



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

**FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A.
(Sociedad Unipersonal)**

=====

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

Abril 2022



Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría, s.a.

Travessera de Gràcia, 56, 1º. 1ª.
Tel. 933199622 – Fax 933101739
08006 Barcelona

Julián Hernández, 8, 1º. A
Tel. 913882180 – Fax 917599612
28043 Madrid

Barcelona, 3, 2º. 1ª.
Tel. 972201959 – Fax 972220920
17001 Girona

I

PROFORMA

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

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

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

Opinión

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

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

Fundamento de la opinión

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

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

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

Aspectos más relevantes de la auditoría

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



PROFORMA

Contrato Programa

Descripción

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

Respuesta del auditor

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

Gastos de personal

Descripción

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

Respuesta del auditor

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



PROFORMA

Ingresos por ventas

Descripción

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

Respuesta del auditor

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

Otra información: Informe de gestión

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

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

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

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

Responsabilidades de los administradores en relación con las cuentas anuales

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



PROFORMA

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

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

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

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

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

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

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



PROFORMA

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

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

Barcelona, 1 de abril de 2022

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

PROFORMA

Antoni Clapés i Donadeu (17879)

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (Sociedad Unipersonal)

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 – ACTIVIDAD DE LA EMPRESA	7
NOTA 2 – BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES	14
NOTA 3 – APLICACIÓN DE RESULTADOS	20
NOTA 4 – NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN.....	21
NOTA 5 – INMOVILIZADO MATERIAL.....	34
NOTA 6 – INMOVILIZADO INTANGIBLE	44
NOTA 7 – ENTIDADES PÚBLICAS	45
NOTA 8 – INSTRUMENTOS FINANCIEROS	64
NOTA 9 – MONEDA EXTRANJERA.....	91
NOTA 10 – SITUACIÓN FISCAL	92
NOTA 11 – INGRESOS Y GASTOS	97
NOTA 12 – PROVISIONES Y CONTINGENCIAS	104
NOTA 13 – INFORMACIÓN SOBRE EL MEDIO AMBIENTE	105
NOTA 14 – RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL.....	108
NOTA 15 – SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS.....	112
NOTA 16 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	118
NOTA 17 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	122
NOTA 18 – OTRA INFORMACIÓN.....	126
NOTA 19 – INFORMACIÓN SEGMENTADA.....	129

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA
BALANCE

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

Balance de Situación a 31 de Diciembre de 2021 y 2020

(Euros)	Nota	Año 2021	Año 2020
ACTIVO			
ACTIVO NO CORRIENTE		1.326.620.940,60	1.123.656.919,60
Inmovilizado intangible	6	5.604.676,32	5.339.251,30
Gastos de investigación y desarrollo		0,00	0,00
Patentes, licencias, marcas y similares		3.505,50	3.955,50
Aplicaciones informáticas		5.525.958,25	5.260.083,23
Otro inmovilizado intangible		75.212,57	75.212,57
Inmovilizado material	5	670.718.871,07	533.957.432,96
Terrenos y construcciones		161.408.022,77	146.171.221,25
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		330.709.499,34	208.203.281,35
<i>Elementos de transporte</i>		<i>275.036.830,89</i>	<i>160.193.065,44</i>
<i>Otros</i>		<i>55.672.668,45</i>	<i>48.010.215,91</i>
Inmovilizado en curso y anticipos		178.601.348,96	179.582.930,36
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo	8	5.001.550,00	5.163.100,00
Instrumentos de patrimonio		5.001.550,00	5.163.100,00
Inversiones financieras a largo plazo	8	645.295.843,21	579.197.135,34
Instrumentos de patrimonio		3.263.900,13	3.263.900,13
Valores representativos de deuda		1.443,48	1.443,48
Otros activos financieros		24.541.232,21	25.496.316,46
Entidades Públicas	7	617.489.267,39	550.435.475,27
<i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>		<i>615.989.267,39</i>	<i>550.435.475,27</i>
<i>Otras deudas Entidades Públicas</i>		<i>1.500.000,00</i>	<i>0,00</i>
ACTIVO CORRIENTE		136.439.168,07	157.564.999,69
Existencias		8.724.460,65	9.092.091,11
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	8	122.362.613,11	143.085.741,86
Empresas del Grupo, deudores	17	113.205,39	259.417,02
Deudores varios		4.340.963,84	3.154.550,63
Personal		1.291.334,55	1.329.283,23
Otros créditos con Administraciones Públicas		30.932.685,33	25.738.904,88
Entidades Públicas	7	85.684.424,00	112.603.586,10
<i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>		<i>85.182.564,00</i>	<i>110.613.175,95</i>
<i>Otras deudas Entidades Públicas</i>		<i>501.860,00</i>	<i>1.990.410,15</i>
Inversiones financieras a corto plazo	8	19.927,00	19.927,00
Otros activos financieros		19.927,00	19.927,00
Periodificaciones a corto plazo		244.825,49	916,10
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		5.087.341,82	5.366.323,62
Tesorería		2.581.223,77	2.127.040,43
Otros activos líquidos equivalentes		2.506.118,05	3.239.283,19
TOTAL ACTIVO		1.463.060.108,67	1.281.221.919,29

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

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

	Nota	Año 2021	Año 2020
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
PATRIMONIO NETO		554.603.703,65	398.067.683,37
Fondos propios	8.10	126.365.343,12	125.121.014,10
Capital escriturado		10.226.797,48	10.226.797,48
Reservas		114.894.216,62	114.894.216,62
Resultados del ejercicio		1.244.329,02	0,00
Ajustes por cambio de valor	8	-35.283.115,33	-53.791.990,93
Operaciones de cobertura		-35.283.115,33	-53.791.990,93
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	15	463.521.475,86	326.738.660,20
PASIVO NO CORRIENTE	8	678.060.384,50	621.254.925,73
Provisions a llarg termini		6.037.779,08	9.600.000,00
Altres provisions		6.037.779,08	9.600.000,00
Deudas a largo plazo		672.022.605,42	611.654.925,73
Deudas con entidades de crédito		435.578.136,81	440.308.239,58
Acreedores por arrendamiento financiero		180.958.791,14	102.955.347,23
Derivados financieros		27.595.142,76	45.346.166,82
Otros pasivos financieros		27.890.534,71	23.045.172,10
PASIVO CORRIENTE		230.396.020,52	261.899.310,19
Provisiones a corto plazo	12	2.354.964,24	12.603.399,93
Deudas a corto plazo	8	83.640.523,35	67.545.277,22
Deudas con entidades de crédito		27.617.743,72	35.308.394,16
Acreedores por arrendamiento financiero		23.366.676,84	8.492.293,30
Derivados financieros		7.945.409,45	8.718.945,59
Otros pasivos financieros		24.710.693,34	15.025.644,17
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo		39.000.000,00	77.500.000,00
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		97.392.157,66	92.255.636,85
Proveedores		21.299.673,50	12.509.330,29
Proveedores, empresas del Grupo y asociadas		4.657.892,99	3.045.662,55
Acreedores varios		52.165.376,34	58.660.741,75
Personal, remuneraciones pendientes de pago		10.851.040,55	10.156.048,52
Otras deudas con Administraciones Públicas		8.418.174,28	7.883.853,74
Periodificaciones a corto plazo		8.008.375,27	11.994.996,19
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		1.463.060.108,67	1.281.221.919,29

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

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

Cuenta de Pérdidas y Ganancias de los ejercicios 2021 y 2020

(Euros)

