibido directamente por el personal	72	35
Comunicaciones informativas emitidas por el servicio de prevención	272	418

En todos los casos representa el 100% de las plantillas.



Prevención y mitigación de los impactos en salud y la seguridad de los trabajadores/as directamente vinculados con las relaciones comerciales

Este año, condicionado por la pandemia por el Coronavirus SARS CoV-2, se han priorizado todas las acciones preventivas necesarias para garantizar la salud y seguridad a nuestras instalaciones y vehículos, tanto del propio personal interno y externo como de los/as clientes/as y usuarios/as del servicio ofrecido. Específicamente todas las actividades necesarias para que nuestro personal no representase ningún riesgo durante las relaciones comerciales con los clientes/as y profundizando en los procesos de limpieza para eliminar cualquier posible cadena de transmisión del coronavirus. Como resultado de este esfuerzo, **durante el mes de noviembre se ha renovado el certificado de espacios seguros ante el 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.

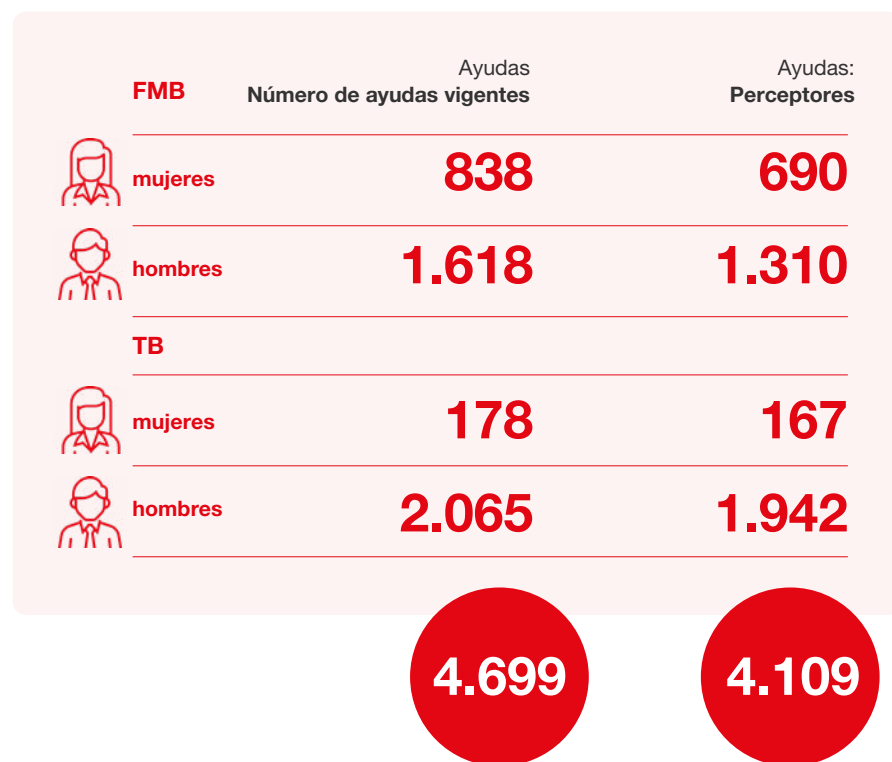
	Personal propio			Externos
	FMB	TB	PSM	
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud	4.224	4.826	29	7.071
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría interna	4.224	4.826	29	7.071
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría externa o certificación	4.224	4.826	29	7.071

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 empleados/das, por las diferentes causas (ayuda guardería, escolar, discapacidad, extrarradio, etc), de forma que a fecha 31/12/2021, casi la mitad de la plantilla percibe algún tipo de ayuda social.



A destacar como novedad que durante el primer trimestre (y en virtud de lo pactado por la prórroga del convenio colectivo de Bus), se generó una nueva ayuda para aquellos empleados/das de TB que tienen pareja con una discapacidad reconocida (hasta ahora solo era por hijos con discapacidad). Esta nueva ayuda ha sido concedida, después de las acreditaciones pertinentes, a **113 personas empleadas de TB (112 hombres y 1 mujer)**.

También es novedad el hecho que por primera vez, y previa adecuación de los sistemas, se ha aplicado la posibilidad de percibir la ayuda escolar al 50%, para que parejas de empleados/das separadas y con custodia compartida, pudieran percibirlo por igual.

Otro cambio a destacar ha sido la sustitución de los talonarios en papel de los “vales comedor”, por tarjetas físicas o bien “virtual/online”.

Trabajo social

TMB mantiene activas las acciones que se llevan a cabo en el ámbito social de apoyo a las personas que lo soliciten. Algunos de los datos principales del ejercicio que se han llevado a cabo desde el ámbito, en número de casos:

	TB	FMB	PSM
Trastornos de dependencia	22	16	2
Asignación y seguimiento de jornadas por motivo social	33	29	8
Turno de conciliación en FMB		12	
Atención repercusiones sociales COVID-19	4	8	

Por lo que respecta al Fondo de Ayuda social, a finales de año había 145 beneficiarios en FMB y 146 en TB.

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 tareas 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 desarrolla 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 261 accidentes de trabajo, **5 de los cuales han sido graves**: un caso *in itinere* y cuatro casos en el centro de trabajo. En cuanto a TB se han producido un total de 412 accidentes de trabajo, **10 de los cuales han sido accidentes graves**: 4 casos *in itinere* y 6 casos en el centro de trabajo.

Gravedad de las lesiones	TB		FMB		PSM	
	N.º	Tasa	N.º	Tasa	N.º	Tasa
Mortales	0		0	0,00%	0	0 %
Graves	10	2,42%	5	1,91%	0	0 %
Leves y muy leves	402	97,57%	256	98,08%	0	0 %

En relación al personal externo, es decir, los trabajadores/as que no son empleados/das pero que están controlados por la organización, se han producido 13 accidentes, de los cuales 9 corresponden a FMB (todos leves) y 4 corresponden a TB (3 leves y 1 mortal).



Dolencias y enfermedades laborales

Durante el año 2021 no se ha notificado ningún caso de enfermedad profesional. Aun así, TMB ha registrado en total 6 nuevos casos de lipodistrofia: 3 en TB concretamente: 2 casos en el Servicio de Salud, Seguridad y Bienestar laboral (SSBL), y 1 en un mando de explotación del CON de Zona franca, y 3 en FMB concretamente: 2 casos en Información centro operativo de Metro (ICOM) y 1 en el Departamento de Salud, seguridad y bienestar laboral (SSBL).

La actividad ordinaria del servicio de prevención, por lo que respecta a la **vigilancia de la salud**, durante este año ha sido condicionada por la pandemia por Coronavirus SARS CoV-2 y la actividad prevista de vigilancia individual de la salud ha quedado afectada en términos de realización de reconocimientos médicos planificados.

Vigilancia de salud planificada:	TB	FMB	PSM
Vigilancia de la salud individual no obligatoria	60	84	0
Vigilancia de la salud individual obligatoria	1.794	1.981	0
Vigilancia de la salud individual por posible exposición al amianto	51	857	0

Vigilancia de salud no planificada:	TB	FMB	PSM
Cambio de categoría	23	38	0
Ingresos	21	48	0
Reingresos	216	299	0
Retornos al trabajo post IT	102	115	0



A continuación se muestran algunos de los datos más significativos del **impacto de la pandemia por Coronavirus SARS CoV-2 en TMB:**

	D. Red Bus	D. Red Metro	Corporativos	PSM, SA y TMB, SL	TOTAL
Casos COVID-19 POSITIVOS (Total acumulado)	520	478	77	5	1.080
Ingresados en el hospital (planta) a fecha de hoy	0	0	0	0	0
Ingresados en el hospital (UCI) a fecha de hoy	0	0	0	0	0
Altas hospitalarias	47	22	8	0	77
Alta por defunción	2	0	0	0	2
Sin ingreso en el hospital	471	456	69	5	1.001
Casos SOSPECHA COVID-19 (total acumulado)	643	426	48	2	1.119
Casos en AISLAMIENTO DOMICILIARIO POR CONTACTO (total acumulado)	1.135	1.020	101	7	2.263
Personal externo que trabaja en instalaciones de TMB con COVID-19 positivos	17	110	0	0	127

Casos que han requerido estudio como contactos estrechos	TB	FMB	PSM
Contactos estrechos	76	188	0
Visitas de atención telefónica, presencial, realización de pruebas diagnósticas y emisión de informes	228	564	0

Seguindo las indicaciones de la Agencia de Salud Pública de Barcelona, las cuales están incluidas dentro del *Procedimiento de actuación para los servicios de prevención de Riesgos laborales frente a la exposición* en el SARS-COV-2, en el momento que desde el Servicio se han detectado tres casos en el mismo centro/turno en un intervalo de tiempo de 14 días, se ha declarado un brote.

Una vez declarado, se han llevado a cabo el conjunto de actuaciones requeridas por las Autoridades sanitarias.

Durante el año 2021 se han investigado en TMB un total de 13 episodios considerados como brotes: 9 en Metro y 4 en Bus

Red de Metro

BROTE 1 (Sagrera Material Móvil)

N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
13	4	20	20	20 negativos

BROTE 2 (Mantenimiento de Roquetes)

N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
5	4	0	0	0

BROTE 3 (Mantenimiento de Vilapicina)

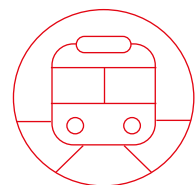
N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
5	2	13	13	11 negativos 2 positivos

BROTE 4 (Zona Franca 2)

N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
14	35	9	9	8 negativos 1 positivo

BROTE 5 (Punto TMB)

N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
4	3	20	20	20 negativos



BROTE 6 (Línea 4)

N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
8	0	7	7	7 negativos

BROTE 7 (Can Boixeres)

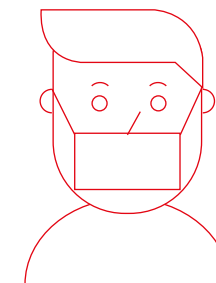
N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
5	4	39	39	38 negativos 1 positivo

BROTE 8 (Sant Genís)

N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
3	2	4	4	4 negativos

BROTE 9 (Línea 9)

N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
5	0	4	4	3 negativos 1 positivo



Red de bus

BROT 1 (Material Móvil de Zona Franca)

N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
4	3	39	39	39 negativos

BROTE 2 (Horta Vestuari)

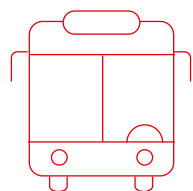
N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
3	0	0	0	0

BROTE 3 (CON de Ponente Noche)

N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
3	3	15	15	15 negativos

BROTE 4 (Oficina de Santa Eulàlia)

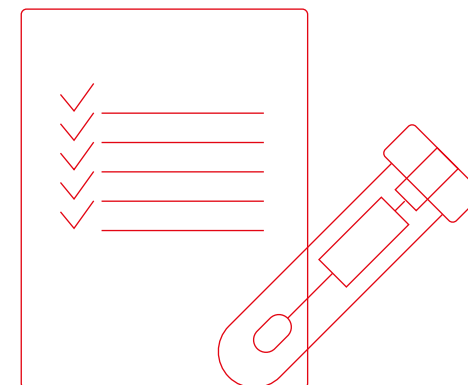
N.º Casos	N.º Contactos estrechos	N.º Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
4	4	12	12	11 negativos 1 positivo



— Estudios serológicos

A lo largo de todo el año en la organización se han ido efectuando pruebas PCR y estudios serológicos (técnica ELISA) para determinar anticuerpos siguiendo las indicaciones previstas en el *Procedimiento de actuación para los servicios de prevención de Riesgos laborales frente a la exposición al SARS-COV-2*.

	PCR	Anticuerpos (ELISA)
TB	14	66
FMB	6	116
PSM	0	0
TMB, SL	0	0



Temas y preocupaciones clave

— Vigilancia higiénica del amianto en FMB

Se sigue llevando a cabo el programa de vigilancia y control de calidad de todos los procesos dentro de los centros, instalaciones y equipos de trabajo donde se ha detectado la presencia de este material.

Acciones del plan de gestión	Actividades
Gestión del plan del amianto	Redacción de la Directriz Gestión MCA y desarrollo en cinco procedimientos y 82 Anexos Actividades.
Vigilancia higiénica	Ambiental: 168 muestreos, analizados con microscopía electrónica de transmisión, en cobertura de toda la red de TMB (estaciones, túnel, talleres, actividades, ...)
Evaluación de materiales en base al P.881	Evaluación de los materiales MCA, en base al procedimiento P.881, y adaptación a nuevas normas de control.
Revisión de pliegos de condiciones y Planes de trabajo en base al P.883	Revisión e integración al P.883, de planes de trabajo de desamiantado de infraestructura, y en el Plan de Desamiantado más complejas como el de retirada de 42 trenes de la red de FMB.
Programa de control de calidad	Integración del Programa de control de calidad Integración del Programa de control de Calidad P.884 a los procesos de desamiantado.

— Vigilancia higiénica de los humos de los motores diésel

Recientemente, el RD 665/1997 sobre protección de los trabajadores/se contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes cancerígenos durante el trabajo se ha modificado por el RD 427/2021, que incorpora dentro de los agentes cancerígenos entre otros, los humos procedentes de las emisiones de los motores diésel, asignando para este contaminante un valor límite que entrará en vigor a partir de febrero de 2023.

Ante esto, desde el servicio de prevención se ha iniciado una serie de actividades para tener un diagnóstico inicial y conocer los niveles existentes de este contaminante en aquellas actividades de la empresa donde intervengan motores diésel. En **FMB** se han realizado **14 muestras en 3 centros de trabajo** y diferentes escenarios de actividades de mantenimiento en interior de túnel, con emisión de humos diésel, y en **TB** se han realizado **30 muestras en 5 centros de trabajo**.

— Verificación implantación Plan de Salud y Seguridad en TB

En el Plan anual de actividades preventivas 2021 se recogió, desde el Servicio de Prevención, la verificación de la implantación de las medidas preventivas derivadas del Plan de Salud y Seguridad frente al coronavirus SARS CoV-2. En este sentido, se han realizado 156 visitas en los centros de trabajo de Transports de Barcelona, SA para verificar la implantación en diferentes ámbitos de la empresa.

A raíz de la auditoría de SARS CoV-2, se añadieron a los informes las oportunidades de mejora detectadas por el equipo auditor: puntuación de cada visita y revisión de las deficiencias de la visita anterior. Fruto de esto se valora mensualmente el resultado de la implantación de las medidas preventivas.





7

Protección del medio ambiente



7.1. Gestión ambiental

La sostenibilidad ambiental en TMB se basa en los siguientes criterios:

Velar porque la protección del medio ambiente se lleve a cabo mediante hitos y directrices concretas de comportamiento en todas las áreas de la actividad de la empresa.

Reducir sus impactos ambientales generados a consecuencia de las emisiones atmosféricas, la captación y el vertido de aguas y la generación de residuos.

Revisar periódicamente el grado de protección ambiental, con el objetivo de detectar puntos débiles y poder disponer de las actuaciones de mejora necesarias.

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 gestión ambientalmente correcta de los productos utilizados.

Informar y formar ampliamente a todo el personal sobre los aspectos medioambientales derivados de su actividad, y motivarlos porque su comportamiento en el trabajo refleje la concienciación medioambiental de toda la organización.

Exigir a los proveedores y a las empresas subcontratadas una concienciación ambiental de acuerdo con la de TMB.
Poner a disposición del público que esté interesado la información sobre los esfuerzos y las actuaciones ambientales llevadas a cabo para mejorar la protección medioambiental.



7.1.1. Prevención de riesgos ambientales

El 16 de octubre de 2019 se publicó la orden ministerial TEC/1023/2019 en la que se establece la fecha a partir de la cual será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria para las actividades clasificadas como nivel de prioridad 3 por la ley. FMB y TB no están incluidos dentro de este nivel, por lo cual no están obligados a establecer esta garantía. A pesar de todo, 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€ por la empresa de TB y 60.000.000€ por la empresa de Metro). El año 2021 no 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 normas ISO 14001 e ISO 50001 favorecen la mejora del comportamiento ambiental y energético de la organización y la prevención de la contaminación, y son garantía del cumplimiento de los requisitos legales aplicables.

A mediados de 2020 la dirección de TMB aprobó el calendario de implantación del **Sistema de gestión ambiental y energético (SGAE)** de FMB.

Según lo previsto, a lo largo del 2021 en FMB se ha realizado la adaptación del marco documental de la SGAE, y se ha trabajado intensamente en la evaluación de los requisitos legales ambientales aplicables a la L3, y en la evaluación de sus aspectos ambientales y usos energéticos significativos. Al mismo tiempo, se ha trabajado en la implantación del control operacional ambiental, tanto a la L3 como en el taller de Sant Genís. Además, para asegurar el buen funcionamiento y eficacia del SGAE, se han coordinado e impartido diferentes acciones formativas relacionadas con el Sistema de gestión.

En el segundo semestre se ha realizado la auditoría interna del SGAE implantado basado en la ISO 14001 e ISO 50001 en la L3.

El próximo año se espera obtener la certificación de la L3, para ampliarla al resto de líneas de la red.

En cuanto a TB, ya dispone de un Sistema de Gestión Ambiental y Energética, basado en las normas ISO 14001

e ISO 50001, implantado a nivel de Dirección de la red de bus en los 4 Centros Operativos de Negocio (CON). Actualmente solo están certificados los centros operativos de Horta y Zona Franca. En 2021 se ha continuado trabajando en el proceso de ampliación del alcance de la certificación y se prevé obtener la certificación del centro de Triángulo Ferroviario en 2022. El CON de Poniente no se podrá certificar, dado que no es posible obtener la licencia ambiental.

Hay que destacar que, en 2021, se ha adecuado el marco documental del Sistema de gestión para dar cumplimiento a los nuevos requerimientos de la nueva versión de la norma ISO 50001:2018. En el mes de septiembre se ha llevado a cabo la auditoría interna y en noviembre la auditoría externa de certificación, donde se ha incorporado por primera vez el CON de Triángulo dentro del alcance. Ambas auditorías se han realizado teniendo como referencia los requerimientos de la nueva versión de la norma ISO 50001.