	Nota	Año 2021	Año 2020
A) OPERACIONES CONTINUADAS			
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	11.1		
Ventas		171.790.623,32	138.758.199,91
Accesorios a la explotación		24.575.059,15	25.115.257,65
Subvenciones especiales		3.108.000,00	3.108.000,00
Subvenciones al servicio		361.797.231,16	406.847.887,21
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		561.270.913,63	573.829.344,77
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	11.2		
Aprovisionamientos		-11.384.204,49	-10.097.718,76
Electricidad		-20.265.948,93	-14.839.547,94
Personal		-207.061.692,83	-205.051.837,52
Servicios exteriores		-282.133.792,63	-295.411.711,75
Tributos		-286.484,87	-164.604,65
Variaciones de provisiones		248.046,20	-603.176,39
Deterioro y resultado por ventas de inmovilizado		3.564.063,48	492,77
Otros resultados		0,00	0,00
TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES		-517.320.014,07	-526.168.104,24
Amortizaciones	11.3	-48.051.112,80	-38.140.989,34
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	11.5	24.919.353,92	15.886.026,09
AMORTIZACIONES NETAS		-23.131.758,88	-22.254.963,25
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		-540.451.772,95	-548.423.067,49
RESULTADO FINANCIERO	11.4		
Gastos financieros por saneamiento CP		-22.111.308,15	-22.783.727,09
Resultado Financiero estructural		1.292.167,47	-2.622.550,19
Beneficio por venta de instrumentos financieros		1.251.250,00	0,00
TOTAL GASTOS FINANCIEROS		-19.567.890,68	-25.406.277,28
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS ANTES DEL IMPUESTO DE SOCIEDADES		1.251.250,00	0,00
Impuesto sobre Sociedades		-6.920,98	0,00
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)		1.244.329,02	0,00
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS			
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)		0,00	0,00
RESULTADO DEL EJERCICIO		1.244.329,02	0,00

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

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

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

(Euros)

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

	Notas	Año 2021	Año 2020
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		1.244.329,02	0,00
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
II. Por cobertura de flujos de efectivo	8	9.629.710,26	-13.363.077,99
III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	15.1	161.946.876,62	142.797.294,22
B) Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		171.576.586,88	129.434.216,23
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
IX. Por cobertura de flujos de efectivo	8	8.879.165,34	8.622.438,46
X. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	15.1	-25.164.060,96	-16.141.853,16
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		-16.284.895,62	-7.519.414,70
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		156.536.020,28	121.914.801,53

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

	Capital		Reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
	Escriturado	No exigido						
SALDO INICIAL DEL EJERCICIO 2020	10.226.797,48		114.894.216,62		0,00	-49.051.351,40	200.083.219,14	276.152.881,84
I. Total ingresos y gastos reconocidos					0,00	-4.740.639,53	126.655.441,06	121.914.801,53
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2020	10.226.797,48		114.894.216,62		0,00	-53.791.990,93	326.738.660,20	398.067.683,37
I. Total ingresos y gastos reconocidos					1.244.329,02	18.508.875,60	136.782.815,66	156.536.020,28
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2021	10.226.797,48		114.894.216,62		1.244.329,02	-35.283.115,33	463.521.475,86	554.603.703,65

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

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

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		1.251.250,00	0,00
2. Ajustes del resultado		38.887.539,88	48.263.924,15
a) Amortización del inmovilizado (+)	11.3	48.051.112,80	38.140.989,34
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)		-69.811,89	75.442,83
c) Variación de provisiones (+/-)	11.2	-178.234,31	527.733,56
d) Imputación de subvenciones (-)	11.5	-24.919.353,92	-15.886.026,09
e) Resultados por bajas y ventas del inmovilizado (+/-)	11.2	-3.564.063,48	-492,77
f) Resultados por bajas y ventas de instrumentos financieros (+/-)	8.5	-1.251.250,00	0,00
g) Ingresos financieros (-)		-7.359.457,27	-1.316.260,37
h) Gastos financieros (+)	11.4	28.170.662,95	26.716.930,30
i) Diferencias de cambio (+/-)	11.4	7.935,00	5.607,35
k) Otros ingresos y gastos (+/-)		0,00	0,00
3. Cambios en el capital circulante		44.991.996,82	-92.807.402,08
a) Existencias (+/-)		532.783,46	-2.007.298,76
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	8	44.793.172,35	-72.988.104,98
c) Otros activos corrientes (+/-)	8	-243.909,39	-83,48
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	8	6.446.133,46	-17.243.686,97
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	8	-3.986.620,92	1.930.513,51
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)		-2.549.562,14	-2.498.741,40
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		-27.036.225,12	-22.773.082,37
a) Pago de intereses (-)	11.4	-26.608.722,77	-23.591.013,87
b) Cobro de dividendos (+)	8.8	354.966,27	473.206,00
c) Cobro de intereses (+)	11.4	727.042,74	825.379,00
d) Cobro (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	11.3	-1.073.900,70	0,00
e) Otros pagos (cobros) (+/-)	11.4	-435.610,66	-480.653,50
5. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4)		58.094.561,58	-67.316.560,30

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

(Euros)

	Notas	Año 2021	Año 2020
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
6. Pagos por inversiones (-)		-174.343.841,00	-170.053.920,49
a) Empresas del grupo y asociadas		0,00	0,00
b) Inmovilizado intangible	6	-1.844.945,64	-1.218.773,55
c) Inmovilizado material	5	-171.809.166,60	-167.780.621,48
e) Otros activos financieros	8	0,00	0,00
g) Otros activos		-689.728,76	-1.054.525,46
7. Cobros por desinversiones (+)		54.851.111,70	36.570.948,89
a) Empresas del grupo y asociadas		1.412.800,00	0,00
b) Inmovilizado intangible		0,00	0,00
c) Inmovilizado material	5	2.502,13	492,77
e) Otros activos financieros		53.300.882,15	36.550.076,36
g) Otros activos	8	134.927,42	20.379,76
8. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (6+7)		-119.492.729,30	-133.482.971,60
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		19.618.984,72	22.937.737,03
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	15	19.618.984,72	22.937.737,03
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		41.508.136,20	168.222.710,60
a) Emisión:			
2.Deudas con entidades de crédito (+)	8	137.464.457,22	125.154.914,83
3.Deudas con empresas del Grupo y asociadas (+)		0,00	77.500.000,00
4.Otras Deudas (+)	8	259.345,20	0,00
b) Devolución y amortización de:			
2.Deudas con entidades de crédito (-)	8	-57.715.666,22	-34.432.204,23
3.Deudas con empresas del Grupo y asociadas (-)		-38.500.000,00	0,00
12. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (9+10)		61.127.120,92	191.160.447,63
D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO		-7.935,00	-5.607,35
E) AUMENTO / DISMIN.NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.(5+8+12)		-278.981,80	-9.644.691,62
Efectivo o equivalentes al principio del ejercicio		5.366.323,62	15.011.015,24
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio		5.087.341,82	5.366.323,62

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

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA
MEMORIA

NOTA 1 – ACTIVIDAD DE LA EMPRESA

1.1 – Constitución e inscripción

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (en adelante también Metro o la Sociedad) 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.

1.2 – Objeto social y Estatutos

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

Constituye el objeto de la Sociedad:

- a) Ejercer la actividad de gestión, de explotación, de organización, de administración y en definitiva de prestación de los servicios urbanos y metropolitanos relacionados

con el transporte colectivo 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 el 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 la 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.

1.3 – 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 Diario 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 (el año 2016 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, Singuerlín, 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, Llefia 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 Sur, formado por 15 estaciones i 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, Collblanc, 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 Àrea Metropolitana de Barcelona. La puesta en servicio de la L9 Sur, 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, Collblanc, 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 Factoría, Ecoparc y 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 Collblanc y Pubilla Casas, y es la 27ª estación de la línea 5. Esta estación potencia el intercambio directo con el Trambaix, con las líneas T1, T2 y T3, y varias líneas de autobuses urbanos e interurbanos, de modo que amplía la cobertura del servicio de metro y al mismo tiempo favorece la intermodalidad en los desplazamientos entre el Baix Llobregat y Barcelona.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA presta, además, un conjunto de servicios especiales orientados a satisfacer demandas puntuales en la celebración de acontecimientos de carácter social, deportivo, de interés ciudadano, etc., así como otras de asesoramiento a empresas e instituciones nacionales y extranjeras relacionadas con el transporte público.

Conforme a su actividad, los elementos del inmovilizado material e intangible de la Sociedad no se mantienen con la finalidad de obtener un rendimiento comercial (beneficios) sino los flujos económicos sociales que generan estos activos y que benefician a la colectividad, es decir, su beneficio social o potencial de servicio.

En definitiva, la totalidad de los activos materiales e intangibles de la Sociedad son activos no generadores de flujos de efectivo, conforme a los pronunciamientos del ICAC y de la IGAE, para el tratamiento de estos tipos de activos en las empresas públicas (Orden EHA/733/2010

de 25 de marzo de 2010 por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias).

1.4 – Información sobre las empresas del Grupo

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

1.5 – Moneda funcional y de presentación

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

NOTA 2 – BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

2.1 – Imagen fiel

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

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

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

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

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

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

Si bien las estimaciones consideradas se han realizado sobre la mejor información disponible en la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, cualquier modificación en el futuro de dichas estimaciones se aplicaría de forma prospectiva desde ese momento, reconociendo el efecto del cambio en la estimación realizada en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en cuestión.

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

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

2.3 – Comparación de la información

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

2.4 – Impacto del Real Decreto 1/2021

El 30 de enero de 2021 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, por el cual se modifican el Plan General de Comptabilitat aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre; el Plan General de Contabilidad de Pequeñas y Medianas Empresas aprobado por el Real Decreto 1515/2007, de 16 de noviembre; las Normas para la formulación de Cuentas Anuales Consolidadas aprobadas por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre; y las Normas de Adaptación del Plan General de Contabilidad en las entidades sin ánimo de lucro aprobadas por el Real Decreto 1491/2011, de 24 de octubre. Adicionalmente, y como consecuencia del Real Decreto 1/2021, el 13 de febrero de 2021, se publicó en el Boletín Oficial del Estado la resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) por la cual se dictan normas de registro, valoración y elaboración de cuentas anuales 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, la Sociedad, ha optado por la aplicación de los nuevos criterios considerando como fecha de transición el 1 de enero de 2021, y las cifras correspondientes al ejercicio 2020 que se incluyen a efectos comparativos en las cuentas anuales del ejercicio 2021, no se han adaptado según los nuevos criterios, si bien se ha efectuado la reclasificación de las partidas del ejercicio anterior de instrumentos financieros a la nueva presentación para la aplicación de la Disposición Transitoria 2ª apartado 6º).

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

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

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

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

a) Instrumentos financieros

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

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

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

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

- Activos financieros a coste: Esta categoría comprende los siguientes activos financieros:

- Las inversiones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas.
- Aquellos activos financieros dónde 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, la Societat ha optado por la aplicación de la disposición transitoria 2a e incluir información comparativa sin reexpresión, reclasificando las partidas del ejercicio 2020 para mostrar los saldos de ese ejercicio ajustados a los nuevos criterios de presentación. Por eso, la Sociedad ha aplicado las nuevas categorías de instrumentos financieros según el RD 1/2021 para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2021, y ha aplicado las nuevas categorías, sólo a efectos de presentación, para el ejercicio comparativo finalizado el 31 de diciembre del 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	22.875	Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	22.875
Préstamos y partidas a cobrar	670.424	Activos financieros a coste amortizado	670.424
Activos disponibles para la venta valorados a coste	3.265	Activos financieros a coste	3.265
Inversiones en empresas del grupo y asociadas	5.163	Activos financieros a coste	5.163
TOTAL	701.727	TOTAL	701.727

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	22.875	Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	22.875
Débitos y partidas a pagar	764.132	Pasivos financieros a coste amortizado	764.132
Derivados de cobertura	54.065	Derivados de cobertura	54.065
TOTAL	841.072	TOTAL	841.072

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, la Sociedad 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 8.6 de estas cuentas anuales.

b) Ingresos por ventas y prestación de servicios

La aplicación a 1 de gener de 2021 de la Resolución del ICAC por la cual se dictan normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para el reconocimiento de ingresos para 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 refleje la contraprestación a la que la Sociedad espera tener el derecho. Así el concepto de control, como principio fundamental, substituye el 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) la Sociedad satisfaga cada obligación comprometida.

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

NOTA 3 – APLICACIÓN DE RESULTADOS

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

Este Contrato Programa se basa en el Pacte Metropolità del Transport firmado por las Administraciones Consorciadas el 6 de marzo de 2014 y el Plan Marco aprobado por el Consejo Metropolitano de la ATM en la misma fecha, así como en el Plan cuatrienal de

financiación 2014-2017 entre las Administraciones Consorciadas y la ATM, firmado el 5 de noviembre de 2014, que tenía como objetivo refinanciar el endeudamiento del sistema en el período 2014-2031.

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

En los Contratos Programa se recogen las subvenciones necesarias para cubrir todas las necesidades a nivel de TMB (en los términos descritos en la nota 7). Estas subvenciones tienen como objetivo, entre otros, garantizar el equilibrio de las Cuentas Anuales de TMB (resultado del ejercicio).

El resultado neto del ejercicio, por 1.244 miles de euros, corresponde íntegramente a los ingresos extraordinarios obtenidos por la venta de las acciones de Transports Metropolitans de Barcelona, SL a la sociedad Transports de Barcelona, SA y se propone a la Junta General que este resultado del ejercicio se aplique a las Cuentas de Reservas Voluntarias (1.120 miles de euros) y Reserva Legal (124 miles de euros), dado que se destinan a la financiación de inversiones adicionales a las que se financian por el Contrato Programa.

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

NOTA 4 – NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

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

4.1 – Inmovilizado intangible

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

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

4.2 – Inmovilizado material

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

Las reparaciones que no representan 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 son 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
- Elementos de transporte	
Trenes series nuevas	25
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.

4.3 – Arrendamientos

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

Arrendamientos financieros

En las operaciones de arrendamiento financiero en que la Sociedad actúa como arrendataria, se presenta el coste de los activos arrendados en el balance de situación según la naturaleza del bien objeto del contrato y, simultáneamente, un pasivo por el mismo importe. Este importe es el menor entre el valor razonable del bien arrendado y el valor actual al inicio del

arrendamiento de las cantidades mínimas acordadas, incluida la opción de compra, cuando no existan dudas de su ejercicio. No se incluyen en el cálculo las cuotas de carácter contingente, los costes de los servicios y los impuestos repercutibles al arrendador. La carga financiera total del contrato se imputa en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio que se devenga aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren.

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

Arrendamientos operativos

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

Cualquier cobro 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 la Sociedad se detalla en las notas 5.7 y 8 y la información relativa a arrendamientos operativos en las notas 11.6 y 11.7.

4.4 – Instrumentos financieros

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

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

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

Activos financieros

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

Están incluidos en esta categoría aquellos activos que se adquieren con el propósito de proceder a su venta a corto plazo o forman parte de una cartera instrumentada para obtener ganancias a corto plazo, así como los activos financieros que designa la Sociedad 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 a la cuenta de pérdidas y ganancias.