Todo el trabajo mencionado anteriormente se lleva a cabo de forma integrada en el Sistema de gestión único de TMB, el cual responde a los requerimientos de calidad (ISO 9001 y UNE 13816).

Finalmente, 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

Todos los centros de FMB donde se realiza el mantenimiento del material móvil o las instalaciones tienen implantada la recogida selectiva de residuos industriales. En el primer semestre de 2022 está previsto implantar los proyectos elaborados para mejorar la segregación y almacenamiento de los residuos en el ZAL y a Hospital Bellvitge.

Con el objetivo de incrementar el porcentaje de residuos que se valorizan, en 2021 se ha implantado la recogida selectiva de los residuos asimilables a domésticos en los centros de Santa Eulàlia y Sant Genís, y en todas las dependencias de la L3. Actualmente se está trabajando en su implantación en el centro de Vilapicina, con la previsión de ponerla en funcionamiento en el mes de diciembre del 2022. Al mismo tiempo, se han empezado a realizar visitas periódicas en todos los centros de FMB para verificar el correcto funcionamiento de la gestión de los residuos.

En relación a los centros de TB donde se realiza el mantenimiento del material móvil o las instalaciones, tienen implantada la recogida selectiva de residuos industrial y, desde el 2019, todos los centros de TB tienen instaurada la recogida selectiva de los residuos semejantes a los domésticos en las oficinas y en la zona de abastecimiento de combustible. El 2021 se ha puesto en funcionamiento la logística definida para la recogida selectiva de los residuos

generados en el nuevo centro de la calle Ribes.

En los centros de TB, en el marco del Sistema de gestión ambiental y energética implantado, se definen anualmente objetivos ambientales, algunos de los cuales relacionados con la reducción y optimización de la gestión de los residuos. Por ejemplo, en 2021 se han empezado a realizar visitas periódicas en todos los centros para verificar el funcionamiento correcto de la gestión de los residuos.

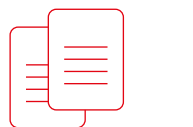
Como parte de la política de ambientalización de TMB y de minimización de residuos, desde el 2019 todas las dependencias de TMB tienen implantado un servicio de alquiler y reutilización de trapos para minimizar la generación del residuo material absorbente contaminado, con código LER 150202. En 2021 se ha tramitado la nueva licitación de este servicio. En los pliegos de condiciones se han incorporado nuevos requerimientos para mejorarlo y hacerlo técnicamente y económicamente más eficiente. Se prevé ponerlo en funcionamiento en enero de 2022.

Finalmente, a lo largo de este año, se ha elaborado toda la documentación necesaria para poder licitar la nueva contratación del servicio de Gestión integral de residuos de TMB (actualmente se encuentra en trámite). En los pliegos de condiciones se han incorporado nuevos requerimientos que permitirán mejorar el servicio.

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 la legislación ambiental establece para los centros de trabajo.

A continuación se hace mención a todos los trámites y permisos realizados a lo largo de este ejercicio:



Informes de situación de suelos: actualmente están vigentes todos los informes de todos los centros, que son de aplicación, de metro y bus. En 2021 Ferrocarril Metropolità de Barcelona ha presentado a la Agencia de Residuos de Cataluña los Informes de Situación Preliminares de Suelos de la receptora de Sagrera y de la receptora de Zona franca ZAL. Asimismo, ha presentado el informe correspondiente para el conjunto de subestaciones de transformación.



Permisos de vertido de aguas residuales: actualmente están vigentes los de todos los centros, que les son de aplicación, de metro y bus. En 2021 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 Can Boixeres, Roquetes, Triángulo Ferroviario y Can Zam de metro y del centro de Zona Franca 1 de bus, que se encuentra actualmente pendiente de resolución por parte de la AMB.



Trámites de los focos emisores a 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. Hay que destacar que, en el primer trimestre del 2021, Ferrocarril Metropolità de Barcelona ha presentado el plan de gestión de disolventes del centro de Sagrera.



Estudios de minimización de residuos: actualmente están vigentes los de todos los centros, que son de aplicación, de metro y bus. En 2021 la organización ha elaborado y presentado a la Agencia de Residuos de Cataluña los estudios de minimización de los centros de Can Zam, Santa Eulàlia, Sagrera y Can Boixeres de metro y del centro de Triángulo de bus.



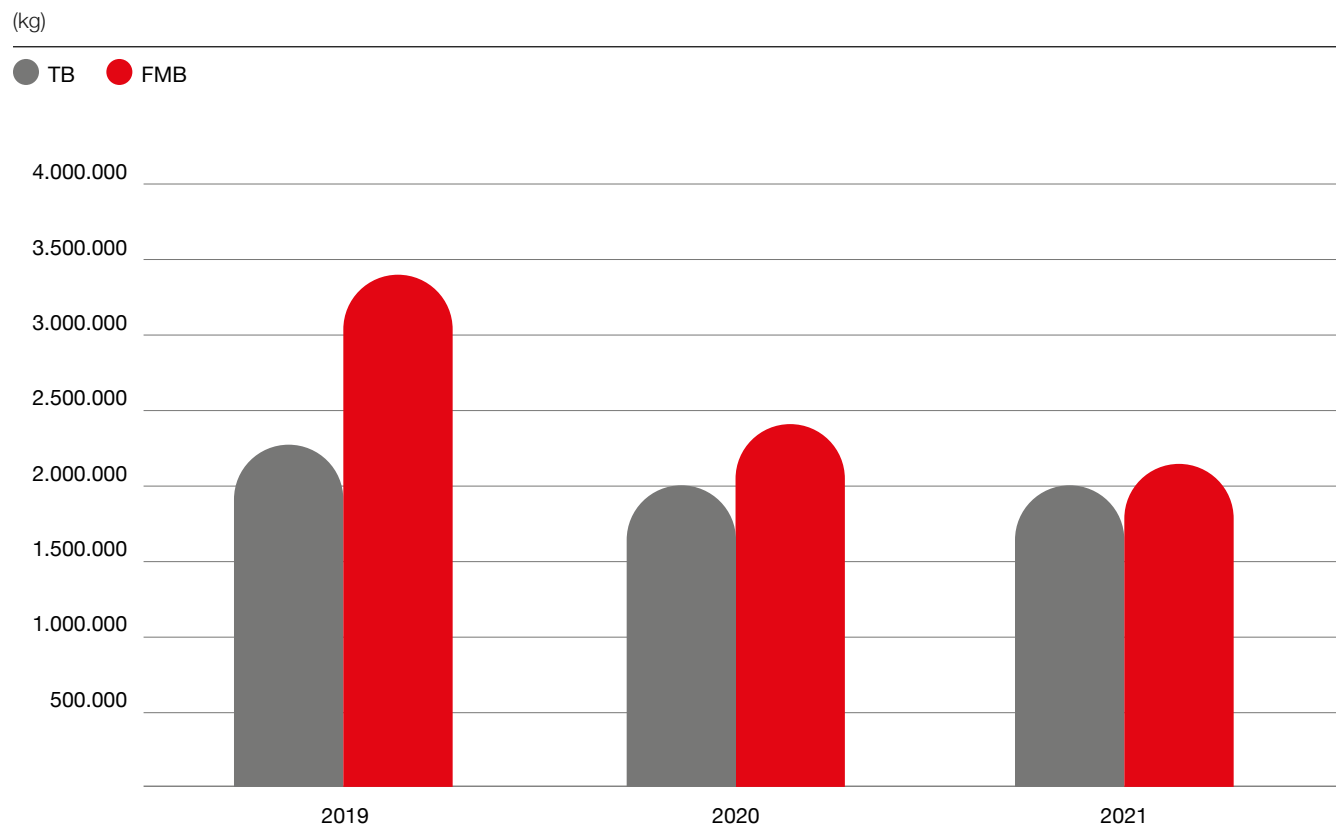
Tramitación y mantenimiento de las licencias de actividades de los talleres de Metro: se ha elaborado y presentado en el Ayuntamiento de Barcelona el proyecto de cambio sustancial del expediente de licencia ambiental del centro de Sagrera para adecuarlo a la situación actual. También se ha realizado el control inicial del centro de Sant Genís y de Roquetes por parte de una Entidad Ambiental de Control.

Datos de residuos de TMB

En el año 2021 se ha generado, en Metro, un total de 2.102,3 Toneladas de residuos, frente las 2.450,4 Toneladas del año 2020 y en Bus, se han creado un total de 2.014,1 Toneladas de residuos, frente las 1.982,9 Toneladas del año 2020.

Todos los residuos que se generan en TMB son tratados a través de transportista y gestor autorizado.

Evolución de la cantidad de residuos de TMB



Los residuos que se han generado con más cantidad (>100 Tm/año) en FMB son: carril de metro, metales, residuos banales, residuos acuosos gestionados con camión cuba que se generan en el proceso de lavado de trenes y de los separadores de hidrocarburos, escombros, barro edar, madera y ruedas de trenes. En un segundo orden de importancia (>20Tm/año) hay fosas sépticas, aguas con hidrocarburos y papel/cartón.

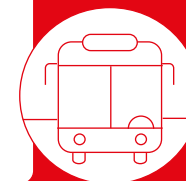
En TB, los residuos que se han generado en mayor cantidad (>100 Tm/año) son: vehículos fuera de uso, residuos acuosos gestionados con camión cuba que se generan en el proceso de lavado de buses y de los separadores de hidrocarburos, banales y metales. En un segundo orden de importancia (>*50Tm/año) están el líquido refrigerante, aceites, baterías de calcio y papel cartón. A continuación (>*20Tm/año) la madera, el papel y cartón y los trapos y absorbentes o filtros de aire.

Los principales residuos que se han generado el 2021 han sido:

RESIDUO	Kg
carril metro	635.420
metales	374.945
banales	242.470
aguas lavado grafitis contaminadas	197.854
ruinas	115.960
fangos edar	113.937
madera	111.228
ruedas metro	110.550
fosas sépticas-xm	61.720
aguas con hidrocarburos	29.277
papel y cartón	26.287
extintores	15.087
eléctrico/electrónico_51	12.231
aceites	9.721
vídrio	6.488
envases pl.valorizables	6.171
lámparas y fluorescentes_31	3.951
vehículo fuera de uso	3.160
baterías níquel/cd	3.105
trapos y absorbentes o filtros de aire	2.773



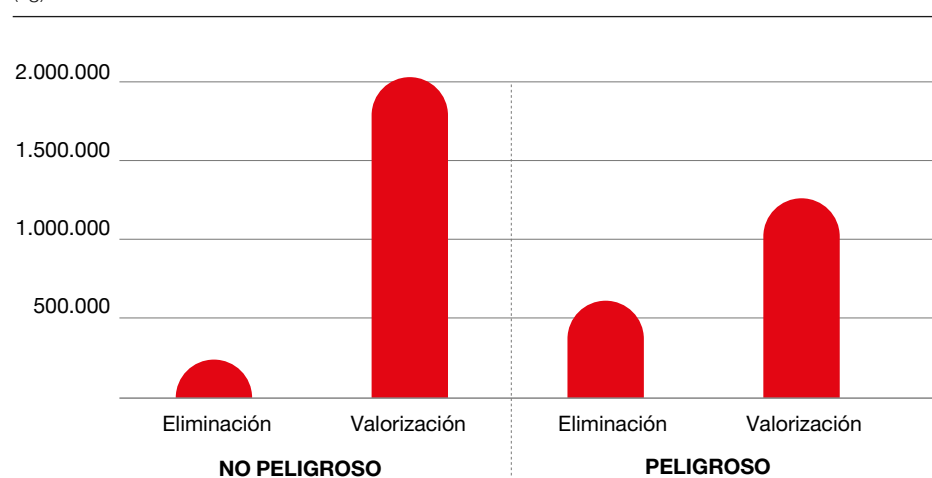
RESIDUO	Kg
vehículo fuera de uso	1.004.265
aguas con hidrocarburos	309.940
banales	192.774
metales	114.974
líquido refrigerante	79.388
aceites	78.026
baterías de calcio	66.695
papel y cartón	57.764
madera	26.210
trapos y absorbentes o filtros de aire	22.252
vídrio	13.900
filtros de aceite/gasoil	8.135
envases ligeros	6.858
eléctrico/electrónico_51	4.931
aluminio	4.060
envases pl.valorizables	3.755
extintores	3.431
envases met.valorizables	2.288
fosas sépticas-xm	2.220
pintura o barniz	2.118



En el gráfico siguiente se puede ver la cantidad de residuos generados durante 2021 en TMB, diferenciando según si se trata de residuos peligrosos o no peligrosos según el Catálogo de Residuos de Cataluña, y diferenciando según la vía de tratamiento final que han recibido (valorización o eliminación).

Cantidad de residuos generados en TMB según tipos de tratamiento

(kg)



Cómo se puede ver, la gran mayoría de los residuos generados en TMB se valoriza. De este modo el 80% de los residuos generados se reutilizan, se reciclan o se lleva a cabo una valorización energética, entre otros métodos.

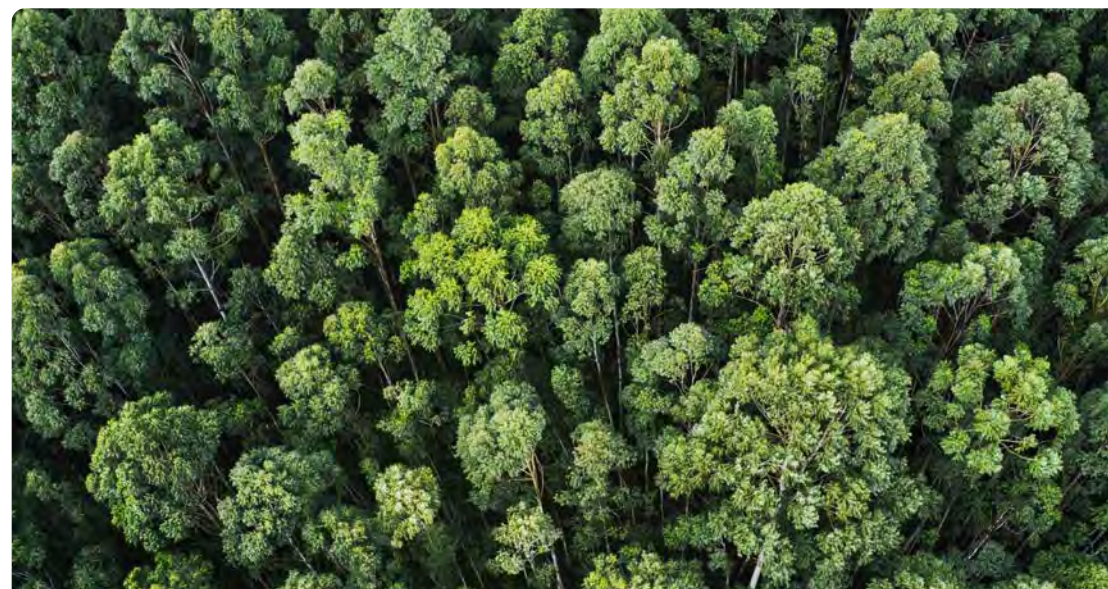
Desperdicio alimentario

En cuanto al desperdicio de alimentos, a pesar de no ser una cuestión relevante para TMB, dada la naturaleza del servicio que presta la compañía, a principios del año 2022, procedente del excedente facturado de lotes de Navidad de 2021, se hizo la donación de los alimentos de los 482 lotes que no se recogieron en el Banco de alimentos. La parte correspondiente al alcohol se devolvió y descontó de la factura del proveedor.

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 lo tanto, la incidencia de TMB a la biodiversidad no es relevante.

Hay que destacar que, el mes de mayo, en colaboración con la Federación Catalana de Actividades Subacuáticas (FECIDAS) y el apoyo logístico de *SubLimits Diving Center*, TMB patrocinó la **iniciativa solidaria medioambiental**, que se llevó a cabo en la zona de baños del Fòrum de Barcelona por submarinistas del club de buceo Helisub, del cual forman parte una cincuentena de empleados/as de bus y metro. El grupo de buceadores voluntarios, a lo largo de 4 horas, consiguieron sacar del fondo marino **más de 300 kg de desechos**.



7.3. Minimización del uso de recursos

7.3.1. Agua

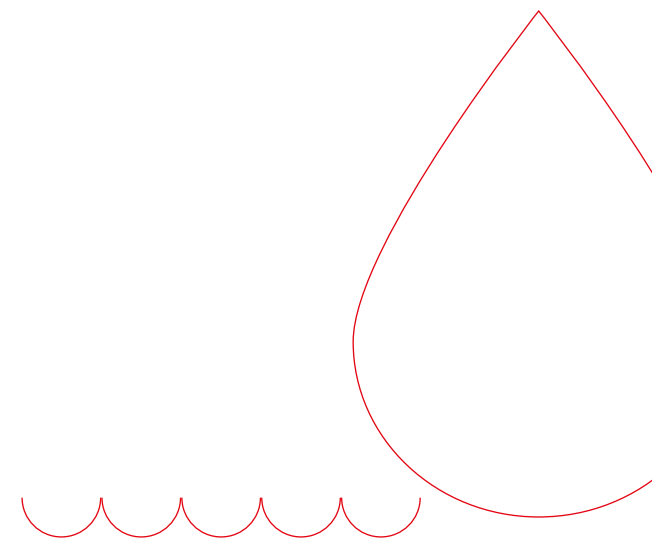
La disminución de carga contaminante de las aguas abocadas al alcantarillado y la minimización de residuos especiales generados por los procesos de limpieza y/o tratamiento de aguas residuales, representan una oportunidad de reducción de costes ambientales y económicos. Durante el 2021 la organización ha estado trabajando en la elaboración del **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 el tratamiento. Metro tiene previsto finalizarlo a finales de año. La idea es hacer extensibles las conclusiones y acciones resultantes del estudio al resto de centros de FMB y TB.

Por otro lado, FMB aprovecha las aguas filtradas en el metro para hacer un retorno en el 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 L'Hospitalet de Llobregat). Según datos del año 2020, el porcentaje de aprovechamiento del agua de la red es aproximadamente del 23,51% del total de la red.

En este sentido, el Ayuntamiento de Santa Coloma de Gramenet y el área Metropolitana de Barcelona, quieren crear un refugio de biodiversidad en Santa Coloma para renaturalizar el río Besòs. El agua procedente del bombeo de la Línea 1 de la red de metro alcanzará la balsa didáctica. Ésta formará parte de uno de los objetivos de la iniciativa que es hacer de este entorno un espacio educativo para el desarrollo de actividades de divulgación y ciencia ciudadana.

El **consumo de agua** en Ferrocarril Metropolità de Barcelona durante el año 2021 **ha sido de 72.159 m³** frente a los 62.493m³ del año anterior, es decir, ha crecido un 15,5%. En cuanto a Transportes de Barcelona, S.A durante el año 2021, **el consumo de agua ha sido de 34.312 m³** frente a los 31.099m³ del año anterior, es decir, ha aumentado un 10,3%.

El consumo de agua durante el año 2021:
Ferrocarril Metropolità de Barcelona **72.159 m³**
Transportes de Barcelona, S.A **34.312 m³**



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, y dónde reafirma, una vez más, su compromiso en la eficiencia energética y la reducción de las emisiones de efecto invernadero.

Tal como se establece en la nueva política energética, TMB se compromete a:

- 1** Establecer un Sistema de gestión energética, adaptado a sus actividades y a su servicio, que proporcione un marco de trabajo para el establecimiento y seguimiento de objetivos e hitos energéticos, basado en la norma ISO 50001:2018.
- 2** Asegurar la disponibilidad de información, formación y de recursos, para lograr los objetivos e hitos energéticos definidos, 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, y 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 para avanzar en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como de promoción de las energías renovables y de mejora de la eficiencia energética.

En este ámbito, la organización ha contratado una empresa especializada por lleva a cabo una auditoría energética del metro y de la flota de bus, donde se analizan en detalle los suministros energéticos y se proponen acciones para reducir el consumo energético.

Finalmente, este año 2021, TMB ha resuelto por concurso público la contratación del suministro de la energía eléctrica para la red de metro para los próximos años 2022 y 2023. El contrato, que especifica que la electricidad suministrada será 100% de origen renovable, es fruto de una licitación conjunta en Metro de Bilbao SA, Metro Málaga SA y Sociedad Concesionaria Tranvía de Murcia, el cual se adjudicó a Endesa Energía, SA.

Consumo energético en el metro

CONSUMO ENERGÉTICO DE FMB (MILES DE KWH)(*)				
	2021	2020	Difer.	% difer
Consumo de energía eléctrica	267.431,9	241.834,7	25.597,2	10,6%
Energía tracción trenes	179.066,9	160.631,5	18.435,3	11,5%
Energía Baja tensión	88.365,0	81.203,1	7.161,9	8,8%
Gas natural edificios e instalaciones	8.537,1	6.775,3	1.761,7	26,0%
Gasoil de automoción (litros)	32.121	45.967	-13.846	-30,1%

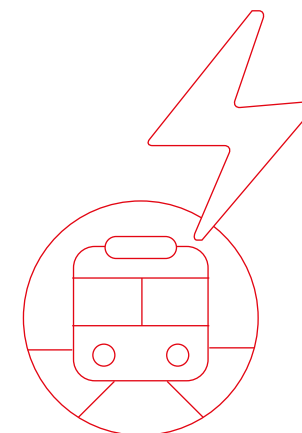
(*) Nota: No incluye el consumo de la L9/L10.

El mayor consumo de la energía tracción de los trenes se explica sobre todo por el incremento de los coches-km totales realizados y, en menor medida, por un ligero aumento del consumo unitario, que ha pasado de 217,85 kWh/100 coches-km totales el 2020 a 218,42 kWh/100 coches-km totales el 2021, un 0,3% más.

El consumo energético en Megajulios de FMB del año 2021 ha crecido un 10,9%:

CONSUMO ENERGÉTICO DE FMB EN MEGAJULIOS (*)				
	2021	2020	Difer.	% difer
Consumo de energía eléctrica	962.754.782,4	870.604.830	92.149.952	10,6%
Energía tracción	644.640.757,2	578.273.530	66.367.228	11,5%
Energía Baja tensión	318.114.025,2	292.331.300	25.782.725	8,8%
Gas natural edificios e instalaciones	30.733.423	24.391.166	6.342.257	26,0%
Gasoil de automoción (litros)	1.315.034	1.881.889	-566.855	-30,1%
TOTAL CONSUMO ENERGÉTICO (Megajulios)	994.803.239	896.877.885	97.925.354	10,9%

(*) Nota: No incluye el consumo de la L9/L10.



Fomento de la eficiencia energética en el metro

Recuperación de energía de frenada:

Se han puesto en marcha los recuperadores de energía de frenada en las subcentrales de Canyelles y Laguna. Se prevé obtener una recuperación alrededor de 1 MWh por recuperador y año.

Alumbrado LED: se ha migrado a luminarias LED en todos los túneles de la red convencional y a tubos LED la iluminación de 29 andenes de la red. Se ha renovado íntegramente la nave de vías de Can Boixeres, con el que el 100% de los talleres de Material Móvil y Vías ya disponen de este tipo de alumbrado, con el ahorro que éste supone.

Proyecto de electrificación de Bus: para alimentar las cocheras de bus desde el metro, se ha ejecutado la acometida de Alta tensión en la cochera de Zona Franca desde la subestación receptora de Zona Franca (L9), y se ha iniciado la ejecución de la acometida de Alta tensión en la cochera de Triángulo Ferroviario desde la subestación receptora de Sagrera (L9). También se han empezado los trámites con las administraciones para construir una nueva subestación receptora de propiedad de TMB en la cochera de Horta con una línea de acometida de 110 kV.

Proyecto MetroCHARGE:

Presentado a la convocatoria de ayudas del programa *Moves Projectos Singulares II*, consistente en instalar una red de cargadores ultra-rápidos de vehículos en toda el área metropolitana que sea energéticamente autosuficiente. El suministro de energía provendría de la recuperación en el frenado de los trenes y de plantas solares fotovoltaicas. Incluye la instalación de un total de 13 recuperadores de energía (con el que la red quedará 100% equipada) y 5 plantas solares fotovoltaicas (el 100% de las cubiertas disponibles).

Ventilación de red: se ha desarrollado el modo de funcionamiento “Eficiencia energética” en la plataforma de inteligencia artificial que controla la ventilación (RESPIRA).



Consumo energético en el bus

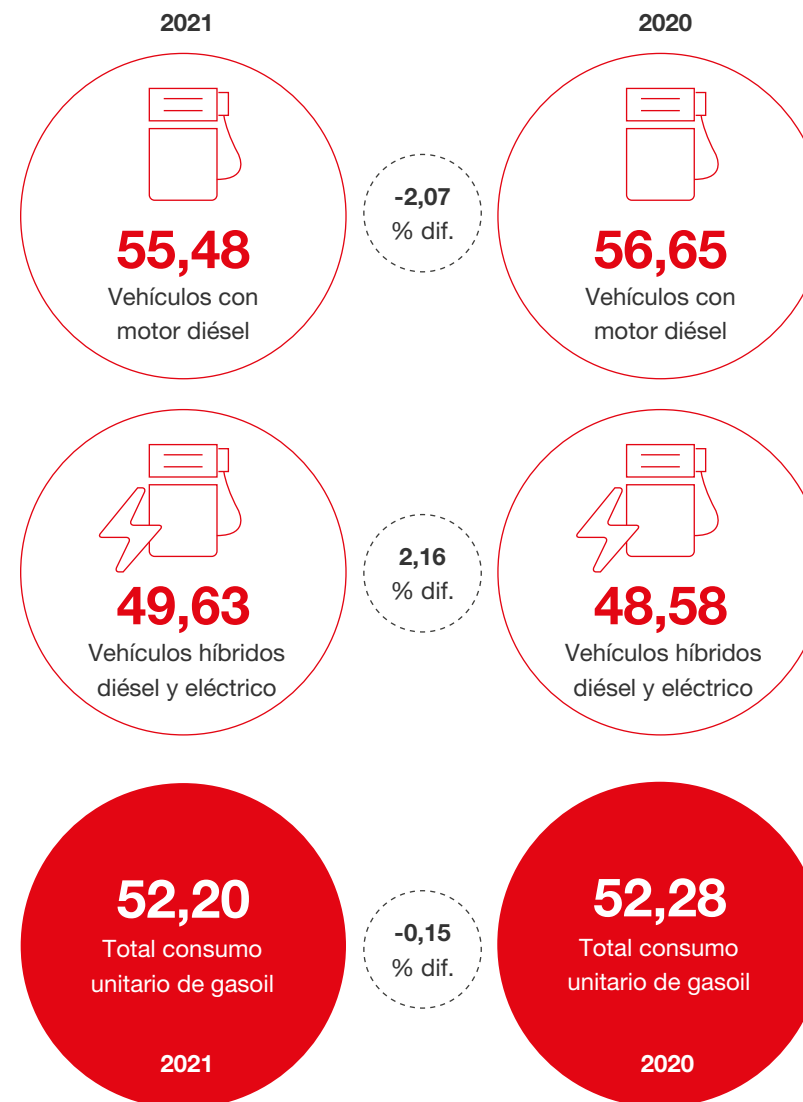
— Consumo de carburante de la flota de bus

El año 2021, dado que la flota de bus de TMB ha realizado más kilómetros que el año anterior, el consumo de carburante ha crecido. Este año se han consumido 14,3 millones de litros de gasoil, lo que representa un aumento del 2,6% respecto al año anterior, pero notablemente inferior en 2019. En cuanto al consumo de gas natural comprimido (GNC) ha aumentado un 14,7% respecto en 2020, puesto que se ha pasado de 10,33 millones de kg en 2020 a 11,85 millones de kg el 2021. De igual manera, el consumo de kWh de los autobuses eléctricos ha crecido notablemente, debido a la electrificación de la línea H16 con la incorporación de nuevos autobuses articulados eléctricos a lo largo del ejercicio.

Año	Gasoil (miles de litros)	GNC (miles de kg)	Electricidad (miles kWh)
2017	16.060	11.659	175
2018	16.778	11.243	166
2019	17.179	11.590	195
2020	13.934	10.330	440
2021	14.298	11.851	1.719

El consumo unitario de gasoil medio, litros por cada 100 km recorridos, **ha disminuido un -0,15% en 2021**

Consumo unitario de gasoil (litros/100 km totales)



En cuanto a la flota propulsada con GNC, el consumo unitario medio ha sido de 64,45 kg por cada 100 km recorridos, lo que ha supuesto un incremento del 1'6% respecto al año anterior.

CONSUMOS ENERGÉTICOS DE TB

	unitat	2021	2020	Difer.	% Dif
Consumo de energía eléctrica	miles de kWh	9.843,1	8.451,3	1.391,8	16,5%
Gasoil flota de autobuses	miles de litros	14.298,2	13.934,0	364,2	2,6%
Gasoil flota auxiliar de vehículos	miles de litros	346,2	338,4	7,7	2,3%
Gas natural edificios e instalaciones	miles de kWh	13.103,0	10.648,9	2.454,1	23,0%
Gas natural flota de autobuses	miles de kg	11.851,1	10.330,5	1.520,6	14,7%

Finalmente, el consumo total de energía consumida en TB en Megajulios del año 2021 ha aumentado un 9%:

CANTIDAD DE ENERGÍA CONSUMIDA EN TB EN MEGAJULIOS

	unidad	2021	2020	Difer.	% Dif
Consumo de energía eléctrica		35.435.246	30.424.633	5.010.613	16,5%
Gasoil flota de autobuses:		585.369.536	570.459.184	14.910.353	2,6%
Gasoil flota auxiliar de vehículos		14.172.691	13.856.025	316.666	2,3%
Gas natural edificios e instalaciones:		47.170.663	38.336.076	8.834.587	23,0%
Gas natural flota de autobuses		596.795.679	520.220.982	76.574.697	14,7%
TOTAL ENERGIA CONSUMIDA		1.278.943.816	1.173.296.900	105.646.916	9,0%

La flota propulsada con **GNC**, el consumo unitario medio ha sido de **64,45 kg por cada 100 km recorridos**



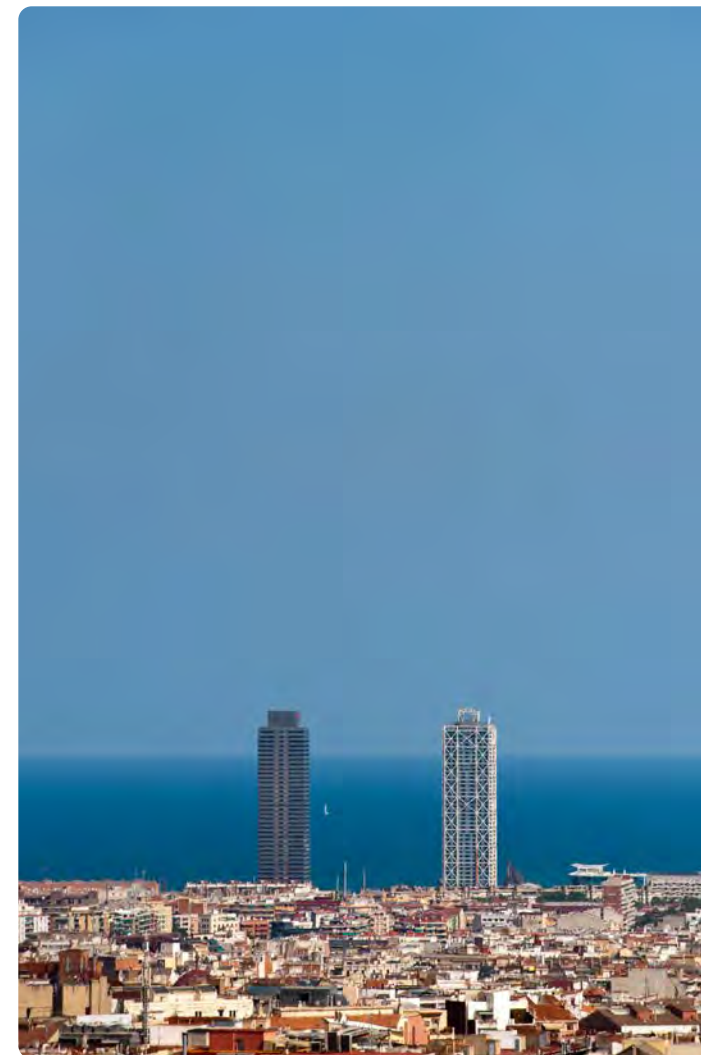
7.4. Lucha contra el cambio climático

7.4.1. Emisiones

TMB realiza su actividad teniendo cuidado del medio ambiente y situando la ciudad de Barcelona como una de las pioneras 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 2021, 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 CO₂ correspondiendo al año 2020, verificado por una entidad acreditada. El informe de verificación se ha presentado en esta Oficina.

Finalmente, Ferrocarril Metropolità 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, y 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. Así mismo, se ha continuado con el programa de ambientalización de la flota de Bus que tiene que permitir reducir las emisiones atmosféricas de la red de superficie.



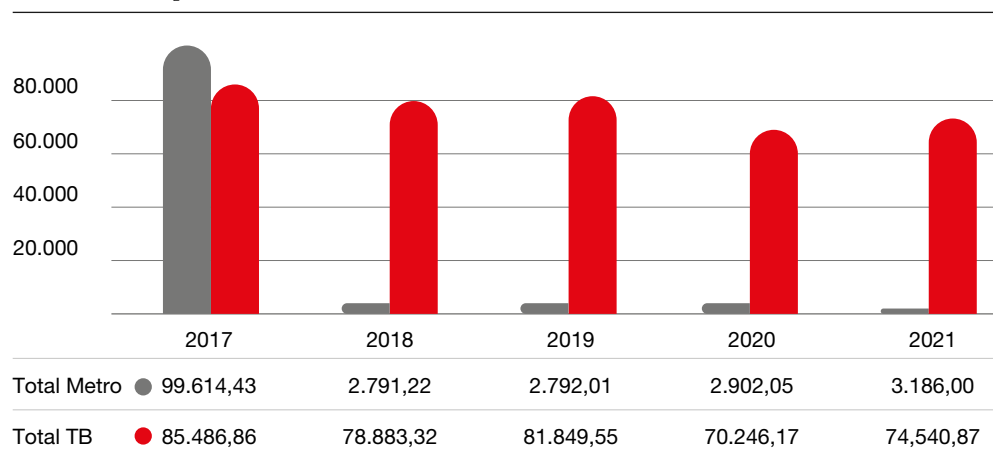
Datos de emisiones

Desde enero 2018 toda la electricidad en alta tensión que compra TMB es verde. Asimismo, desde enero del 2016 toda la electricidad en baja tensión que compra TMB lo es. Ésto se traduce en una drástica reducción de las emisiones de CO₂.

Las emisiones de CO₂ de 2021 se han estimado tomando como premisa que los consumos de gases refrigerantes se mantienen igual que los del año anterior.

Emisiones CO₂

(toneladas de CO₂)



Nota: No incluye línea L9/10 de metro.

A partir de los datos de emisiones de CO₂ del año 2021, 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		
	2021	2020	% dif.	2021	2020	% dif.
Toneladas de CO ₂	74.541	70.246	6,1%	3.186	2.902	9,8%
Coches-km total (miles)	46.656	43.198	8,0%	81.982	73.735	11,2%
kg CO₂/coche-km total	1,60	1,63	-1,8%	0,039	0,039	-1,3%
viajeros transportados (millones)	147,27	115,47	27,5%	261,75	204,63	27,9%
kg CO₂/viajero	0,51	0,61	-16,8%	0,012	0,014	-14,2%

Nota: No incluye línea L9/10 de metro.

En FMB, las emisiones de CO₂ han crecido un 9,8% por un mayor consumo de combustibles fósiles. El hecho de haber hecho más coches-km recorridos y haber transportado más viajeros que el año anterior, explica la disminución de ambos ratios en 2021, especialmente en el caso de los Kg de CO₂ por viajero transportado.