- Activos financieros a coste amortizado

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

Se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación 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 cambios en el patrimonio neto

Se incluyen en esta categoría los activos financieros cuando las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas especificadas, 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 a 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 gastos de transacción en caso que se produzca la venta. Los cambios que se produzcan en el valor razonable se registrarán directamente a patrimonio neto hasta que el activo cause baja del balance o se deteriore, momento en que se imputará en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias aplicando el método del tipo de interés efectivo.

- Activos financieros a coste

En esta categoría se incluyen las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, así como las inversiones de aquellos instrumentos de patrimonio

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

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

Pasivos financieros

- Pasivos financieros a coste amortizado

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

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

A pesar de todo, aquellos débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual, así como otras cuentas a pagar no comerciales, cuyos importes se prevé liquidar en el corto plazo, se valoran a valor nominal, tanto en la valoración inicial como en la valoración posterior, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no sea significativo.

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Derivados financieros y coberturas contables

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

- Coberturas de valor razonable

Cubren los cambios en el valor razonable de activos y pasivos o compromisos en firme todavía 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 que los flujos de efectivo futuros esperados cubiertos, afecten al resultado del ejercicio. La pérdida o ganancia atribuible a la parte no efectiva se reconoce inmediatamente en pérdidas y ganancias.

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

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

4.5 – Existencias

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

En el transcurso del ejercicio se han aplicado 165 miles de euros de correcciones por deterioro, quedando un saldo a 31 de diciembre de 2021 de 910 miles de euros. En el ejercicio 2020 se dotaron 76 miles de euros por dicho concepto.

4.6 – Transacciones en moneda extranjera

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

4.7 – Impuesto sobre Beneficios

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

4.8 – Ingresos y gastos

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

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

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

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

Los gastos se reconocen en función del criterio de devengo.

4.9 – Provisiones y contingencias

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

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

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

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

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

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

4.10 – Elementos patrimoniales de naturaleza medioambiental

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

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

4.11 – Compromisos por pensiones

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

4.12 – Subvenciones, donaciones y legados

Las subvenciones que tengan carácter de reintegrables se registran como pasivos hasta cumplir las condiciones para considerarse no reintegrables, mientras que las subvenciones no reintegrables se registran como ingresos directamente imputados al patrimonio neto y se

reconocen como ingresos sobre una base sistemática y racional de forma correlacionada con los gastos derivados de la subvención.

A 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.

4.13 – Criterios utilizados en transacciones entre partes vinculadas

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

4.14 – Entidades Públicas

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

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

NOTA 5 – INMOVILIZADO MATERIAL

El activo inmovilizado 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.

5.1 – Estado de movimientos del inmovilizado material

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

	Terrenos y construcciones		Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		Inmovilizado en curso y anticipos	Total			
	Terrenos y bienes naturales	Edificios y Construcciones	Instalaciones fijas	Instalaciones técnicas y Maq. y enseres			Elementos de transporte	Otros inmovilizados	
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2020	1.233	35.174	284.037	186.587	8.080	459.446	52.604	151.806	1.178.967
(+) Adquisiciones	0	200	3.928	996	56	32.309	1.135	125.209	163.833
(-) Bajas	0	0	12.143	21.590	775	39	12.036	0	46.583
(-) Correcciones valorativas por deterioro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(+/-) Traspasos entre partidas	0	2.816	40.754	10.417	82	40.497	2.106	-97.433	-761
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020	1.233	38.190	316.576	176.410	7.443	532.213	43.809	179.582	1.295.456
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2021	1.233	38.190	316.576	176.410	7.443	532.213	43.809	179.582	1.295.456
(+) Adquisiciones	0	2.406	3.219	1.856	225	119.594	2.190	53.744	183.234
(-) Bajas	0	0	150	179	19	44	0	0	392
(-) Correcciones valorativas por deterioro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(+/-) Traspasos entre partidas	0	3.012	16.894	11.856	644	20.124	1.430	-54.725	-765
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021	1.233	43.608	336.539	189.943	8.293	671.887	47.429	178.601	1.477.533
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2020	0	20.035	193.118	148.356	6.746	354.848	49.094	0	772.197
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	0	978	7.829	6.963	320	17.211	2.560	0	35.861
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	24	13	0	0	0	0	37
(-) Disminuc. por salidas, bajas, reduct. o trasp.	0	13	12.143	21.590	775	39	12.036	0	46.596
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020	0	21.000	188.828	133.742	6.291	372.020	39.618	0	761.499
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2021	0	21.000	188.828	133.742	6.291	372.020	39.618	0	761.499
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	0	1.116	9.163	7.727	348	24.860	2.511	0	45.725
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	14	0	0	14	0	0	28
(-) Disminuc. por salidas, bajas, reduct. o trasp.	0	0	149	226	19	44	0	0	438
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021	0	22.116	197.856	141.243	6.620	396.850	42.129	0	806.814
V.METO CONT., SALDO FINAL EJERCICIO 2021	1.233	21.492	138.683	48.700	1.673	275.037	5.300	178.601	670.719

5.2 – 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 s.5000	110175
Compra trenes	31.947
Remodelación de estaciones/red	6.313
Mejora trenes	4.625
Vías	3.652
Remodelación trenes serie 2100	3.648
Mejoras edificios/talleres	3.561
Intereses intercalarios trenes y otros	3.271
Elementos movilidad pasaje (ascensores/escaleras mec.)	2.581
Equipos informáticos	2.253
Material de reserva de trenes	2.083
Sistemas de voz y datos	1.429
Sistemas seguridad y protección contra incendios	1.214
T-Mobilitat	1.157
Señales, Enclavamientos y Telemando	802
Electrificación líneas y alumbrado	638
Radiocomunicaciones	472
Vehículos mantenimiento	464
Puertas de andén	411
Maquinaria y utillaje mantenimiento	377
Equipos de medida y laboratorio	299
Sistema de validación y venta	260
Mobiliario industrial y oficinas	201
Túneles y máquinas de lavado	170
Pozos de ventilación y ventilación estaciones/túneles	139
Megafonía e interfonía	125
Centro médico (Colaboradora)	91
Funicular revisión y material de reserva	85
Subcentrales	82
Centro transformación	56
Centro médico (Prevención)	35
Climatización	27
Varios	591
Total	183.234

A efectos del Contrato Programa, las inversiones, considerando las correspondientes a inmovilizado intangible, han sido de 42.756 miles de euros.

(Miles de euros)	Año 2020
Compra trenes	118.660
Vías	9.089
Remodelación de estaciones/red	6.742
Señales, Enclavamientos y Telemando	4.081
Mejoras trenes	3.621
Intereses intercalarios trenes y otros	2.978
Equipos informáticos	2.445
Elementos movilidad pasaje (ascensores/escaleras mec.)	2.424
Mejoras de edificios/talleres	2.128
Sistemas de voz y datos	1.665
Funicular revisión y material de reserva	1.236
Remodelación trenes serie 2000	967
Local Centro médico (Colaboradora)	939
Material de reserva de trenes	854
Maquinaria y utillaje mantenimiento	851
Electrificación líneas y alumbrado	833
Sistemas seguridad y protección contra incendios	698
Simulador conducción trenes	540
Subcentrales	521
Sistema de validación y venta	501
Megafonía e interfonía	445
Puertas de andén	352
Vehículos mantenimiento	306
Local Centro médico (Prevención)	234
Pozos de ventilación y ventilación estaciones/túneles	165
Centro transformación	151
Túneles y máquinas de lavado	139
Climatización	79
Equipos de medida y laboratorio	73
Mobiliario industrial y oficinas	56
Varios	60
Total	163.833

A efectos del Contrato Programa, las inversiones, considerando las correspondientes a inmovilizado intangible, han sido de 45.357 miles de euros, de los cuales 1.200 miles de euros corresponden a la provisión por desamiantado de 6 trenes.