En TB, en 2021 las emisiones de CO₂ han crecido un 6,1% porque ha habido un mayor consumo de carburantes y energía, debido al incremento de kilómetros recorridos por la flota (8,0%). El hecho que el aumento de la oferta haya sido superior a las emisiones, ha hecho que el ratio kg de CO₂ baje un -1,8%. De igual manera, el incremento de viajeros del 27,5% ha hecho que el ratio kg de CO₂ por viajero transportado haya bajado notablemente (-16,8%).

Medidas de lucha contra el cambio climático

— Inversión en paneles fotovoltaicos para generar energía verde

En noviembre entraron en servicio tres nuevas estaciones la línea 10 Sur de metro con las cuales se completó el trayecto que transcurre por el viaducto. En cada una, el departamento de Políticas Digitales y Territorio ha instalado un centenar de paneles fotovoltaicos para promover la generación de energías verdes. Esta actuación se completará con la instalación de paneles en la cubierta de los talleres de la Zona Franca.

— Inversiones en material móvil 2020 para reducir las emisiones

El reto para mejorar la calidad del medio ambiente y conseguir unas ciudades más saludables se plasma en el Plan de Renovación de la flota de bus para el período 2019-2021, acordado con la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), que supone la adquisición vehículos de las tecnologías más limpias disponibles. Como resultado de las licitaciones de los años 2020 y 2021, a continuación se presenta la tabla resumen de las adjudicaciones:

LICITACIONES AUTOBUSES 2020-2021				
Marca	Tipología	Tecnología	Cantidad	Año del concurso
Man	Estándar	Híbrido Suave*	30	2020
Mercedes	Articulado	Híbrido Suave*	16	2020
Solaris	Estándar	Híbrido Série	30	2021
Caetano	Estándar	Hidrógeno	8	2020
Indcar	Mini	Combustión	10	2021
Man	Estándar	Híbrido Suave	85	2021-2025
Man	Articulado	Híbrido Suave	23	2021-2025
BYD	Estándar	Eléctrico	25	2021-2025
Solaris	Estándar	Eléctrico	24	2021-2025
irizar	Articulado	Eléctrico	29	2021-2025
Volvo/Unvi	Doble piso	Híbrido paralelo**	24	2021-2025
Total			304	

Nota:

*Híbrido suave o Mild Hybrid: lleva un sistema de acumulación de 48 voltios que ayuda al motor en la salida y recupera un poco la energía de frenada. No puede circular en modo eléctrico puro y el sistema híbrido ayuda levemente a reducir el consumo. Es más barato y puede mantenerse sin procedimientos de alta tensión. Puede llevar el hashtag ECO igual que el resto de autobuses híbridos.

**Híbrido paralelo: son aquellos vehículos que la tracción del motor térmico va conectada directamente a las ruedas y puede trabajar en modo térmico solo o, al mismo tiempo, en modo eléctrico y térmico.

Del proceso de Licitación llevado a cabo el 2021 que representa 210 autobuses, 78 serán eléctricos puros (29 articulados y 49 estándares), 108 serán híbridos de gas natural comprimido (85 estándares y 23 articulados) y 24 serán híbridos de dos pisos.

Además de estas compras, y en respuesta a una petición de AMB, la empresa está gestionando la compra de vehículos para varios operadores del área metropolitana. Enconcreto 87 vehículos híbridos y 39 de eléctricos que entrarán en servicio a principios de 2023.

A finales de 2021 el conjunto de la flota de autobuses propulsados con **GNC, vehículos híbridos y eléctricos** representaban el **69,1% del total**

— Renovación de la flota auxiliar de TB y FMB

Los vehículos de la flota auxiliar son aquellos que sin dar servicio al transporte de viajeros, se utilizan para transportar equipos de trabajo, maquinarias y/o herramientas, para realizar el mantenimiento y reparaciones a la red de metro y bus.

En el período de 8-10 años de funcionamiento los vehículos de la flota auxiliar llegan al final de su útil y su mantenimiento tiene un coste superior a su valor residual, por lo cual se hace necesaria la compra de nuevos vehículos para sustituir los más antiguos.

Toda la flota auxiliar adquirida corresponde a flota 100% eléctrica, con el consiguiente ahorro de combustible y una reducción muy importante de emisiones de CO₂, consiguiendo el firme objetivo de disminuir así la huella de carbono. Este año 2021 se ha licitado, al mismo tiempo que se hacían licitaciones para la adquisición de nueva flota de autobuses, la renovación de flota auxiliar, tanto de Ferrocarril Metropolità de Barcelona como de Transports de Barcelona, mediante una licitación distribuida en diferentes lotes.

— Desarrollo de la infraestructura eléctrica para los autobuses eléctricos

En mayo de 2021 finalizó la primera fase de la instalación de la infraestructura eléctrica en la cochera de Triángulo y en la calle. Esta primera fase constaba de un total de 30 cargadores con carga de oportunidad en la misma cochera y 2 cargadores más en la calle del Cisell y 2 más en la Avinguda de Maristany. Esta infraestructura apoya a la primera línea 100% eléctrica de la ciudad, la H16, Ps. de la Zona franca – Fòrum Campus Besòs.

Actualmente, se está trabajando para poder electrificar las líneas V15 y H12. Se han adjudicado los cargadores ubicados en la calle en los terminales de línea. Se está licitando 16 cargadores con carga de oportunidad y 12 de carga nocturna (overnight) para la cochera de Horta, donde se establecerá la línea V15, y se ha finalizado la redacción del proyecto para 21 cargadores de oportunidad y 20 de carga nocturna para la cochera de Zona Franca, donde va asignada la línea H12. En Zona Franca ya se dispone de acometida eléctrica procedente de la L9/10 de metro para el suministro eléctrico a la nueva flota de e-buses que llegará en 2022.

— Planta de suministro de hidrógeno

La empresa Iberdrola pondrá en marcha este diciembre la planta de suministro de hidrógeno verde para la flota de ocho autobuses de hidrógeno, la primera unidad de la cual (un bus estándar modelo H2 City Gold LHD, fabricado por Caetano) llegó a finales de diciembre de 2021. Estos tipos de autobuses, que emiten únicamente vapor de agua, se abastecerán de hidrógeno verde en la planta de abastecimiento situada en el polígono de la Zona Franca.

— Contratación de electricidad de origen renovable para oficinas y dependencias

A mediados de año se resolvió el concurso para suministrar energía eléctrica en baja tensión los próximos tres años y medio con destino a edificios corporativos, como la sede central de la Zona Franca, las cocheras de autobús de la Zona Franca y Poniente y otras dependencias, además de asegurar el suministro a las estaciones de metro en caso de fallo de la alta tensión. La adjudicación recayó en la comercializadora de creación reciente y orientada a las energías verdes, Nexus Energía. Esta suministrará hasta el 2023 los 9,92 GWh anuales de consumo estimado de electricidad de origen renovable.



Participación de Transportes de Barcelona en proyectos de lucha contra el cambio climático

Con el fin de buscar la eficiencia y la mejora medioambiental, se ha participado en varios proyectos de tecnología e innovación:

- **Proyecto europeo ASSURED** (*fast and smart charging solutions for full size urban heavy duty Applications*) que fomenta la innovación en la carga rápida de los vehículos. En este ejercicio se han finalizado las demostraciones en que han participado autobuses eléctricos de Irizar, Solaris y VDL, así como cargadores de Jema, Heliox y ABB. Se han compartido los resultados con el resto de partners del proyecto.
- **JIVE 2 (Joint initiative for Hydrogen Vehicles across Europe)** para autobuses de hidrógeno: Bajo este paraguas, TB incorporará (a principios de 2022) 8 autobuses, el primero de los cuales llegó en diciembre de 2021. Serán los primeros vehículos de este tipo y darán lugar a la primera infraestructura de abastecimiento a nivel nacional. Por su participación en JIVE2, recibirá más de 1,2 millones de euros en subvenciones. Durante el 2021 TB ha entrado a formar parte del proyecto europeo JIVE-2 que tiene como objetivo desplegar 152 autobuses nuevos de pila de combustible de hidrógeno, con cero emisiones, y la infraestructura asociada, en 14 ciudades europeas. Es un consorcio que está formado por 23 socios de 9 países.



7.4.2. Otros tipos de contaminación

En 2021 TB dispone de un **Cuadro de mando ambiental y energético** que permite hacer el seguimiento de la evolución de los consumos energéticos, de las emisiones generadas y de las emisiones evitadas. Además, se ha trabajado al mejorarlo, especialmente en la relativización de indicadores, para poder realizar un análisis de causas más cuidadosa, en caso de detectar desviaciones.

El 2020 se desarrolló una nueva metodología para el cálculo de los factores de emisión de NOx y PM de la flota de TB. Tal como estaba previsto, este año, se han cargado los nuevos factores de emisión en el Cuadro de mando para su seguimiento.

Plan de retirada de materiales con contenido de amianto

Durante el año 2021 se ha hecho un total de 58 actuaciones de retirada de materiales con contenido de amianto, que representan 30.885 kg de fibrocemento retirado en la red. Hasta la actualidad se ha retirado el 55% del amianto de la red de metro, se ha tratado o protegido el 20% y queda por retirar el 25%.

Están previstas varias actuaciones de cara a 2022, las más relevantes serán la retirada de plafones en los andenes de Maragall (L5) y las actuaciones en Liceu y Drassanes (L3), que se harán coincidir con los diferentes cortes de servicios previstos por obras de vías.

Medidas contra la contaminación vibroacústica del metro

La principal contaminación generada por la operación del metro es la vibroacústica. Durante el año se han hecho una serie de actuaciones destinadas a mitigar problemas de vibraciones en diferentes puntos de la red:

- » Renovación de 4.000 metros de vía, balasto y traviesas con instalación de fijaciones antivibratorias en diferentes puntos de la red: en la L1 entre Plaça de Sants y Espanya, en la L4 a Jaume I y Alfons X, y en la L5 a Entença, Hospital Clínic y San Ildefons.
- » Instalación de 760 fijaciones antivibratorias a la L1, entre Rambla Just Oliveres y Can Serra y, por parte de Infraestructures.cat, en la L9 Norte, a Bon Pastor.
- » Instalación de un equipo modificador de fricción rueda-carril en la L5, entre Gavarrà y San Ildefonso, con la instrumentación para valorar la eficacia en el retraso del desgaste ondulatorio del carril.



7.4.3. Fondos Next Generation EU

A través del área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y los Ayuntamientos de Cornellà de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià del Besòs, **TMB ha solicitado subvenciones por valor de 84,1 millones de euros** para la ejecución de proyectos de transporte público y digitalización **con el objetivo principal de reducir las emisiones**. Estas subvenciones están articuladas desde el *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)*.

Las actuaciones para las cuales se han solicitado estas subvenciones son:

4 nuevos trenes para el servicio de metro.

99 autobuses eléctricos de 12 metros y 24 de 18 metros.

Infraestructuras para la carga de autobuses eléctricos en las cocheras de Triángulo y Zona Franca.

Videovigilancia y nuevos sistemas de información al usuario en el bus.

Digitalización de elementos de información a las estaciones de metro.

Digitalización de la gestión y mantenimiento de activos de metro.

Pago del billete sencillo a bordo del bus con tarjeta bancaria.

En relación a los proyectos que está previsto ejecutar desde TMB, para el 2022 se espera una nueva convocatoria del propio MITMA y varias convocatorias del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico enmarcadas en el PERTE en Energías Renovables, Hidrógeno Renovable y Almacenamiento.

El año 2021, la Generalitat de Catalunya ha otorgado a TMB 25,4 millones de euros en relación en 4 nuevos trenes correspondientes al lote de 8 unidades de las series 7000 y 8000, de la ampliación del contrato de adquisición de 42 trenes firmado en octubre de 2019.



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 del 18 de junio) con el fin de que las empresas faciliten información sobre sus actividades económicas medioambientalmente sostenibles. Éste se complementó en 2021 con dos reglamentos más: el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión de 4 de junio y el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión de 6 de julio.

Este marco legislativo establece los criterios de selección para determinar las condiciones en las cuales se considera que una actividad económica contribuye de manera sustancial a la mitigación del cambio climático o a la adaptación a éste, y determinar si esta actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los otros objetivos ambientales.



La actividad económica realizada por FMB, SA se ajusta a la actividad que el Reglamento Delegado 2021/2139 de 4 de junio describe en el Anexo Y, 6.1 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril, (adquisición, financiación, alquiler, leasing y explotación de transporte de pasajeros utilizando material

ferroviario en redes de larga distancia, desplegadas por una amplia área geográfica, de transporte de pasajeros por ferrocarril interurbano y explotación de coches-cama o coches-restaurante como operación realizada por las propias compañías de ferrocarril).

Al considerar los criterios de selección de este Reglamento, y dado que la actividad de FMB,SA utiliza energía de origen verde, tanto para mover los trenes como para las estaciones, infraestructuras y dependencias, su actividad hace exclusivamente referencia al objetivo de contribución sustancial a la “mitigación del cambio climático”.

Este año 2021 se tienen que valorar los dos primeros objetivos; la “mitigación del cambio climático” y “la adaptación al cambio climático”, bajo la visión de tres indicadores:

1. Resultados del volumen de negocio (ingresos)

En el caso del metro, al ser un transporte que utiliza energía eléctrica verde, tanto de alta tensión (tracción de trenes) como de baja tensión, el 100% de los ingresos por recaudación se consideran medioambientalmente sostenibles en el objetivo de “mitigación del cambio climático” (trenes y coches que tienen cero emisiones directas de CO₂) y, para el resto de ingresos, hay que hacer un análisis según su naturaleza. Por otro lado, gracias al funcionamiento del transporte público y del metro 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.

2. Resultados de las inversiones en inmovilizado (CapEx)

Teniendo en cuenta que la actividad de FMB, SA es transportar viajeros con 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 lo tanto, se han excluido las del nuevo centro médico del año 2021.

3. Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Como la actividad principal de la empresa es la de transportar viajeros en metro, casi el 100% de los gastos de operación que son necesarios para garantizar el funcionamiento de la actividad, serían medioambientalmente sostenibles.

Hechas estas consideraciones, los resultados del ejercicio 2021 de los tres indicadores para FMB, SA son los siguientes:

Cifras en miles de euros

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

A.1. Actividades mediambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)

	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 absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
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)

	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 absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
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	194.564	95,6%	100%	0%	185.079	99,9%	100%	0%	523.458	99,8%	100%	0%

B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

	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 absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
Total (A+B)	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, SA** se ajusta a la actividad que el Reglamento Delegado 2021/2139 de 4 de junio describe en el Anexo I, 6.3 Transporte urbano y suburbano de pasajeros por carretera (adquisición, financiación, leasing, alquiler y explotación de vehículos de transporte urbano y suburbano de pasajeros y de transporte de viajeros por carretera).

Al tener en cuenta los criterios de selección del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de 4 de junio, podemos observar que la actividad de TB,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”** (vehículos con motor diésel).

Este año 2021 se tienen que valorar estos dos primeros objetivos; “la mitigación del cambio climático” y “la adaptación al cambio climático” bajo la visión de tres indicadores:



1. Resultados del volumen de negocio (ingresos)

En el caso del bus, al ser un transporte que utiliza varias energías, se tiene que diferenciar el tipo de vehículo que hay en la flota, en función del tipo de combustible que utiliza. En función del tipo de vehículo (dependiendo del nivel de emisiones de CO₂) habrá los ingresos clasificados como medioambientalmente sostenibles en el objetivo de “mitigación del cambio climático” o como medioambientalmente sostenibles en el objetivo “de adaptación al cambio climático”. Por otro lado, gracias al funcionamiento del transporte público y del bus en particular, se evitan millones de desplazamientos anuales en vehículos privados que, entre otras externalidades, contribuirían al calentamiento global del planeta por la emisión de gases contaminantes.

Dentro del volumen de negocio se han considerado los ingresos siguientes:

- » La recaudación antes de descuentos, comisiones y rappels.
- » Como ingresos accesorios sostenibles se han considerado: los de los Servicios Especiales (incluido líneas lanzaderas y servicios en ATM), ingresos de cooperación exterior, los procedentes de la intervención, las ventas de chatarra y los servicios a las administraciones públicas.
- » Se han incorporado las subvenciones especiales vinculadas a la actividad (subvenciones para la Tarjeta Rosa, subvenciones para líneas y las subvenciones para proyectos).

Para diferenciar las cifras de ingresos medioambientalmente sostenibles, se usa el criterio de Km útil por 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)

Como la actividad de TB, SA es transportar viajeros con bus, se ha considerado como criterio, para repartir la cifra de inversiones, el tipo de vehículo en aquellas inversiones en que ha estado posible su identificación con el vehículo y, para el resto de las inversiones, se ha tenido en cuenta como criterio de reparto de la inversión, los Km totales por tipo de vehículo y la inversión/km total. Se han considerado sólo las inversiones relacionadas con la actividad principal de la empresa y, por lo tanto, se han excluido las inversiones para el Nuevo centro médico del año 2021.

3. Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Considerando que la actividad de transportar viajeros con bus no es el 100% emisiones cero de CO₂, se ha utilizado la misma categorización que para calcular el % de CapEx, es decir, la misma clasificación de vehículos en aquellos gastos que se puedan asociar a cada tipo de vehículo (por ejemplo, los gastos de carburantes).

El resto de gastos operativos se han repartido proporcionalmente según los Km totales por tipos de vehículo, a partir de un coste/Km total de cada partida.

El gasto de Servicios exteriores, excepto el Canon del bus turístico, las de los Informadores del bus turístico y otros gastos directos bus turístico (que se han asignado a este servicio), se calcula en función de los Km totales.