5.3 – Vida útil

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

Sociedades (ver nota 4.2). Los 39 trenes adquiridos por ejercicio de la opción de compra, se amortizan por su vida útil restante.

5.4 – Bienes totalmente amortizados

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

	Año 2021	Año 2020
Construcciones	137.305	130.910
Resto de inmovilizado material:		
- Maquinaria	95.260	88.592
- Mobiliario	4.870	4.283
- Equipos para procesos de información	13.574	12.780
- Elementos de transporte	253.049	226.488
- Repuestos	23.821	22.063
Total resto de inmovilizado material	390.574	354.206
Total inmovilizado material	527.879	485.116

5.5 – Subvenciones en capital recibidas

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

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	734	734	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 Wifi Ciudadano	395	395	139
Subvención vehículos eléctricos	59	446	216
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
Ingreso en capital Colaboradora INSS	1.675	1.675	1.675
Total	437.088	445.430	372.513

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

Año 2020 (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	734	734	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 Wifi Ciudadano	395	395	178
Subvención vehículos eléctricos	59	446	280
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
Ingreso en capital Colaboradora INSS	1.584	1.584	1.584
TOTAL	284.333	286.735	226.752

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

5.6 – Seguros

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

5.7 – Bienes financiados en régimen de leasing financiero

Hacen referencia a los siguientes contratos vigentes, cuyos importes están expresados en miles de euros (nota 8.1.2), correspondientes a las inversiones totalmente activadas:

Año 2021				
(Miles de euros)				
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 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				
(Miles de euros)				
Fecha	Nº Elementos	Coste	Amortización	Valor Neto
SABADELL 17-04-2018 (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 de diciembre de 2020 un importe como inversión en curso de 13.207 miles de euros.

5.8 – Bajas y deterioro 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		
Desamiantado ascensores y escaleras mecánicas	150	150	0	0
Desamiantado equipos audiovisuales	19	19	0	0
Desamiantado maq., inst. y utillaje de talleres	179	178	0	-1
Venta cuatro furgonetas	44	44	3	3
Total	392	391	3	2

Año 2020	Valor	Importe	Ingresos	Resultado
	inventario	amortizado		
Bajas 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., inst. y utillaje por inventario	20.696	20.696	0	0
Venta carretilla eléctrica	15	15	0	0
Venta tres furgonetas	39	39	1	1
Total	46.583	46.583	1	1

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

5.9 – Compromisos de adquisición de inmovilizado y fuentes de financiación

A 31 de diciembre de 2021 los compromisos de adquisición de inmovilizado de la Sociedad son de 298.342 miles de euros (a 31 de diciembre de 2020 eran de 334.267 miles de euros). Estas inversiones se prevén financiar, en su mayor parte, con recursos a recibir de los Contratos Programa.

NOTA 6 – INMOVILIZADO INTANGIBLE

6.1 – Estado de movimientos del inmovilizado intangible

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

(Milers d'euros)	Aplicaciones informáticas	Cesión Jocs Florals	Otros inmovilizados	Total
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2020	38.194	225	78	38.497
(+) Adquisiciones	1.219	0	0	1.219
(-) Bajas	0	0	0	0
(+/-) Traspasos de otras partidas	761	0	0	761
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020	40.174	225	78	40.477
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2021	40.174	225	78	40.477
(+) Adquisiciones	1.845	0	0	1.845
(-) Bajas	0	0	0	0
(+/-) Traspasos de otras partidas	765	0	0	765
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021	42.784	225	78	43.087
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2020	32.660	150	72	32.882
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	2.278	0	2	2.280
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0
(-) Disminución por salidas, bajas, reducciones o traspasos	24	0	0	24
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020	34.914	150	74	35.138
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2021	34.914	150	74	35.138
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	2.324	0	0	2.324
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	20	0	0	20
(-) Disminución por salidas, bajas, reducciones o traspasos	0	0	0	0
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2021	37.258	150	74	37.482
VALOR NETO CONTABLE, SALDO FINAL EJERCICIO 2021	5.526	75	4	5.605

En fecha 25 de julio de 2014, se firmó un acta administrativa para la cesión de mutuo acuerdo del edificio 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.

6.2 – 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:

	Any 2021	Any 2020
Investigación y desarrollo	72	72
Aplicaciones Informáticas	31.607	29.184
Total	31.679	29.256

6.3 – Bajas de inmovilizado intangible

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

NOTA 7 – ENTIDADES PÚBLICAS

El marco financiero en el que se desarrolla la actividad de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA, se concreta en los Contratos Programa negociados con la Autoritat del Transport Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona (ATM). La ATM es el consorcio formado por las siguientes Administraciones Públicas: Generalitat de Catalunya, 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 saneamiento financiero a subvencionar por compromisos del anterior Contrato Programa y previstos hasta el año 2031.

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

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

En fecha 30 de diciembre de 2021 se ha firmado el Contrato Programa para el periodo 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 duodécimo. 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.

7.1 – Objetivos del Contrato Programa 2018-2021

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

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

7.2 – Liquidación del Contrato Programa 2018-2020

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

(Miles de euros)	COMISIÓN DE SEGUIMIENTO CP 2020
RESULTADO NETO CUENTA DE RESULTADOS (sin renting ni cánon)	470.539
Renting de trenes	68.870
Cánon Ifercat L9	120.649
RESULTADO 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 1.217 miles de euros para poder utilizar en los futuros ejercicios. Esta propuesta fue aprobada por el Consejo de Administración de la ATM de fecha 14 de julio de 2021. Posteriormente, después de la celebración de una nueva reunión de la Comisión de Seguimiento del Contrato Programa de fecha 16 de diciembre de 2021, el Consejo

de Administración de la ATM, en fecha 22 de diciembre de 2021, aprobó regularizar el importe de la liquidación del año 2020 cuantificado en 20.623 miles de euros en la liquidación del fondo covid 2021 y aprobar la modificación de la aplicación del fondo de reserva de 2020, cuantificado en 38.617 miles de euros, de los cuales 28.466 miles de euros serían destinados a cubrir las necesidades de 2021.

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

7.3 – Contrato Programa 2018-2021. Necesidades y aportaciones

7.3.1 Necesidades a subvencionar

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

(Miles de euros)	CONTRATO PROGRAMA 2021 (SIN IMPACTO COVID)
RESULTADO NETO CUENTA DE RESULTADOS (sin rénting ni cánon)	257.412
Rénting de trenes	48.617
Cánon Ifercat L9 (<i>ajustadas necesidades de 8.378 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 trenes CAF	15.881
Total otros conceptos	136.059
TOTAL NECESIDADES CONTRATO PROGRAMA	563.588
INVERSIÓN 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 las necesidades, los efectos que hayan tenido 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 Contratos Programa. Los importes de adquisición de los 6 trenes mencionados 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 en 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 Contratos Programa.

- El Consejo de Administración de la ATM en 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 i Transports de Barcelona, SA.
- El Consejo de Administración de la ATM de fecha 21 de diciembre de 2020 aprobó la adquisición de 8 trenes de la serie 7000 por un importe total previsto de 50.752 miles de euros, los cuales ya se contemplaban en la licitación de los 42 trenes como posible ampliación. En fecha 17 de diciembre de 2021, la ATM envió una carta al Consejero Delegado de TMB informando que la Directora General de Transports i Mobilitat había comunicado a la ATM que la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad y Agencia Urbana había firmado la resolución pertinente de otorgamiento de los fondos del Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada con los entornos urbanos y metropolitanos (Next Generation), donde se incluía la adquisición de 4 unidades de metro (4 trenes) por un importe total de 25.276 miles de euros. En el ejercicio 2021, la inversión acumulada en la adquisición de estos trenes es de 17.763

miles de euros (2.538 miles de euros correspondiente al 5% del importe total del contrato en el ejercicio 2020). La incorporación de las necesidades 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 i Transports de Barcelona, SA.