Hechas estas consideraciones, los resultados del ejercicio 2021 de los tres indicadores para TB, SA son los siguientes:

Cifras en miles de euros

A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

A.1. Actividades mediambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)

	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 absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático					
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 mediambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)

	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 absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático					
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. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA

	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 absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutos	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático					
Total (A+B)	6.3	90.693	90,2%	73,9%	26,1%	60.289	99,8%	93,8%	6,2%	329.211	99,5%	74,1%	25,9%					



8

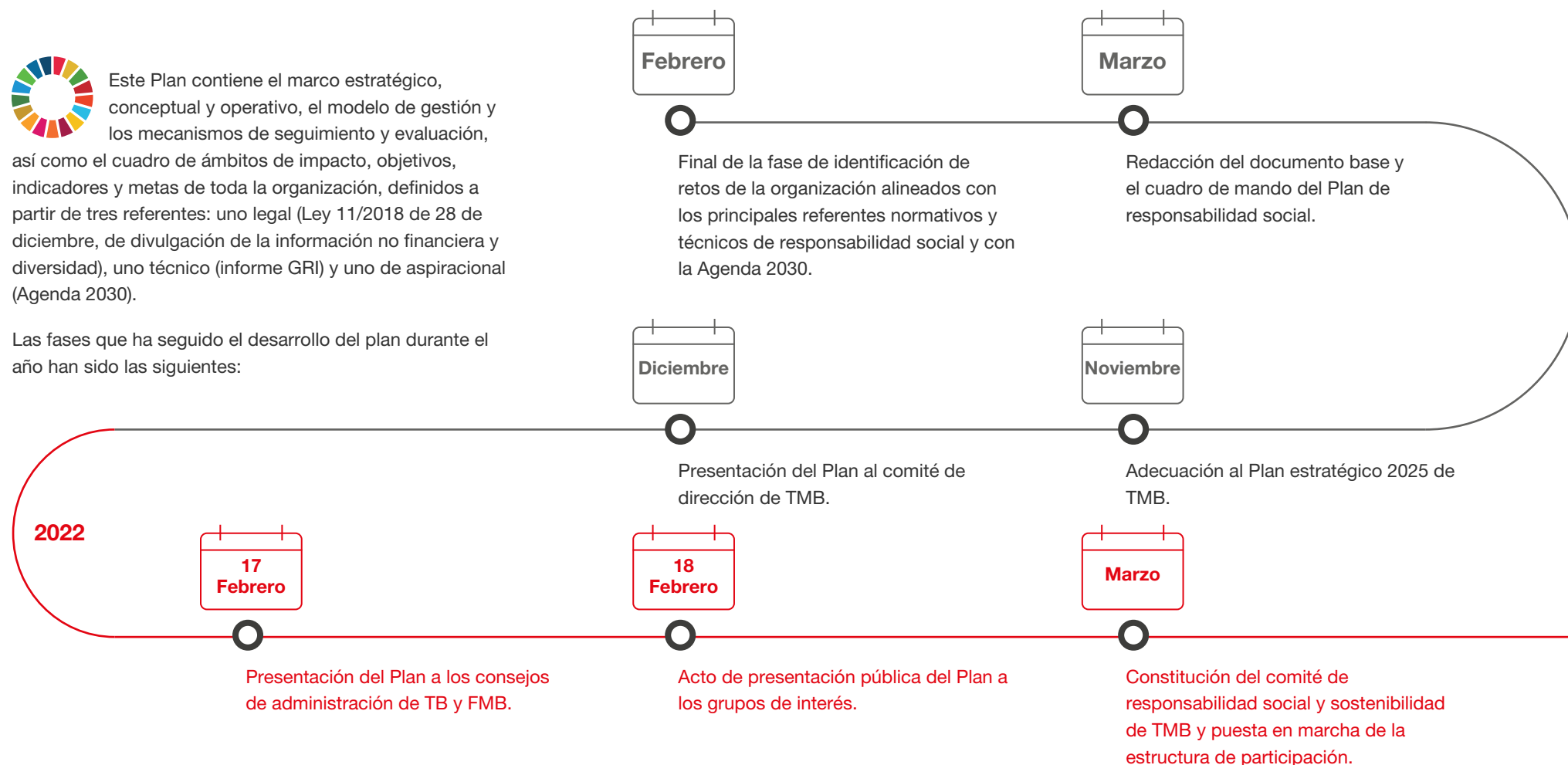
Compromiso social

8.1. Plan de responsabilidad social - Agenda 2030



Este Plan contiene el marco estratégico, conceptual y operativo, el modelo de gestión y los mecanismos de seguimiento y evaluación, así como el cuadro de ámbitos de impacto, objetivos, indicadores y metas de toda la organización, definidos a partir de tres referentes: uno legal (Ley 11/2018 de 28 de diciembre, de divulgación de la información no financiera y diversidad), uno técnico (informe GRI) y uno de aspiracional (Agenda 2030).

Las fases que ha seguido el desarrollo del plan durante el año han sido las siguientes:



8.1.1. Contribución a la sociedad

Impacto económico, social y ambiental de TMB

En el primer trimestre de 2021 finalizó el estudio realizado con la colaboración de la *Universitat Pompeu Fabra, Barcelona School of Management*, para cuantificar en euros el impacto de la actividad de TMB en la sociedad. El estudio contempla dos vertientes: 1) impacto en la economía y 2) impacto social y medioambiental, basado en el ahorro que TMB genera en externalidades negativas para la sociedad.

El impacto económico total es el resultado de sumar el impacto directo (la creación de renta y ocupación que TMB genera inmediatamente gracias a su actividad), el indirecto (la creación de renta y ocupación que los/as trabajadores/as de la empresa generan a través del consumo propio de bienes y servicios) y el inducido (la creación de renta y ocupación en todos los sectores de la economía).

Las grandes conclusiones son:

Con su actividad, TMB genera un retorno importante anual a la sociedad, multiplica el valor de las aportaciones realizadas por las administraciones por la prestación del servicio:

Impacto en la economía de Cataluña de

1.689,1 millones de euros

el 0,67% del PIB catalán

Genera

27.887 puestos de trabajo

en todo Cataluña, el 0,802% de la ocupación total en Cataluña (la ocupación generada multiplica por 3,3 los puestos de trabajo directos de TMB)

Es relevante el efecto dinamizador de la economía, especialmente **dentro del ámbito de Barcelona y su área metropolitana:**

1,02% del PIB

1,33% de la ocupación



En cuanto al **impacto social y ambiental**, se estudió el ahorro generado por TMB en externalidades negativas, es decir, el conjunto de costes no pagados por el usuario final que se generan a partir del uso de los medios de transporte. Dentro de las externalidades se consideró los tiempos de desplazamiento, el uso de la infraestructura viaria, los accidentes, los efectos en la salud de las personas y el impacto ambiental global de las emisiones de CO₂, el consumo de energía y el ciclo de vida de los vehículos. Así, se determinó un impacto social y medioambiental (ahorro de externalidades) anuales de

706,5 millones de euros

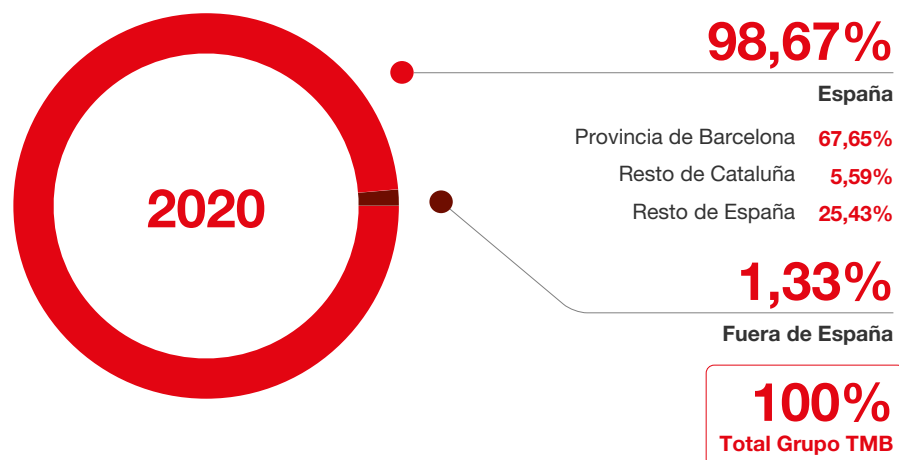
Finalmente, el estudio calcula el **impacto global de TMB** como el resultado de sumar el impacto económico, social y medioambiental, y restarle las aportaciones económicas recibidas en forma de aportaciones de las administraciones públicas. En 2019 TMB recibió en concepto de prestación de servicios 368,8 millones de euros, **y generó una riqueza en la sociedad de Cataluña de**

2.395,6 millones de euros,

es decir, cada euro que las administraciones aportan a los viajeros de TMB, generan un retorno a la sociedad de 6,5 euros.

Fomento de la comunidad local

Más del 97% de las adquisiciones realizadas en 2021 se han hecho a empresas españolas y, dentro de éstas, el 47,66% dentro de la provincia de Barcelona y el 1,26% a empresas del resto de Cataluña. Respecto al año anterior, han bajado 1,27 puntos las compras a empresas españolas, debido al crecimiento de las adquisiciones hechas al extranjero.



Mobilitat sostenible

Madrid, Barcelona y Bilbao son las ciudades españolas que acreditan un mayor grado de cumplimiento en la consolidación de la movilidad sostenible, según se desprende de la **segunda edición del Índice de Movilidad Sostenible de las Ciudades de España (IMSCE)**, correspondiente al año 2021, realizado por la consultoría IdenCity, especializada en procesos de transformación de ciudades y territorios. El índice mide, analiza y evalúa los sistemas de movilidad de 82 ciudades de toda España y por primera vez se incluyó también un estudio detallado de siete áreas de transporte público integrado. Las siete áreas estudiadas consiguen un 55,1% de cumplimiento en términos de movilidad sostenible y, por orden, el área de Barcelona, formada por 17 municipios, obtiene el grado de cumplimiento más alto, con un 64,4%.

Según el informe, Barcelona destaca por la prioridad de uso del suelo destinado a infraestructuras de transporte y la longitud de vías adaptadas para uso de los peatones, la accesibilidad y la cobertura en el transporte público, así como el servicio de metro y el servicio nocturno de autobús. También despunta por la buena gestión y gobernanza de los sistemas de movilidad, la presión fiscal a los vehículos privados y pesados, el gasto e inversión municipal en protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica o la inversión y el gasto en transporte público.

Por contra, el índice refleja como puntos de mejora la densidad de vehículos, los índices de accidentes y de siniestralidad leve en vías urbanas.



8.2. Fundació TMB

La Fundació TMB es una entidad sin ánimo de lucro acogida a la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales de mecenazgo. Fue constituida en 2010 y tiene los objetivos siguientes:

El fomento del transporte público y de la movilidad urbana de Barcelona y su área metropolitana, en línea con el propósito de las compañías fundadoras, contribuyendo así al desarrollo más sostenible y más equitativo de la sociedad.

El impulso de acciones que favorezcan la inclusión de todos los colectivos, garantizando la accesibilidad universal al transporte público de todas las personas.

La aportación de valor al objeto social de las compañías que conforman el Grupo TMB.

El desarrollo de proyectos sociales, culturales, educativos y cívicos, así como de promoción y preservación del patrimonio histórico y documental de TMB.



8.2.1. Proyectos sociales



- **Servicios solidarios para la movilidad:** a lo largo del año se han prestado 19 servicios especiales de bus que han contado con la colaboración de 19 profesionales solidarios, los cuales han dedicado 76 horas de su tiempo libre. Un total de 285 personas de diferentes colectivos en riesgo de exclusión social se han beneficiado de estos servicios.

Los talleres para el fomento de la autonomía en el metro se retomarán en enero de 2022.



- **Colaboraciones en difusión de entidades sociales:** durante el año se han hecho 108 colaboraciones para dar a conocer iniciativas, acontecimientos y campañas de entidades del tercer sector mediante canales de comunicación propios de TMB.



- **Elige tu causa y Muévete 2021:** la acción escogida este año ha sido “Muévete por un futuro sin Alzheimer” de la mano de la Fundación Pasqual Maragall: Del programa de acciones destaca la exposición instalada en el intercambiador de la estación Diagonal (L5/L3), que se inauguró el pasado 9 de noviembre, con la participación de la Fundación Pasqual Maragall, y la actividad infantil “Pinta neuronas”, con la participación de los niños y niñas de 5.º y 6.º de primaria de la escuela Estrella de la Sagrera.



- **Acuerdos de colaboración** con entidades como la Fundación ANAED (trastornos mentales), con la Comisión Catalana de ayuda a personas refugiadas (CCAR) y con la Federación ECOM con motivo de su 50.º cumpleaños.



- Destacar el **Convenio de colaboración** que firmaron en septiembre de 2021 **Cruz Roja y la Fundación TMB** que prevé, entre otros, la cesión sin coste de varios espacios e instalaciones para acciones de sensibilización y campañas de comunicación de la Cruz Roja y la acción de agradecimiento con motivo del Día Internacional del Voluntariado. En este **Acto de reconocimiento al voluntariado de TMB** con la colaboración de Cruz Roja (15 de diciembre), se ofreció una visita en su sede en Barcelona y una dinámica en relación a los objetivos de desarrollo sostenible.

8.2.2. Proyectos culturales



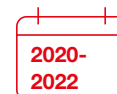
- **15.ª edición del Concurso de relatos cortos de TMB:** creación de la biblioteca digital del concurso y los valores de la Fundación TMB como inspiración de los relatos.

- **Músicos en el Metro:** hay 43 puntos habilitados y con previsión de revisión del proyecto en 2022.



- **XII Edición Festival Subtravelling:** por sexto año consecutivo se ha celebrado este certamen con la colaboración del festival SMIFF del Metro de Seúl. Los cortometrajes más votados han sido:
 - » Muestra Internacional: el cortometraje titulado “2019”
 - » Rueda de TMB: el cortometraje titulado “*DES CONEXIÓN”
 - » El ganador en la categoría Roda TMB ha sido: “Tu nombre”

— Calendario del Espacio Mercè Sala:



- » **Tu experiencia y la mía, tu exposición y la mía:** de octubre de 2020 a enero de 2021, organizada por la asociación 48H Open House Barcelona.
- » **Rojo Clavel:** del 17 de febrero al 11 de abril, organizada por el Teatro Libre.
- » **Los colores del agradecimiento, Un camino de esperanza:** del 28 de abril al 23 de junio. Exposición propia dirigida por el artista Philip Stanton.
- » **La Nueva Era:** del 28 de junio al 8 de octubre, comisariada por el fotógrafo documental y artístico Jordi Otix (artistas transgénero).
- » **Miró. Del objeto a la escultura:** octubre-diciembre. Muestra de fotografías de Joaquim Gomis, organizada por la Fundación Miró.
- » **Come, actúa e impacta:** enero y febrero de 2022. Deslocalización de la gran exposición comisariada por la Fundación catalana de l'esplai y enmarcada en el programa de actividades de la capitalidad mundial de Barcelona para la alimentación sostenible.



8.2.3. TMB Educa

El proyecto TMB Educa, entre otros hitos, promueve educar para moverse con criterios de movilidad sostenible y segura e impulsa actitudes cívicas a la movilidad de la ciudadanía.

Este año ha contado con cuatro nuevas propuestas temáticas específicas: Civismo, Medio ambiente, Gente mayor y Movilidad inclusiva.

Se ha realizado la revisión y digitalización del proyecto educativo.

Con el inicio del curso escolar 2021-22, se han retomado las visitas escolares de manera presencial a nuestras instalaciones.

Ha continuado el proyecto “Nos mueve la educación”, en colaboración con el Consorcio de Educación de Barcelona. Un año más, se ha mantenido el Sello de Calidad Educativa del Consejo de Coordinación Pedagógica, un reconocimiento otorgado por el Instituto de Ciencias de la Educación (ICE) de la Universitat de Barcelona y el Institut Municipal de Educación de Barcelona (IMEB).



Un año más, se ha mantenido el **Sello de Calidad Educativa** del Consejo de Coordinación Pedagógica

8.2.4. Patrimonio histórico

Este año se ha creado la comisión de trabajo y programado el calendario de actividades destinadas a celebrar el **Centenario de la red de Bus en 2022**. De esta manera, el mes de diciembre destacan: el concurso interno del diseño del Cartel del Centenario de la red de autobuses (iniciado en noviembre); el calendario corporativo 2022; el Villancico (tanto digital como imprimida) y el videoclip navideño de la plantilla de TMB con un final alusivo a este centenario.

Las acciones más destacadas del año han sido las siguientes:



— **La línea del tiempo:** Un recurso digital para mostrar el patrimonio histórico de TMB (1.ª fase del Centenario de la red de Bus).

— **Restauración del autobús *Tilling Stevens Imperial*** a cargo de la empresa Consman Truck, SL. Este proyecto formará parte de las actividades enmarcadas en la celebración del centenario de la red de bus en 2022, como parte de la colección de vehículos históricos de la Fundación TMB.

— **Restauración de la puerta de forja** de la estación Sagrada Família.



En cuanto al archivo de imágenes de TMB, el total de imágenes provenientes de la colección de diapositivas de los años 1980/1990 y de la colección fotográfica del archivo de infraestructuras ha llegado a 8000, todas ellas digitalizadas y documentadas.

El archivo dispone actualmente de más de 95.000 imágenes introducidas que van desde el año 2007 al 2021. Este año se han introducido 120 colecciones, todas ellas peticiones de coberturas de diferentes actividades de departamentos de TMB, con un total de 6.401 imágenes.

También se ha elaborado el catálogo de obras artísticas de la red de metro, con el fin de disponer de un entorno digital de consulta al 2024 (Centenario de Metro).

En cuanto al inventario de **vehículos históricos**, la Fundación TMB tiene actualmente 60 vehículos junto con 4 trenes y 16 tranvías.

Finalmente, se continúa trabajando en la identificación de un espacio que acoja una exposición permanente y única del transporte en la ciudad de Barcelona.

— Actuaciones de digitalización:

- » **Actas de los consejos de Administración:** han finalizado los trabajos de digitalización de las actas de los Consejos de Administración de Transportes de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, desde el año 1906 hasta el 2000. Se trata de un conjunto formado por 80 libros (10.000 páginas). Con esta tarea se garantiza la conservación del contenido de los libros de actas históricas y se ha iniciado la biblioteca digital del archivo de Patrimonio Histórico, que facilitará el acceso y consulta mediante el PDF-OCR (reconocimiento óptico de caracteres).
 - » **Negativos de vidrio y de acetatos:** con la finalidad de disponer de material para documentar la historia de la red de autobuses, en los próximos meses se digitalizará un paquete de negativos de vidrio y de acetatos de tranvías y autobuses del archivo de patrimonio histórico.
-

8.3. Derechos humanos

En cuanto a los acuerdos y contratos de inversión y operaciones significativos con cláusulas sobre los derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos, hay que decir que TMB opera dentro del ámbito del área metropolitana de Barcelona donde no existen riesgos significativos de vulneración de derechos

humanos fundamentales. Es por eso que durante el año no se han realizado acuerdos de inversión que incluyan cláusulas específicas de derechos humanos.

Aun así, como se ha indicado anteriormente, **todos los pliegos de condiciones particulares de TMB** incorporan un apartado específico de obligaciones generales en materia ambiental y también social que especifica la obligación por parte del proveedor de ser conocedor y comprometerse a cumplir: la normativa ambiental vigente,

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

Por otro lado, en el mes de junio, la Fundación TMB y la Comisión catalana de ayuda al refugiado (CCAR) firmaron un convenio que permite que la Fundación apoye las **acciones de sensibilización y promoción de los derechos de las personas refugiadas** que lleva a cabo la organización, a través de la cesión de espacios, físicos y publicitarios a la CCAR y en la difusión de piezas promocionales al MouTV. Otra vertiente del convenio supone la realización conjunta entre las dos entidades de talleres educativos, dirigidos a las personas usuarias de la CCAR, para el conocimiento de los recursos del transporte público.

Todos los pliegos de condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones generales en materia ambiental y también social



En cuanto a la formación, durante el año **se han programado cuatro acciones formativas con un contenido de Derechos Humanos**: 1) Formación Protección de Datos (Teams) Básico, 2) El Contrato de Encargado de Tratamiento, 3) Acceso, bloqueo y supresión de los datos y 4) Jornada sobre *Compliance* / Código Ético.

Todas se han llevado a cabo en formato virtual, mediante MS Teams. Se han hecho 13 sesiones con 1.467 asistentes, de los cuales 842 eran de FMB, 622 de TB, 1 de PSM y 2 de TMB, SL.

El año 2021 se han realizado las acciones formativas en derechos humanos siguientes:

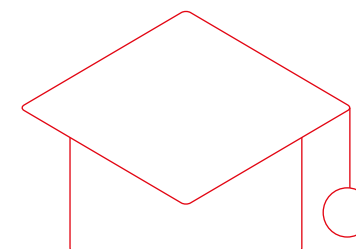
ACCIONES FORMATIVAS 2021					
curso	duración (horas)	número de sesiones	horas lectivas	número de asistentes TB	horas-asistente TB
Formación Protección de Datos (Teams)Básico	2	4	8	348	696,0
El Contrato de Encargado de Tratamiento	2	1	2	201	402,0
Acceso, bloqueo y supresión de los Datos	2,5	1	2,5	105	262,5
Jornada Compliance / Codigo Ético	2	7	14	813	1.626,0
TOTAL		13	26,5	1.467	2.986,5

En cuanto a la formación, durante el año se han programado cuatro acciones formativas con un contenido de Derechos Humanos

En cuanto a prácticas en materia de seguridad en FMB, se han formado a 6 personas que representa el 6,2% de la plantilla de Unidad de Seguridad y a la única persona de Seguridad y Control del Fraude. También se hace una formación **dirigida a los vigilantes de seguridad de empresas externas** para evitar la discriminación, la cual 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 10% de la plantilla de Seguridad y Control del Fraude.

Finalmente, en 2021 no habido denuncias por discriminación en toda la organización.





9

Información financiera del Grupo TMB

Operaciones de tesorería y planificación financiera

Por segundo año consecutivo los efectos económicos de la pandemia de la COVID-19 han supuesto un desequilibrio económico para nuestras empresas. Se ha registrado una importante reducción de viajeros, a la vez que se ha mantenido un nivel de oferta y servicio a los ciudadanos y, además, las aportaciones necesarias de ATM se han visto aplazadas.

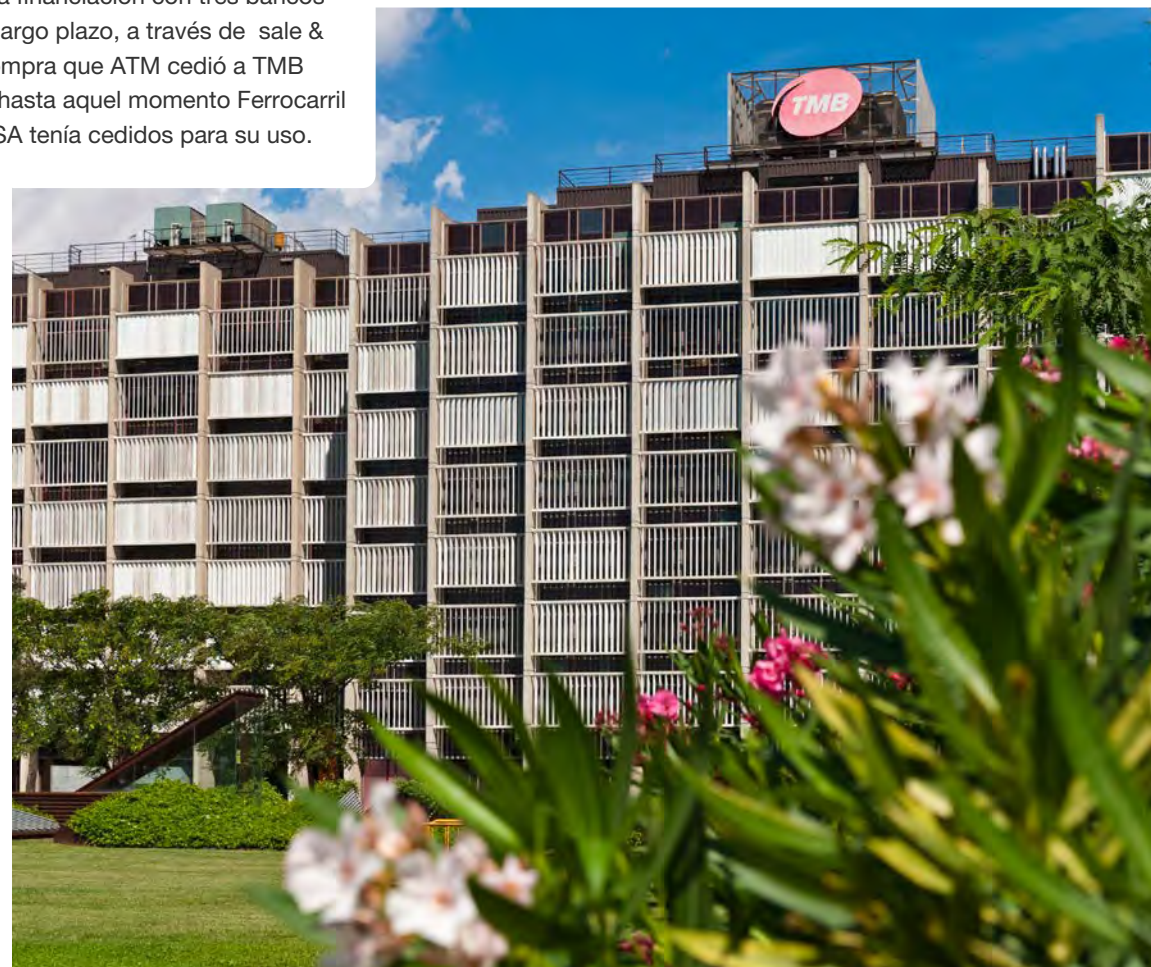
Como consecuencia de esto, la situación de tesorería a corto plazo a TMB no ha cambiado respecto al año anterior y se ha tenido que renovar las pólizas de crédito (35 millones de euros para Transports de Barcelona, SA y 56 millones de euros para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA) para cubrir, entre otros, los compromisos de pagos con proveedores y empleados/das en espera de recibir las aportaciones de las Administraciones Públicas. Con estas pólizas, el endeudamiento a corto plazo es de 91 millones de euros para el conjunto de TMB.

Durante el 2021 se han hecho varias disposiciones de los créditos a largo plazo firmados el 2019 con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), para Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA,

para financiar la compra de la nueva flota de autobuses 2019-2021 y la compra de 8 trenes.

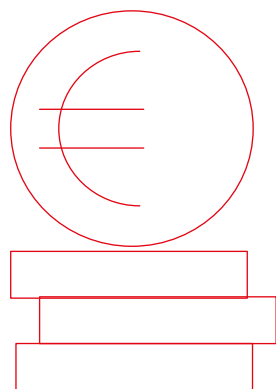
El mes de marzo se firmó el acuerdo de la subvención otorgada a Transports de Barcelona, SA por importe de 9.213.515,00 € de INEA (*Innovation and Networks Executive Agency*), organismo que pertenece a la Comisión Europea, de los cuales se han cobrado 2.701,638,50€.

El mes de junio se firmó una financiación con tres bancos españoles para financiar a largo plazo, a través de sale & lease back, la opción de compra que ATM cedió a TMB por 39 trenes de CAF, que hasta aquel momento Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA tenía cedidos para su uso.



9.1. Cuenta de pérdidas y ganancias

El año 2021 ha continuado la pandemia de COVID-19 pero la situación ha mejorado notablemente respecto a 2020 cuando estalló esta crisis sanitaria. Ésto se ha traducido en la evolución de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio gracias a un aumento del pasaje y a la mejora de la oferta de servicio.



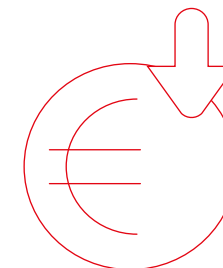
Ingresos

El año 2021 se destaca por una notable mejora de las ventas, a causa de un incremento de pasaje en los diferentes medios de TMB. Este hecho ha generado un aumento de 49,6 millones de euros (+25,2%) en los ingresos procedentes de las ventas de títulos de transporte. Por otro lado, hay que tener presente que en 2021 se han mantenido las mismas tarifas del transporte público del año 2020.

Los ingresos accesorios, que incluyen los ingresos por pensiones, han crecido 3,95 millones de euros (+13,3%) principalmente por el aumento de los ingresos procedentes de cánones de publicidad, los procedentes de penalizaciones a proveedores, las ventas de chatarra y material de desecho y los derivados de la intervención e inspección.

En cambio, las subvenciones especiales han disminuido -1,5 millones de euros respecto al año anterior (-15,8%), principalmente por el descenso de las subvenciones por la remodelación de las líneas 80 de Nou Barris.

Finalmente, debido principalmente a la mejora de los ingresos y al descenso de las subvenciones por impacto del COVID-19, el total de las subvenciones al servicio ha disminuido en -41,4 millones de euros este año 2021 (-6,3%).



El año 2021 se destaca por una notable mejora de las ventas, a causa de un incremento de pasaje en los diferentes medios de TMB. Este hecho ha generado un aumento de 49,6 millones de euros (+25,2%) en los ingresos procedentes de las ventas de títulos de transporte

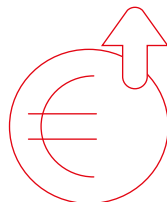
Gastos de operación

Los gastos antes de la amortización neta han crecido 10,0 millones de euros, es decir, un 1,2%.

Las partidas que más han incrementado han sido Aprovisionamientos en 1,9 millones de euros (9,2%); gastos de Personal en 11,3 millones de euros (2,5%) y gastos de Energía y carburantes que han aumentado en 8,5 millones de euros (27,2%), a causa de un crecimiento del consumo de la energía y el carburante junto con un notable incremento de los precios de la energía y de los carburantes este año 2021. Por ejemplo, el precio medio del gasoil ha crecido un 21% y el de la energía de metro lo ha hecho cerca de un 20%.

Por otro lado, los gastos de servicios exteriores han bajado -9,9 millones de euros (-3,0%) gracias al descenso de los cánones de la L9/10 de metro y, sobre todo, del renting de los trenes. Aun así, si se excluyen estas dos partidas, el resto de los servicios exteriores ha crecido 11,2 millones de euros (+8,2%). Las partidas que más han aumentado han sido las siguientes: gastos de seguros, las de reparación y conservación de maquinaria, instalaciones y utillaje, las de trabajos de informática y las de seguridad y vigilancia, entre otros.

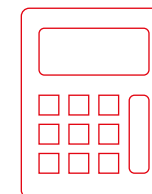
Las variaciones de las provisiones han incrementado en 1,9 millones de euros y ha habido un resultado positivo de 3,8 millones de euros por la venta de material inmovilizado procedentes de una regularización de una provisión por desamiantamiento de trenes y por la venta de furgonetas y autobuses viejos.



Resto de partidas

La amortización neta ha crecido 2,5 millones de euros a causa de un aumento de las dotaciones a la amortización (especialmente las de elementos de transporte) superior al crecimiento de las subvenciones en capital y, por otro lado, los gastos financieros se han reducido en -4,9 millones de euros.

Finalmente, el resultado positivo del ejercicio ha sido de 2,4 millones de euros, es decir, ha crecido 1,2 millones de euros respecto al año anterior, motivado básicamente por la mejora del resultado de la sociedad Proyectos y Servicios de Movilidad, SA.



Cuenta de pérdidas y ganancias consolidado Grupo Transports Metropolitans de Barcelona

(en miles de euros)

	Año 2021	Año 2020	Diferencia	% Dif.
A) OPERACIONES CONTINUADAS:				
INGRESOS				
Ventas	246.157	196.546	49.611	25,2
Accesorios en la explotación	33.614	29.662	3.952	13,3
Subvenciones especiales	8.066	9.578	-1.512	-15,8
Subvenciones totales:	618.674	660.058	-41.384	-6,3
<i>Subvenciones al servicio</i>	423.225	414.893	8.332	2,0
<i>Subvenciones por impacto COVID-19</i>	195.450	245.166	-49.716	-20,3
TOTAL INGRESOS	906.511	895.843	10.667	1,2
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Aprovisionamientos	-21.954	-20.100	-1.854	9,2
Electricidad/Carburantes	-39.708	-31.229	-8.479	27,2
Personal	-460.778	-449.460	-11.318	2,5
Servicios Exteriores	-318.438	-328.356	9.919	-3,0
Tributos	-838	-666	-171	25,7
Variaciones de las provisiones	-2.561	-690	-1.871	271,0
Deterioro y Resultados por ventas de inmovilizado	3.818	130	3.687	
Otros resultados	53	0	53	
TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES	-840.406	-830.372	-10.033	1,2
Amortizaciones	-80.523	-69.885	-10.638	15,2
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	36.261	28.085	8.176	29,1
AMORTIZACIÓN LIMPIA	-44.262	-41.800	-2.462	5,9
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-884.667	-872.172	-12.495	1,4
GASTOS FINANCIEROS				
Desp. Financieras por saneamiento CP	-22.111	-22.784	672	-3,0
Resultado financiero estructural	1.916	-2.305	4.221	-183,1
TOTAL RESULTADO FINANCIERO	-20.195	-25.088	4.893	-19,5
Participación en Beneficio sociedades puestas en equivalencia	831	2.608	-1.777	-68,1
RESULTADO TOTAL ANTES DE IMPUESTOS	2.479	1.190	1.289	108,2
Impuesto sobre Sociedades	-55	74	-129	-173,8
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Después de impuesto s/ Beneficios)	2.424	1.265	1.159	91,6
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS				
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (Después de impuesto s/ Beneficios)	0	0	0	
RESULTADO DEL EJERCICIO	2.424	1.265	1.159	91,6

9.2. Balance de Situación a 31 de diciembre

Acciones propias

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

Plazos de pago a proveedores

En cuanto al plazo medio de pago a proveedores en 2021, en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha sido de 52 días, en Transports de Barcelona ha sido de 50 días, en Projectes i Serveis de Mobilitat, de 38 días y en TMB, SL de 30 días.

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

Riesgos asociados a instrumentos financieros

Ver Nota 7.9. de las Cuentas Anuales del ejercicio 2021 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitan de Barcelona.

Balance de situación consolidado del grupo TMB

(en miles de euros)

	Año 2021	Año 2020	Diferencia
ACTIVO			
ACTIVO NO CORRIENTE	1.715.862	1.471.772	244.090
Inmovilizado intangible	16.178	16.175	3
Inmovilizado material	986.166	820.271	165.895
Inversiones inmobiliarias	0	0	0
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo	6.172	5.281	891
Inversiones financieras a largo plazo	707.235	629.970	77.264
Activos por impuesto diferido	111	74	36
ACTIVO CORRIENTE	290.051	256.003	34.048
Existencias	15.840	15.665	175
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	186.588	226.535	-39.948
Inversiones financieras a corto plazo	21	3.368	-3.346
Periodificaciones a corto plazo	415	173	242
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	87.187	10.262	76.925
TOTAL ACTIVO	2.005.912	1.727.775	278.138
PATRIMONIO LIMPIO Y PASIVO			
PATRIMONIO NETO	863.909	677.661	186.248
Fondos propios:	316.383	313.959	2.424
<i>Capital escriturado</i>	18.642	18.642	0
<i>Reservas</i>	296.747	294.052	2.695
<i>Resultados de ejercicios anteriores</i>	-1.430	0	-1.430
<i>Resultados del ejercicio</i>	2.424	1.265	1.159
Ajustes por cambio de valor	-35.283	-53.792	18.509
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	582.809	417.494	165.315
PASIVO NO CORRIENTE	881.551	798.147	83.404
Provisiones a largo plazo	6.038	9.600	-3.562
Deudas a largo plazo	875.513	788.547	86.966
PASIVO CORRIENTE	260.453	251.968	8.485
Provisiones a corto plazo	4.989	17.239	-12.250
Deudas a corto plazo	113.273	92.131	21.142
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	122.599	124.948	-2.349
Periodificaciones a corto plazo	19.592	17.650	1.942
TOTAL PASIVO	2.005.912	1.727.775	278.138

9.3. Información fiscal

Beneficios obtenidos país por país

Las sociedades del Grupo TMB como Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA siempre presentan sus respectivas Cuentas de pérdidas y ganancias iguales a cero beneficios. Aun así, 2021 se ha cerrado el ejercicio de FMB, SA con un resultado de 1.244,3 miles de euros procedentes de la venta de instrumentos financieros (venta de las acciones de TMB, SL propiedad de FMB, SA a la sociedad Transports de Barcelona, SA) y TB,SA ha tenido en 2021 un resultado de 7.259,1 miles de euros por la venta de instrumentos financieros (venta de las acciones de Transports Ciutat Comtal en propiedad de TB a la sociedad Projectes i Serveis de Mobilitat, SA).