- Adicionalmente, el Consejo de Administración de la ATM en 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 la 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 Contrato Programa a suscribir entre la Autoridad del Transport Metropolità de Barcelona, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.

7.3.2 Necesidades a subvencionar derivadas de la Operación de refinanciación y saneamiento financiero del Sistema de Transporte.

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

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

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

La ATM se compromete a abonar a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA una subvención finalista en todo el período 2014-2031 por un importe equivalente al de las obligaciones que se deriven en cada momento para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de dicho Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte para garantizar que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA disponga en todo momento de los recursos necesarios para atender las cuotas de dicha financiación, incluyendo amortizaciones del capital principal, intereses y cualquier otro gasto financiero que se derive de esta operación. Este compromiso está firmado en acuerdo entre la ATM y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en fecha 5 de noviembre de 2014.

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

7.3.3 Resultado a liquidar del ejercicio 2021 respecto a la previsión de Contracto Programa.

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

Año 2021 (real)

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

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

(2) El importe total del cánon ferroviario pagado por Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha sido de 121.414,44 miles de euros, de los cuales 2.721,6 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:

Año 2021 (Miles 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
Aportación 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 7.8).

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

(3) Las aportaciones de la ATM incluyendo 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 en fecha 22 de diciembre de 2021, completar la

financiación de las necesidades de 2021 con los fondos 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 Reserva CP 2020 (Miles de euros)	Total
Fondo de Reseva 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 Àrea 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 traspasos entre Administraciones otorgantes se registrarán, si cabe, en el ejercicio 2022 (ver nota 15.1).

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

La composición de los saldos pendientes por este 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
Any 2021	4.016	0	4.016
Cobros año 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 mejoras 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	0	-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 5,87%.

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

7.5 – Clasificación de la deuda por periodos

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 periodos 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

7.6 – Otras deudas

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

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

Año 2021 (Miles de euros)	Ayuntamiento	AMB	Total
<u>Otras Deudas a largo plazo</u>			
Tarifación Social	0	1.500	1.500
Total Otras Deudas a largo plazo	0	1.500	1.500
<u>Otras deudas a corto plazo</u>			
Subvenciones especiales			
Tarifación Social	0	500	500
Cámara de Compensación M-Card	2	0	2
Total Otras Deudas a corto plazo	2	500	502
Total	2	2.000	2.002

Año 2020 (Miles de euros)	Ayuntamiento	AMB	Total
<u>Otras Deudas a corto plazo</u>			
Subvenciones especiales			
Tarificación Social	0	2.000	2.000
Cuentas de tráfico	-12	0	-12
Cámara de Compensación M-Card	2	0	2
Total	-10	2.000	1.990

- a) 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 Àrea 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.
- b) En fecha 17 de septiembre 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.
- c) En fecha 29 de junio de 2021 se ha firmado un convenio entre el Àrea 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.

7.7 – Cobros de Subvenciones con posterioridad al cierre del ejercicio

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

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

7.8 - Impacto económico Covid-19

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

<u>Impacto en cuenta de resultados (Miles de euros)</u>	<u>Año 2021</u>	<u>Año 2020</u>
Impacto por mayores gastos	13.988	14.179
Impacto en costes de personal	550	1.876
Ahorro en gastos variables	-4.123	-14.682
Pérdida de ingresos	185.035	243.690
Otros conceptos (indemnizaciones)	0	103
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) derivada de la venta de títulos de transporte, ya que se ha producido una disminución muy significativa del número de viajeros, respecto a la cifra prevista en los presupuestos de 2021 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 disminuir los gastos dada la situación de la pandemia.

TMB ha recibido un total de la ATM de 92.063 miles de euros por la Covid-19 (ver nota 7.3.3), 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 8 – INSTRUMENTOS FINANCIEROS

8.1 – Categorías de activos financieros y pasivos financieros

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

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

Año 2021 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO				
	Categorías	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
	Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			22.108	22.108
	Activos financieros a coste amortizado			619.923	619.923
	Activos financieros a coste	3.264	1		3.265
Total		3.264	1	642.031	645.296

Año 2020 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO				
	Categorías	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
	Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			22.875	22.875
	Activos financieros a coste amortizado			553.057	553.057
	Activos financieros a coste	3.264	1		3.265
Total		3.264	1	575.932	579.197

Año 2021 (Miles de euros)	ACTIUS FINANCERS A CURT TERMINI				
	Categorías	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
	Activos financieros a coste amortizado			91.450	91.450
Total		0	0	91.450	91.450

Año 2020 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO				
	Categorías	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Activos financieros a coste amortizado				117.367	117.367
Total		0	0	117.367	117.367

a) Instrumentos de patrimonio

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA 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 Metro Importe	Metro %
Ensitrans AEIE	01-08-91	44	4	10,00
Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	24-12-93	1.532	60	3,92
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	59	1,00
TOTAL			3.264	

Año 2020	Fecha de constitución	Capital Social	Participación Metro Importe	Metro %
Ensitrans AEIE	01-08-91	44	4	10,00
Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	24-12-93	1.532	60	3,92
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	59	1,00
TOTAL			3.264	

- Ensitrans, Agrupación Europea de Interés Económico se creó el 1 de agosto de 1991. Está formada por las empresas Metropolitano de Lisboa, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, Transports de Barcelona, SA, Sener-Técnica Industrial y Naval, SA y Ferconsult-Consultoría, Estudios e Projectos de Engenharia, SA. Su objeto social es la prestación de servicios de estudio, consultoría, proyectos, asistencia técnica, etc., a los sistemas de transporte.
- Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA tiene como objeto social la realización de estudios y análisis sobre aspectos urbanísticos y territoriales, y la proyección, promoción, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones, infraestructuras y sistemas urbanos.
- Fundación para la Motivación de los Recursos Humanos tiene como objetivo dar servicio para favorecer la motivación laboral y fomentar la investigación sobre las técnicas modernas en dicho campo.
- Tramvia Metropolità, SA tenía como objetivo la explotación del Trambaix y, en cumplimiento de las condiciones de su adjudicación, se efectuó una donación a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de 60.000 acciones con valor nominal de 43,74 euros/acción. Los fondos propios de esta sociedad a 31 de diciembre de 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 de 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 Metropolita de Barcelona SA ha cobrado 185 miles de euros en concepto de dividendo a cuenta del año 2020.
- Tramvia Metropolità del Besòs, 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 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 suscribir con la ATM, incluyendo: la adquisición y mantenimiento del hardware y sistemas instalados de la T-Mobilitat; la gestión de la atención al cliente, implantación y gestión del nuevo Centro de Atención al Cliente de toda Cataluña; la implantación y gestión del nuevo Centro de Gestión de la Información del Transporte; la gestión, comercialización y distribución de los soportes de la nueva tarjeta T-Mobilitat; la gestión y comercialización de los nuevos canales de venta; la contratación/gestión de los ingresos por publicidad; la gestión del Know-how/exportación de tecnología propia de la ATM; y la escalabilidad funcional del proyecto. En fecha 23 de mayo de 2017 se efectuó una donación a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA de 2 acciones con valor nominal de 49 miles de euros por acción y un valor razonable de 59 miles de euros.

b) Otros activos financieros a largo plazo

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

(Miles de euros)	Saldo	Saldo
	31-12-2021	31-12-2020
Prestamos al personal	2.412	2.465
Materialización de provisiones	8.758	8.846
Fianzas y depositos	21	156
Imposiciones a largo plazo	13.350	14.029
Total	24.541	25.496

Préstamos al personal

Se relacionan seguidamente con sus características de vencimiento y rentabilidad.