En cuanto a las otras sociedades del Grupo, el resultado ha sido:

1.322,8 miles de euros

Projectes i Serveis de Mobilitat, SA

-103,5 miles de euros

Transports Metropolitans de Barcelona, SL

Impuestos sobre beneficios pagados

El año 2021 no hay pago de impuesto sobre beneficios. La previsión de pago del impuesto 2021 que se liquida en julio de 2022 es:

6.920,98 euros

FMB, SA

40.375,27 euros

TB, SA

43.774,35 euros

PSM, SA

Esta información se desarrolla en las Cuentas anuales del ejercicio (Situación fiscal).

Subvenciones públicas

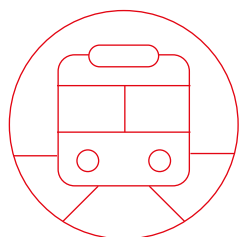
Esta información se desarrolla en las Cuentas anuales del ejercicio (apartado en lo referente a las subvenciones, donaciones y legados. Las subvenciones recibidas por FMB, SA y TB, SA en 2021 han sido:

AÑO 2021 (en miles de euros)	FMB, SA	TB, SA
Subvenciones al servicio de ATM:	361.797	256.877
Subvenciones especiales del AMB por títulos sociales:	3.108	4.662
Subvenciones por líneas 80 de bus:		31
Subvenciones del Ayuntamiento de Barcelona por servicios de bus en los cementerios:		73
Subvención CON por adquisición de 30 autobuses:		253
Subvenciones en capital:	24.919	11.341

Dentro de las subvenciones al servicio de ATM a FMB, SA se incluyen 48.909 miles de euros de subvenciones por renting de trenes y 121.414 miles de euros de subvenciones por cánones de la L9/L10.

9.4. Inversiones

El año 2021 se ha hecho un gran esfuerzo inversor en las sociedades del Grupo Consolidado de TMB puesto que las inversiones han ascendido a 246,6 millones de euros, donde destacan, sobre todo, las adquisiciones de trenes y autobuses.



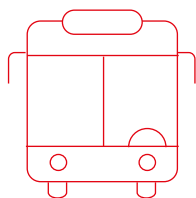
Inversiones en FMB, SA

Las inversiones más significativas del ejercicio han sido las siguientes:

- » *Aplicaciones informáticas:* licencias de *Microsoft Office 365*, licencias de *Windows* y del software *Wmware*.
- » *Edificios y otras construcciones:* destacar los módulos prefabricados del Taller de Can Boixeres y la inversión destinada a la remodelación de la cubierta del Taller de Sagrera.
- » *Instalaciones fijas:* resaltar las inversiones destinadas a la consolidación de la estructura en Can Serra, los enclaves en la L1, alumbrado de túneles, escalas mecánicas y la renovación de vías del tramo La Pau-Maresme.
- » *Maquinaria, instalaciones y utillaje:* destacar las columnas elevadoras, kits de lectores de tarjetas EMV, el medidor de perfil y parámetros de rueda y el puente grúa, entre otros.
- » *Equipos para procesos de información:* destacar las destinadas a ordenadores HP y servidores HPE Proilant.
- » *Elementos de transporte:* la compra de trenes y furgonetas y las destinadas a la remodelación de trenes.
- » *Recambios para inmovilizado:* kit de bujías de ruedas de trenes y material diverso del parque de trenes (tren stop, TCMS, etc).

Asimismo, las variaciones de inmovilizado en curso ascienden a 53,7 millones de euros, de las cuales 27,8 millones de euros corresponden a la compra de 42 trenes y la ampliación posterior de 8 trenes. Destacan las inversiones en automatización de puertas de accesos a estaciones, las fijaciones antivibratorias, las actuaciones de adaptación de la L1 a personas de movilidad reducida, las inversiones derivadas de la T-movilidad y de los equipos de videovigilancia, entre otros.



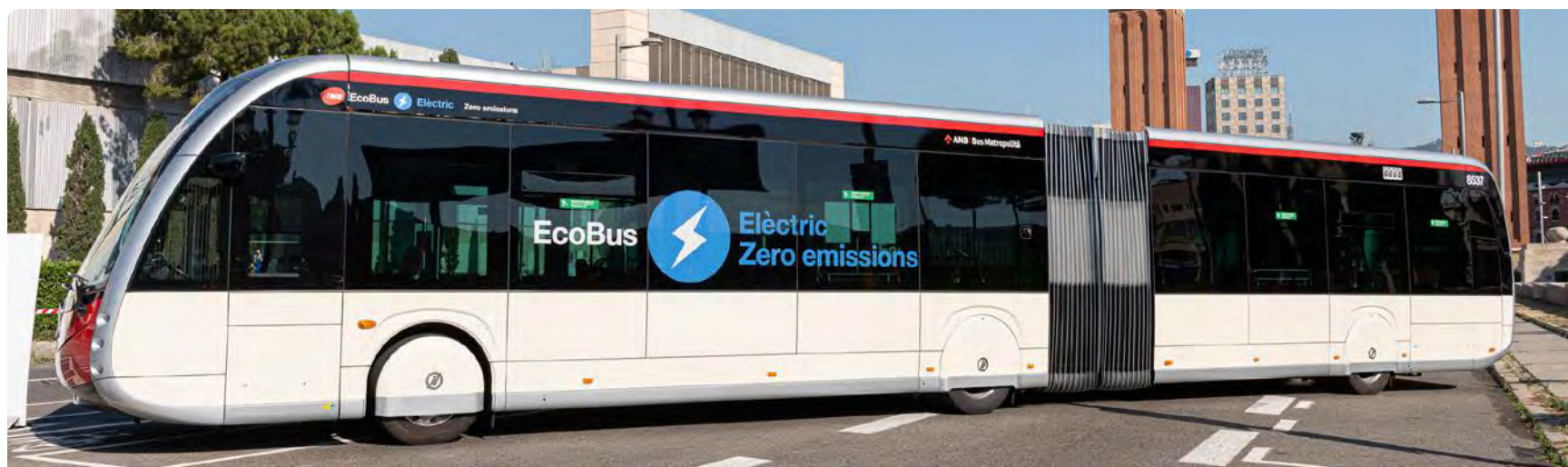


Inversiones en TB, SA

Del conjunto de inversiones realizadas hay que destacar las siguientes:

- » *Aplicaciones informáticas:* hacen referencia a licencias de *Microsoft Office 365*, licencias de *Oracle* y de *Windows*, principalmente.
- » *Edificios y otras construcciones:* destacar las destinadas en el nuevo Centro Médico y la ampliación de manzanas urbanas y de la zona de descanso de Zona Franca I, entre otros.
- » *Maquinaria, instalaciones y utillaje:* destacar las columnas elevadoras, la instalación de la pasarela portátil para reparar los techos de los buses de Triangle, las destinadas en la Red PML y a la ampliación de la red Tetra.
- » *Elementos de transporte:* hacen referencia a 30 autobuses propulsados con GNC, 26 estándares HYB para AMB, 16 articulados híbridos, 9 articulados eléctricos, una furgoneta eléctrica y 5 turismos eléctricos.

15,9 millones de euros de variación de inmovilizado en curso corresponden al saldo de dos cuentas: 1,7 millones de euros de anticipos por la compra de autobuses y, por otro lado, al inmovilizado en curso por valor de 14,2 millones de euros. Dentro de estos últimos se incluyen la compra de autobuses, inversiones del proyecto T-movilidad e inversiones en la nueva cochera de Zona Franca Port.



Otras inversiones

En Projectes i Serveis de Mobilitat, SA las inversiones han sido de **950,2 miles de euros**, destacando las aplicaciones informáticas de apoyo TDO y, dentro de variaciones de inmovilizado en curso, 916,0 miles de euros, destinadas a revisión del Telefèric de Montjuïc.

En TMB, SL destaca la inversión destinada a la plataforma *E-commerce evolution*.

En cuanto a la Fundación TMB, hay 136,2 miles de variaciones de inmovilizado en curso que corresponden a la restauración del autobús *Tilling Stevens*.

Finalmente, en el cuadro siguiente se recogen las inversiones del Grupo por sociedades correspondientes en 2021:

Conceptos	FMB, SA	TB, SA	PSM, SA	TMB, SL	Fundación	TOTAL
Inmovilizado Intangible:	1.845,0	1.539,0	34,2	137,7	0,0	3.555,9
Propiedad industrial		0,0				0,0
Aplicaciones informáticas	1.845,0	1.539,0	34,2	137,7		3.555,9
Inmovilizado Material:	129.489,8	42.817,8	0,0	0,0	0,0	172.307,6
Edificios y otras construcciones	2.405,6	107,9				2.513,5
Instalaciones fijas	3.219,1					3.219,1
Maquinaria, instalaciones y utillaje	1.855,5	623,8				2.479,3
Subcentrales	0,0					0,0
Mobiliario y enseres	225,2	34,9				260,1
Equipos para proceso de información	101,9	20,1				122,0
Elementos de transporte	119.594,3	42.031,1				161.625,4
Repuestos para inmovilizado	2.088,2	0,0				2.088,2
Subtotal	131.334,8	44.356,8	34,2	137,7	0,0	175.863,5
Variaciones de inmovilizado en curso	53.743,8	15.932,0	916,0		136,2	70.728,0
Total (miles de euros)	185.078,6	60.288,8	950,2	137,7	136,2	246.591,5





10

Gestión del COVID-19

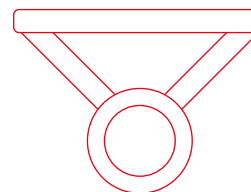
10.1. Organización para la gestión del COVID-19

El estallido en 2020 de la pandemia provocada por el coronavirus SARS-CoV-2 y la enfermedad COVID-19 supuso la adopción de una serie de medidas inéditas, como la necesidad de restringir los desplazamientos de las personas, que afectó directamente a la prestación del servicio de las redes de transporte público. Los meses de febrero y marzo de 2020, los Comités de seguridad y salud de FMB, SA y TB, SA acordaron varias medidas de protección publicadas en instrucciones internas distribuidas a través de correo electrónico, avisos y publicaciones en la intranet.

Desde el momento de la irrupción de la pandemia se creó un gabinete de crisis al más alto nivel directivo para poder tomar de manera rápida, efectiva y coordinada todas las acciones necesarias para asegurar la seguridad de clientes/as y del personal empleado y el máximo nivel de

oferta posible para garantizar la movilidad manteniendo ocupaciones bajas. En los meses siguientes TMB ha continuado trabajando al mejorar la seguridad en metro y bus ante la pandemia, y en la mejora continua del servicio para que el transporte público sea la opción preferente de movilidad para los ciudadanos y ciudadanas.

Hay que destacar la **Medalla de Honor 2021** que ha recibido la **plantilla de TMB** de manos del Ayuntamiento de Barcelona por su papel durante la crisis sanitaria.

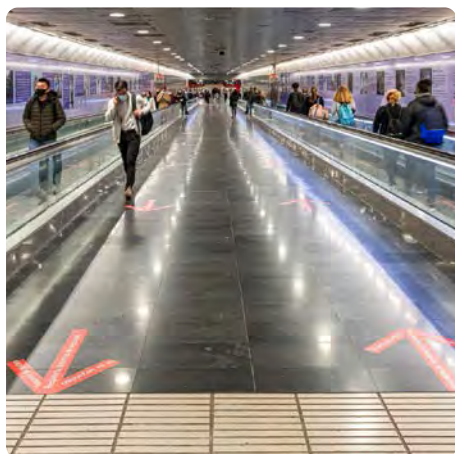


Hay que destacar la Medalla de Honor 2021 que ha recibido la plantilla de TMB de manos del Ayuntamiento de Barcelona por su papel durante la crisis sanitaria



10.2. Medidas de salud y seguridad adoptadas

El seguimiento semanal de los datos por parte del Comité de dirección ha permitido adoptar las decisiones más oportunas en cada momento de forma inmediata a lo largo de los meses en función de la evolución de la pandemia. Las medidas de protección más relevantes a lo largo de este año han sido las siguientes:



- Actualización del Plan de Salud y Seguridad frente al coronavirus SARS CoV-2 en su última versión revisada del mes de agosto de 2021.
- Punto fijo en el orden del día en las reuniones ordinarias del Comité de salud y seguridad.
- Vigilancia de los espacios de trabajo sobre la aplicación efectiva de las medidas de protección colectivas.
- Revisión y vigilancia de la señalización en todos los espacios de trabajo.
- Mantener las medidas organizativas para minimizar la agrupación de personal a la hora de entrar y salir a trabajar, en los comedores y salas de descanso y la constitución de grupos estables de trabajo.
- Entrega periódica y frecuente de equipos de protección individual.
- Refuerzo sanitario asistencial accesible para cualquier consulta del personal.
- Vigilancia epidemiológica y estudio de los posibles brotes.
- Información semanal al Comité de dirección y a los representantes legales de los/as trabajadores/as sobre los casos positivos incidentes, segmentados por categorías profesionales.
- Rastreo de casos de contactos laborales estrechos.
- Realización de pruebas diagnósticas y de criba (TAR).
- Auditoría externa: “Protocolo de actuación ante los riesgos derivados del Covid-19 en centros de trabajo y establecimientos públicos”.

10.3. Actuaciones para combatir el COVID-19 en el servicio de metro y bus

Durante el año 2021 se ha seguido trabajando en las diferentes líneas comenzadas el año anterior:

Protección de las personas trabajadoras

Plan de choque para mejorar los sistemas de ventilación de dependencias: en Metro se ha hecho un diagnóstico de los sistemas de ventilación de todos los espacios con presencia permanente de personas trabajadoras. Se ha hecho una medida de caudales para verificar el cumplimiento de las recomendaciones de las autoridades sanitarias y, en aquellas dependencias con caudales insuficientes, se ha hecho una serie de actuaciones encaminadas a mejorar la ventilación. En determinadas dependencias se han instalado purificadores de aire con filtros HEPA (High Efficiency Particulate Arresting) como complemento de las mejoras anteriores.

Actuaciones para reforzar la limpieza y la desinfección

Hay que destacar la acreditación oficial de las redes de TMB, metro y bus con el certificado Applus en cuanto a la aplicación de los protocolos y procedimientos de limpieza, desinfección y control, así como de organización y atención al cliente.

Durante el año 2021 se han mantenido los refuerzos en la limpieza y desinfección de la red de metro iniciados el año anterior, tanto en las instalaciones para uso de los/as clientes/as (estaciones y trenes) como en las de uso del personal (dependencias, edificios y talleres).

La desinfección preventiva se ha centrado en todos aquellos elementos susceptibles de ser tocados o manipulados con las manos. Se realizan desinfecciones dos veces al día en estaciones y dependencias y tres veces al día en talleres y centros de control. En los trenes se realiza una vez al día y una vez adicional cuando el tren se lleva a revisión de mantenimiento.



Se ha hecho una prueba piloto de desinfección continuada de los pasamanos de escaleras mecánicas mediante radiación ultravioleta, con la colaboración del CSIC. No se han obtenido resultados concluyentes.

En el servicio de bus toda la flota se ha continuado desinfectando de manera diaria. El personal extra de limpieza que se contrató al inicio de la pandemia ha seguido rigurosamente los procesos de desinfección que están definidos en el protocolo de actuación y la norma de seguridad.

Destacar que TMB participó en el proyecto europeo CD Clean (producto desinfectante permanente que se aplicaría a las superficies y mantendría la capacidad de desinfección durante un periodo de tiempo prolongado) y se está a la espera de la validación del producto por parte del Ministerio, dado que los estudios evidencian su efectividad.

TMB participará en las pruebas que se realizarán con el producto RESYSTEN que es un producto fotocatalítico que, aplicado sobre las superficies y en presencia de luz, asegura un efecto de limpieza permanente que aumenta la seguridad sanitaria entre las actuaciones de desinfección programadas por los métodos convencionales.

Actuaciones para evitar el contagio a través del aire

El sistema de ventilación de túneles y estaciones se ha gestionado con la plataforma de Inteligencia Artificial RESPIRA, aplicando el modo de operación sanitario que maximiza el caudal de aire para minimizar el riesgo de contagio.

Acciones comerciales relacionadas con la gestión del COVID-19

Para paliar los efectos de la crisis económica y contribuir con los diferentes colectivos afectados, desde el área comercial se ajustaron y redujeron los precios de arrendamiento de espacios comerciales y se equilibraron los cánones que las empresas concesionarias tienen fijados en la concesión de servicios en la red. También se facilitó la venta de gel hidroalcohólico y mascarillas a las máquinas de venta automática.



10.4. Acciones de comunicación y atención a los/as usuarios/as

10.4.1. Acciones de comunicación digital y atención al cliente

Dadas las restricciones provocadas por la aparición del COVID-19, se decidió que los trámites de acreditación que se tenían que hacer presencialmente se pudieran hacer a través de los canales digitales y así, evitar desplazamientos y bajar la afluencia de usuarios/as en los Puntos TMB.

La declaración de pandemia y la crisis sanitaria requirió una gestión ágil de la información. Se participó en todos los protocolos informativos y de comunicación del Comité de crisis, aplicándolos al ámbito web y App, y se desarrollaron iniciativas como:

- » Sección web COVID-19 y página landing de medidas en el transporte público.
- » Galería de imágenes COVID-19: aportadas por los/as usuarios/as a través de Instagram; una selección de la galería se expuso en el Espacio Mercè Sala durante el mes de septiembre del 2020.
- » Splash page en TMB App: página de inicio a la aplicación para destacar informaciones esenciales que los/as usuarios/as tienen que conocer para usar el transporte público.



Durante 2021 la web publicó campañas corporativas sobre seguridad en el transporte público y toda la información sobre medidas, restricciones y normas vigentes en cada fase, así como de los nuevos servicios digitales que se desarrollaban.