Año 2021	Importe (Miles de euros)	Tipo	Vencimiento
Al personal	2.412	3%-4,25%	En 3-6 anys
TOTAL	2.412		

Año 2020	Importe (Miles de euros)	Tipo	Vencimiento
Al personal	2.465	3%-4,25%	En 3-6 anys
TOTAL	2.465		

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

Imposiciones a largo plazo y materialización de provisiones

Las imposiciones a largo plazo corresponden a la materialización en una cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013. En el ejercicio 2021 se ha aplicado un importe de 1.267 miles de euros, y 3.567 miles de euros en 2020 (nota 14).

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

8.1.2 – Pasivos financieros

Año 2021 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO				
	Categorías	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
	Pasivos financieros a coste amortizado	616.537		10.268	626.805
	Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			17.623	17.623
	Derivados de cobertura			27.595	27.595
Total		616.537	0	55.486	672.023

Año 2020 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO				
	Categorías	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
	Pasivos financieros a coste amortizado	543.264		170	543.434
	Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0		22.875	22.875
	Derivados de cobertura			45.346	45.346
Total		543.264	0	68.391	611.655

Año 2021 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO				
	Categorías	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
	Pasivos financieros a coste amortizado	50.984		152.685	203.669
	Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias				0
	Derivados de cobertura			7.945	7.945
Total		50.984	0	160.630	211.614

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	43.801		176.897	220.698
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias				0
Derivados de cobertura			8.719	8.719
Total	43.801	0	185.616	229.417

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	435.578	440.308
b) Plan de Pensiones aportaciones futuras a largo plazo (nota 8.1.1b)	8.868	14.032
c) Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 14)	6.165	0
d) Leasings	180.959	102.956
e) Derivados a largo plazo	27.595	45.346
f) Otras deudas (materialización de provisiones) (nota 8.1.1b)	8.758	8.846
g) Fianzas y depósitos	350	167
h) Otras deudas con entes públicos a largo plazo	3.750	0
Total	672.023	611.655

Préstamos con entidades de crédito

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)	Vencimientos					Resto
	Total	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 vt.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)	Vencimientos					Resto
	Total	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 7).

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 7.3.1):

- 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 17.763 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 en el año 2055 y carencia de amortización de principal de 4 años. Cada disposición será un préstamo 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 6.412 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 se habían hecho 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 se habían hecho disposiciones.

A 31 de diciembre de 2021 la Societat mantenía formalizadas pólizas de crédito 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.

Leasings de trenes

- En el año 2009 se compraron 6 trenes a ALSTOM de la serie 9000 para la línea 9 (ver nota 5.7), 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 de 20 años.
- En fecha 30 de julio 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 a el 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 los 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 9 trenes más y en el ejercicio 2021 han entrado los 2 restantes. (nota 5.7).

- 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 2020).
- En Fecha 3 de junio 2021 se ha formalizado una operación de leaseback con Banc Sabadell por 28.250 miles de euros para financiar parte de la opción de compra de los 39 trenes del renting de ATM con vencimiento 31 de diciembre de 2032, el tipo de interés es fijo hasta 31 de diciembre de 2023 y después variable con referencia al Euribor.

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

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

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

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

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

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

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	948	832
Total	27.618	35.308

Deudas con Acreedores por arrendamiento financiero

(Miles de euros)		
	<u>Año 2021</u>	<u>Año 2020</u>
Deuda por leasing de trenes	22.506	7.735
Deuda por intereses de leasing	861	757
Total	23.367	8.492

Otros pasivos financieros

(Miles de euros)		
	<u>Año 2021</u>	<u>Año 2020</u>
Proveedores de inmovilizado	20.900	9.475
Fianzas y depósitos recibidos	111	146
Deudas transformables en subvenciones (nota 7)	235	182
Otras deudas con entes públicos a corto plazo	1.250	5.000
Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 14)	1.992	0
Otras deudas	223	223
Total	24.711	15.026

Remuneraciones pendientes de pago

(Miles de euros)		
	<u>Año 2021</u>	<u>Año 2020</u>
Periodificación de las gratificaciones extraordinarias	10.647	9.889
Sueldos y salarios pendientes de pago	162	231
Retenciones a los empleados y otros	42	36
Total	10.851	10.156

c) Deudas con empresas del grupo i asociadas a corto plazo

Para el ejercicio 2021 corresponden al saldo de la cuenta corriente por asistencia financiera con Transports de Barcelona, SA por 39.000 miles de euros. Para el año 2020 el saldo de la cuenta corriente por asistencia financiera con Transports de Barcelona, SA era de 27.500 miles de euros y Projectes i Serveis de Mobilitat, SA por 50.000 miles de euros, totalizando un importe de 77.500 miles de euros (nota 17).

d) Resto de débitos y créditos a pagar

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Proveedores	21.300	12.509
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	4.658	3.045
Acreedores	38.116	36.961
Ifercat	11.767	18.367
Cuentas como empresa colaboradora con la Seg. Social	2.282	3.333
Total	78.123	74.215

“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 2.282 miles de euros (3.333 miles de euros en el ejercicio 2020). En el ejercicio 2021 se han aplicado 91 miles de euros (939 miles de euros en el ejercicio 2020) para realizar inversiones en los locales comprados en 2018 y destinados a ser la sede del nuevo Centro Médico para atender las necesidades como empresa colaboradora con la Seguridad Social.

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

Se han incluido en la categoría de activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias, en coherencia con la política de gestión de estos activos, la

cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013 (con un valor contable de 13.350 miles de euros a 31 de diciembre de 2021, 14.029 miles de euros a 31 de diciembre de 2020) y la materialización de provisiones (con un valor contable de 8.758 miles de euros a 31 de diciembre de 2021, 8.846 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 17.623 miles de euros. Para estos activos financieros clasificados en esta categoría, la variación en el valor razonable ha sido equivalente a la variación en el valor razonable de los pasivos financieros asociados y por tanto también designados en esta categoría.

8.3 – Clasificación por vencimientos

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

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

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

Año 2021 (Miles de euros)	Creditos, derivados y	Total
Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2021	56	56
Dotaciones	95	95
Aplicaciones	-1	-1
Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2021	150	150

Año 2020 (Miles de euros)	Creditos, derivados y	Total
Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2020	63	63
Dotaciones	14	14
Aplicaciones	-21	-21
Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2020	56	56

8.5 – 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 por aplicación del tipo de interés efectivo
Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Activos financieros a coste amortizado	0	51
Activos financieros a coste	355	0
Total	355	51

Año 2020 (Miles de euros)	ACTIVOS FINANCIEROS	
	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo
Activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Activos financieros a coste amortizado	0	54
Activos financieros a coste	473	0
Total	473	54

Año 2021		
	PASIVOS FINANCIEROS	
(Miles de euros)	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Pasivos financieros a coste amortizado	0	-17.877
Derivados de cobertura (nota 8.6.2)	9.630	0
Total	9.630	-17.877

Año 2020		
	PASIVOS FINANCIEROS	
(Miles de euros)	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo
Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0	0
Pasivos financieros a coste amortizado	0	-16.492
Derivados de cobertura (nota 8.6.2)	-13.363	0
Total	-13.363	-16.492

8.6 – Contabilidad de coberturas

8.6.1 – Coberturas de tipo de interés

Coberturas de flujos de efectivo

- De Créditos y Prestamos

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.