También se apoyó a las iniciativas corporativas: agradecimiento a los/as trabajadores/as, acción de voluntariado, entretenimientos para hacer en casa, cuento infantil, mural homenaje en la estación Sant Pau, etc.

10.4.2. Comunicación interna a la plantilla de TMB

La pandemia del COVID-19 ha centrado en buena parte el ejercicio del 2021. La excepcionalidad de la situación inicial provocó una masividad informativa a nivel de medios de comunicación y partes sociales. Por eso, el objetivo de Comunicación interna fue convertirse en el referente informativo interno, con información rigurosa y trabajada conjuntamente con los responsables de prevención y salud laboral. Para hacerlo, se creó un site específico en la intranet, donde se aglutina toda la información referida a Normativa, Instrucciones internas, Noticias, Recursos informativos, Preguntas sobre restricciones de actividad por COVID-19 en Cataluña, un FAQs y el InfoTMB.

En paralelo a la crítica situación, y fruto de una propuesta de una trabajadora, para motivar los/as trabajadores/as de TMB, se organizó el flashmob “Jerusalema challenge”, con la participación de más de 80 personas. El video se compartió en las redes sociales de la compañía, siendo lo más visto de toda la historia de TMB, con más de 62.000 visualizaciones.



En paralelo a la crítica situación, y fruto de una propuesta de una trabajadora, para motivar a los/as trabajadores/as de TMB, se organizó el flashmob “Jerusalema challenge”

10.5. Afectación sobre la movilidad

La crisis sanitaria y económica derivada de la pandemia del COVID-19 ha continuado impactando de forma significativa en la movilidad durante el año 2021. Las restricciones y recomendaciones de diversa índole, que han decretado las autoridades durante este año, han provocado una disminución importante de la demanda de Bus y Metro a causa, principalmente, de los factores siguientes:

Confinamiento de la población: durante los primeros meses del año (de enero a mayo) hubo varios tipos de confinamiento de la población que impactaron de forma significativa en la movilidad: municipal, comarcal, regional, toques de queda, etc.

Crisis económica: a pesar de que el crecimiento del PIB de Cataluña ha sido del 5,9% durante el 2021, todavía se arrastra la caída económica del año anterior (el 2020 el PIB catalán cayó un 11,5%). Además, un número elevado de trabajadores/as continúan en el paro o en situación de Expediente de regulación temporal de ocupación (ERTE).

Teletrabajo y educación a distancia: durante la primera parte del año el teletrabajo continuó siendo ampliamente recomendado por las autoridades en aquellos trabajos donde se podía llevar a cabo. En cambio, después del verano ha ganado peso la tendencia a volver al trabajo presencial, si bien manteniendo una parte de teletrabajo.

Caída de la actividad turística: a principios de año las restricciones de movimiento afectaban de una forma muy importante la actividad turística. Sin embargo, desde el verano se ha recuperado cierta actividad en el sector sin llegar, eso sí, a los niveles anteriores a la pandemia.

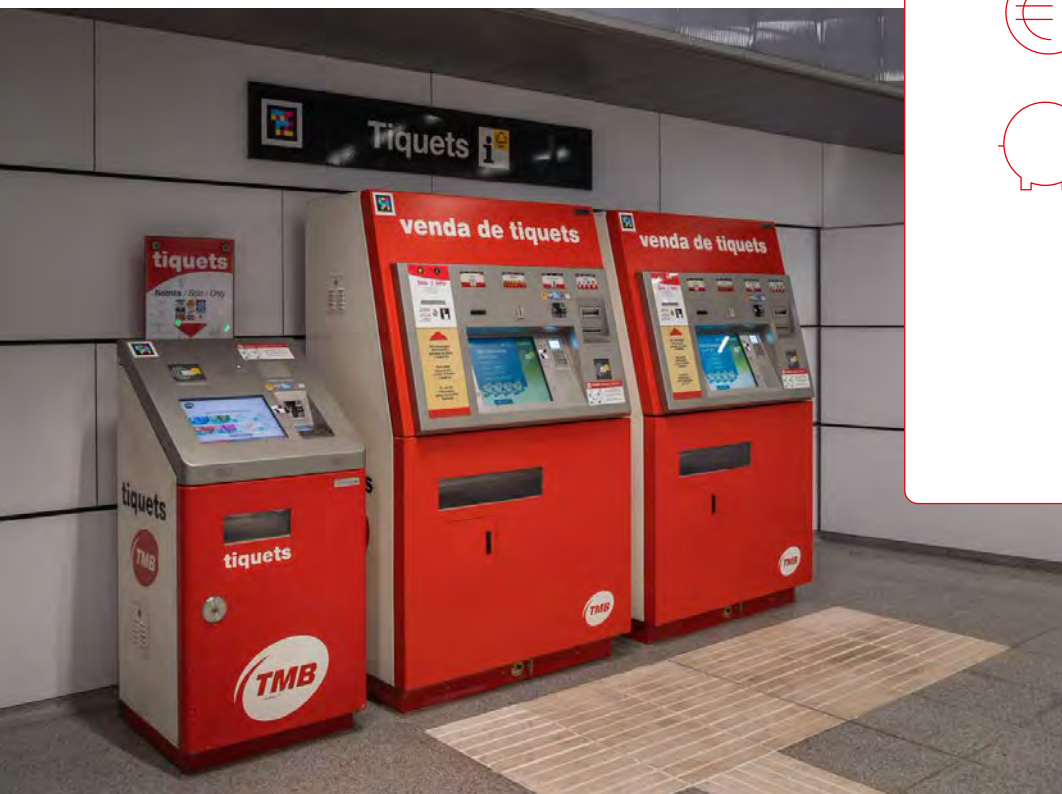
Cambio de hábitos: A pesar de la vuelta a una “cierta normalidad” pasado el verano, se ha mantenido una percepción de inseguridad ante la pandemia en el transporte público, lo cual ha hecho que parte de los viajeros hayan buscado modos de transporte alternativos (coche, bicicleta, vehículos de movilidad personal, etc).

Respecto a la evolución de la demanda del bus y del metro durante el año 2021, se ha observado como se ha ido recuperando a lo largo de los meses, si bien todavía no ha logrado el volumen de viajeros del año 2019. De esta manera, si el mes de enero la demanda estaba alrededor del 50% de la registrada el mismo mes del año 2019, el mes de noviembre la diferencia se había reducido al 17-18%. En cuanto a las validaciones acumuladas, se espera cerrar en 2021 con un 32-33% menos de la demanda prepandemia.

La previsión para el año 2022 es que siga la tendencia de recuperación de la demanda iniciada en 2021, si bien no se espera que a finales de año se logre todavía el volumen de viajeros de 2019. Además, es de prever que los principales factores que han provocado una caída de la demanda durante la pandemia se mantengan durante el 2022, a excepción quizás del confinamiento de la población, que parece ya poco probable. El impacto de estos factores iría menguando a medida que pasen los meses.

10.6. Impacto económico

El impacto del COVID-19 en las necesidades a subvencionar de TMB del ejercicio 2021, respecto las necesidades previstas en el Contrato-Programa, informado a la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), ha sido de **195,45 millones de euros**:



Impacto del COVID-19 en las necesidades de TMB en 2021

Miles de euros



185.035

Disminución de ingresos



14.538

Incremento de gastos



4.123

Ahorros

195.450

Total impacto del COVID-19 en las necesidades de TMB

Como se puede ver, el impacto más grande corresponde a la disminución de ingresos (ventas netas) por la reducción de pasaje respecto a un año sin pandemia.



11

Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio

Después del cierre del ejercicio no se ha producido ningún acontecimiento remarcable que no estuviera contemplado dentro de los planes económicos y operacionales previstos para el año 2022.

Asimismo, el Consejo de Administración de la Autoridad del Transporte Metropolitano decidió, el pasado 23 de diciembre de 2021, mantener las tarifas del transporte público para el próximo ejercicio de 2022. La decisión del Consejo de Administración de ATM se tomó para hacer frente al impacto negativo que la pandemia tiene para muchas personas y familias.

Por otro lado, la Unión Internacional del Transporte (UITP) ha otorgado a TMB el **premio UITP a la Diversidad, inclusión e igualdad de género** durante el Congreso y Exposición del Transporte MENA de la UITP, celebrado en Dubai en el mes de febrero de 2022. El premio reconoce el compromiso y el trabajo de TMB en este ámbito, implementado a través de sus planes contra el acoso y la LGTBI-fobia, así como las diferentes acciones para promover la igualdad de oportunidades y la no discriminación.

Durante el mes de febrero de 2022 se ha publicado la concesión de las subvenciones del *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)*. Las ayudas otorgadas suman un total de 40,5 millones de euros que corresponden a: 22,4 millones de euros para la compra de 81 autobuses eléctricos de 12 metros y 24 autobuses eléctricos de 18 metros y, por otro lado, 18,1 millones de euros para los proyectos de videovigilancia y sistema de información a bordo del bus, y digitalización de elementos de información en las estaciones de metro y digitalización de la gestión y mantenimiento de activos de metro.



El Consejo de Administración de la Autoridad del Transporte Metropolitano decidió, el pasado 23 de diciembre de 2021, mantener las tarifas del transporte público para el próximo ejercicio de 2022



12

Tabla de contenidos del estado de información no financiera

(GRI 102.55)

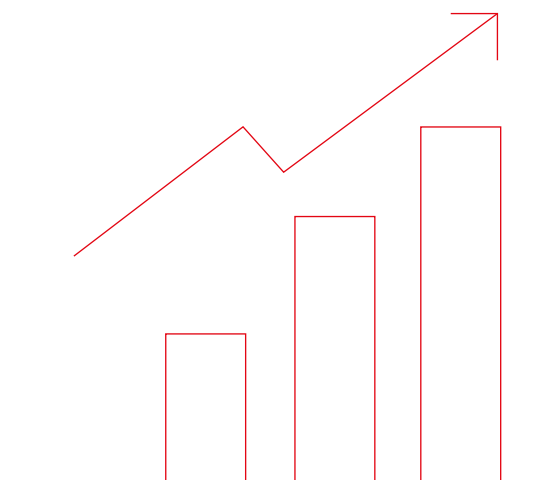


En cumplimiento de la **Ley 11/2018 de 28 de diciembre**, se ha incorporado en este Informe de Gestión de 2021 el Estado de información no financiera (EINF) de la sociedad, de acuerdo con los contenidos y requisitos exigidos por esta ley, el cual se desarrolla a lo largo de los diferentes capítulos de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

El EINF se ha elaborado describiendo las principales actuaciones realizadas durante el año 2021 en los ámbitos medioambientales, sociales y relativos al personal de la sociedad, los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno, y sobre la relación de la empresa con la sociedad, siguiendo los principios de precisión, equilibrio, claridad, comparabilidad, fiabilidad y puntualidad. Estas actuaciones vienen acompañadas de indicadores clave de resultados no financieros representativos de la actividad de la sociedad, basados, siempre que ha sido posible, porque son aplicables al ámbito del transporte público y también porque se ha dispuesto de la información correspondiente, en estándares de información internacionales de sostenibilidad de *Global Reporting Initiative (GRI)*. En otros casos se han empleado indicadores similares o aquellos más específicos comúnmente utilizados en el sector del transporte público para complementar la información.

Finalmente, tal como indica la ley, el EINF se ha verificado por un 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 del Grupo	GRI 102.1 a GRI 102.5, GRI 102.7, GRI 102.13, GRI 102.14, GRI 102.16, GRI 102.18, GRI 102.22, GRI 102.23, GRI 102.40, GRI 102.45 i GRI 102.53	Capítulo 3, Apartado 3.1, 5.1.1 i 5.3.1	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad (Nota 1)



	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
Introducción Estado de Información No Financiera	Ley 11/2018 de 28 de diciembre	GRI 101, 103, 102.50, 102.51, 102.52, 102.54, 102.55 i 102.56	Capítulo 12	
Gestión del riesgo	Sistema de gestión de riesgos y tipos de riesgos y acciones correctoras	GRI 102.15	Apartado 5.2	
Materialidad	Temas materiales	GRI 102.46 i GRI 102.47	Apartado 5.3.2	
I. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES				
I.1. Prevención de riesgos medioambientales	Cobertura de riesgos medioambientales	GRI 102.11 i GRI 307.1	Apartado 7.1.1	No ha habido sanciones en materia medioambiental
I.2. Contaminación	<ul style="list-style-type: none"> - SGAiE (ISO 14001/50001) - Energía, CO₂ y Calidad del aire - Medidas contra la contaminación - Compromiso de las Administraciones para reducir la contaminación - Otros tipos de contaminación 	GRI 305.4 GRI 305.5	Apartados 7.1.2; 7.4.1 i 7.4.2	Ver también 7.4.3. Fondo Next Generation
I.3. Economía circular y prevención y gestión de los recursos	<ul style="list-style-type: none"> - Prevención y gestión de residuos - Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales - Cuantificación de los Residuos de Metro <ul style="list-style-type: none"> - Desperdicio alimentario 	GRI 306.2 a GRI 306.5	Apartado 7.2.1	
I.4. Uso sostenible de los recursos	<ul style="list-style-type: none"> - 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 303.2 i GRI 303.5	Apartado 7.3	
I.5. Cambio Climático	<ul style="list-style-type: none"> - Evolución de las Emisiones de CO₂ (en toneladas) y Medidas contra el cambio climático 	GRI 305.1 i GRI 201.2	Apartado 7.4.1	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

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
II. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL				
II.1. Ocupación	<ul style="list-style-type: none"> - Contratación laboral - Procesos de selección y promoción - Plantilla por sexos, por nacionalidades, <ul style="list-style-type: none"> - Plantilla por edades - Plantilla por clasificación profesional - Plantilla por Modalidad de contrato <ul style="list-style-type: none"> - Empleados con discapacidad <ul style="list-style-type: none"> - Despidos - Remuneraciones y brecha salarial <ul style="list-style-type: none"> - Desconexión laboral 	<ul style="list-style-type: none"> GRI 102.8 GRI 102.38 GRI 102.39 GRI 202.1 GRI 202.2 GRI 401.1 i 401.2 GRI 405.1 i 405.2 	Apartados 6.1, 6.1.1 y 6.1.2	
II.2. Organización del trabajo	<ul style="list-style-type: none"> - Medidas de conciliación familiar - Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios <ul style="list-style-type: none"> - Horas de absentismo - Desarrollo del talento 	GRI 401.3	Apartado 6.3.1	
II.3. Salud y Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> - Salut, seguretat i benestar laboral - Lessions per accidents de treball <ul style="list-style-type: none"> - Malalties professionals 	GRI 403 i GRI 102.44	Apartado 6.4	Se complementa con la información de la gestión del Covid-19 (Capítulo 10)
II.4. Relaciones Sociales	<ul style="list-style-type: none"> - Negociación colectiva - Integración y cohesión de los/as trabajadores/as - Organización del diálogo social <ul style="list-style-type: none"> - Comunicación interna 	<ul style="list-style-type: none"> GRI 402 GRI 102.41 GRI 404.2 	Apartados 6.3.2 y 6.3.3	
II.5. Formación	<ul style="list-style-type: none"> - Actividad formativa y Desarrollo del talento 	GRI 404.1 i GRI 404.3	Apartados 6.2.1 y 6.2.2	
II.6. Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	<ul style="list-style-type: none"> - Código operativo de accesibilidad universal - Prórroga Convenio acceso scooters al T.Público - Mejora de la accesibilidad cognitiva a la red de metro <ul style="list-style-type: none"> - Formación en accesibilidad - Etiquetas inteligentes. NaviLens - Otras acciones de accesibilidad 	GRI 102.44	Apartado 4.1.4	Se complementa con información de acciones de accesibilidad digital
II.7. Igualdad	<ul style="list-style-type: none"> - Acciones realizadas en materia de igualdad 	GRI 406	Apartado 6.3.4	ver también formación en derechos humanos (Apartado 8.3)

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
III. INFORMACIÓN SOBRE RESPECTO A LOS DERECHOS HUMANOS				
		GRI 412	Apartado 8.3	TMB desarrolla su actividad teniendo en cuenta en todo momento el respeto a los derechos humanos fundamentales
IV. INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO				
	<ul style="list-style-type: none"> - Protección de datos - Transparencia - Cumplimiento normativo - Política Pública - Cumplimiento socioeconómico - Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro 	GRI 415, GRI 419, GRI 205.1, GRI 102.17	Apartados 3.1.3, 4.3.2, 5.1.2 y 5.3	
V. SOCIEDAD				
V.1. Compromisos de la Empresa con el desarrollo sostenible	<ul style="list-style-type: none"> - Adquisiciones en ámbito local - Iniciativas sociales - Fundación TMB 	GRI 204	Apartados 8.1.1 y 8.2	
V.2. Subcontratación y Proveedores	<ul style="list-style-type: none"> - Aprobación de la nueva versión del Procedimiento interno P716 - Aplicación de la Nueva Ley de contratación (Ley 9/2017) 	GRI 308, GRI 407, GRI 408, GRI 409, GRI 414	Apartado 3.1.3	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"> - Perfil del Cliente de metro y bus según variables sociodemográficas - Valoración satisfacción de los clientes - Seguridad del Servicio - Comunicación corporativa - Quejas, Reclamaciones y Sugerencias 	GRI 102.6 GRI 416.1 GRI 418	Apartados 4.1.2, 4.1.3, 4.3, 4.4.1 y 4.4.2	Se complementa con al información de la gestión del Covid-19 (Capítulo 10)
V.4. Información Fiscal	<ul style="list-style-type: none"> - Beneficios obtenidos país por país - Impuestos sobre beneficios pagados - Subvenciones públicas del ejercicio 	GRI 201.4 i GRI 207.4	Apartado 9.3	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad
VI. INFORMACIÓN FINANCIERA				
	<ul style="list-style-type: none"> - Operaciones de tesorería y planificación financiera - Cuenta de Pérdidas y Ganancias - Balance de situación a 31 de diciembre - Otra información financiera 	GRI 201.1 i GRI 203.1	Apartados 9.1, 9.2 y 9.4	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad



Transports
Metropolitans
de Barcelona

www.tmb.cat