8.6.2 – 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 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).

8.7 – Valor razonable

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

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

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

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

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

8.8 – Empresas del Grupo

Empresas del Grupo

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

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Transports Metropolitans de Barcelona, SL	0	161
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	5.002	5.002
Total	5.002	5.163

- Transports Metropolitans de Barcelona, SL

En fecha 6 de octubre de 2004 se constituyó la sociedad “Transports Metropolitans de Barcelona, SL” en la que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA participa con 155 acciones numeradas de la 156 a la 310 por un valor nominal de 1.550 euros, lo que representa una participación del 50%, siendo el capital social de la misma de 3.100 euros. Tiene su domicilio social en Barcelona, calle 60, nº 21-23, sector A de la Zona Franca, y constituye su objeto social, entre otros, la gestión de servicios de transporte público para personas, así como la administración de los bienes que los integren o estén afectos. En fecha 4 de mayo de 2015 se efectuó una ampliación de capital de 320 miles de euros en la que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA suscribe 16.000 nuevas acciones, numeradas de la 16.311 a la 32.310 ambas incluidas, con lo que la participación de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en esta sociedad es de 161.550 euros, representando un 50% del total. El capital está totalmente desembolsado. En fecha 1 de julio de 2015 esta sociedad comenzó su actividad.

En fecha 25 de noviembre de 2021 Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha vendido la totalidad de las acciones de Transports Metropolitans de Barcelona, SL a Transports de Barcelona, SA por un precio de venta de 1.413 miles de euros, obteniendo un beneficio de 1.251 miles de euros.

- Projectes i Serveis de Mobilitat, SA

En fecha 6 de octubre de 2004 se constituyó la sociedad “Telefèric de Montjuïc, SL” en la que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA participó con 155 acciones numeradas de la 156 a la 310 por un valor nominal de 1.550 euros, lo que representa una participación del

50%, siendo el capital social de la misma de 3.100 euros. Tiene su domicilio social en Barcelona, calle 60, nº 21-23, sector A de la Zona Franca, y constituye su objeto social el proyecto, el diseño, la planificación, la construcción, la gestión y la explotación de servicios y modos de transporte público o de otras formas de movilidad de personas y equipajes, con carácter o finalidad de ocio, turística o cultural. En fecha 28 de abril de 2005 “Telefèric de Montjuïc, SL” se convierte en Sociedad Anónima efectuando una ampliación de capital de 7.000.000 de euros en la que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA subscribe 250.000 nuevas acciones numeradas de la 450.311 a la 700.310 ambas incluidas, que representan un capital de 2.500.000 euros desembolsado en un 25% de su valor. En fecha 15 de enero de 2007 se procede a efectuar el desembolso pendiente del 75%. En fecha 30 de marzo de 2007 se efectuó una nueva ampliación de capital de 3.000.000 de euros en la que Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA subscribe 250.000 nuevas acciones, numeradas de la 700.311 a la 950.310 ambas incluidas, con lo que la participación de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en esta sociedad es de 5.001.550 euros, representando un 50% del total. El capital está totalmente desembolsado. En fecha 16 de mayo de 2007 esta sociedad empezó a prestar servicio. El 14 de octubre de 2008 se procedió a cambiar la razón social de esta sociedad, pasando a ser “Projectes i Serveis de Mobilitat, SA”. En el balance cerrado a 31-12-2021, los fondos propios totales son de 66.626 miles de euros (65.303 miles de euros en el ejercicio 2020), con un capital social de 10.003 miles de euros y un beneficio del ejercicio 2021 de 1.323 miles de euros (en el año 2020 obtuvo una pérdida del ejercicio de 1.062 miles de euros).

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

Cabe señalar que el resto de acciones de estas dos sociedades del Grupo pertenecen a Transports de Barcelona, SA.

Magnitudes de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo TMB

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

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

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

8.9.1 – Información cualitativa

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (que incluye 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 8.6.1).

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 Metropolitana 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 de 2017 y en 1,86% del 20 de diciembre de 2017 al 20 de diciembre de 2031. La cobertura es totalmente efectiva ya que los flujos de la cobertura coinciden con los del crédito.

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 en fecha 4 de julio de 2012. Tiene como objetivo incrementar la estabilidad y la transparencia de los mercados de derivados en la UE estableciendo una serie de requisitos operacionales que afectan a las contrapartidas de los contratos de derivados, siempre y cuando sean entidades residentes en la UE.

Entre los objetivos de la normativa 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 está haciendo Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA efectuó la solicitud el 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 la Sociedad cumple periódicamente.

8.9.2 – Información cuantitativa

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 S.A

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 S.A

La Sociedad mantiene el criterio de provisionar el riesgo de crédito cuando el activo financiero se mantiene por un período superior a un año natural. La cancelación o baja del balance se produce cuando se determina de forma fiable la imposibilidad del cobro del activo. En las notas

8.3 y 8.4 se especifican las correcciones por deterioro de valor originadas por el riesgo de crédito y la clasificación por vencimientos.

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

8.10 – Fondos Propios

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

Año 2021 (Miles de euros)	Saldo 01-01-2021	Aplicación Resultado	Resultado 2021	Saldo 31-12-2021
Capital Suscrito	10.227	0	0	10.227
Reserva Legal	643	0	0	643
Reserva por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes	0	0	0	0
Otras Reservas	114.251	0	0	114.251
Resultados del ejercicio positivos	0	0	1.244	1.244
Total	125.121	0	1.244	126.365

Año 2020 (Miles de euros)	Saldo 01-01-2020	Aplicación Resultado	Resultado 2020	Saldo 31-12-2020
Capital Suscrito	10.227	0	0	10.227
Reserva Legal	643	0	0	643
Otras Reservas	114.251	0	0	114.251
Total	125.121	0	0	125.121

a) Información sobre la partida “Capital”

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 setecientas veintinueve acciones de seis mil diez euros con doce céntimos cada una.

b) Titularidad de las acciones

Corresponden en su totalidad al 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 Área 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 Área 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 Capital establece que las sociedades destinaran 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.

NOTA 9 – MONEDA EXTRANJERA

9.1 – Transacciones en moneda extranjera

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

Año 2021 CLASIFICACIÓN POR MONEDAS	Libra esterlina	Euro	Dólar USA	Euro
	Servicios recibidos	31.200	37.387	700
Total	31.200	37.387	700	625

Año 2020 CLASIFICACIÓN POR MONEDAS	Libra esterlina	Euro	Dólar USA	Euro
	Servicios recibidos	31.200	34.412	4.900
Total	31.200	34.412	4.900	4.468

NOTA 10 – SITUACIÓN FISCAL

10.1 – Información de carácter fiscal

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

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

10.2 – Administraciones públicas. Cuentas deudoras y acreedoras

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

(Miles de euros)	Año 2021		Año 2020	
	Deudores	Acreedores	Deudores	Acreedores
Administraciones Públicas Deudoras				
Por IVA	21.191		24.117	
Por IVA criterio de caja	1		1	
Por IVA Intracomunitario	2		2	
Por Impuesto sobre Sociedades	857		1.523	
Ministerio de Industria y Energía	0		96	
Generalitat de Catalunya - Fondos europeos (nota 7.3.1 i 15)	8.882		0	
Administraciones Públicas Acreedoras				
Por IRPF (Retenciones mes de diciembre)		4.332		3.947
Por Seguridad Social (Cuotas mes de diciembre)		4.086		3.937
Total	30.933	8.418	25.739	7.884

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

- a) Liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2021 pendientes de devolución por 857 miles de euros.
- b) Con fecha 1 de abril de 2012 la Sociedad quedó inscrita en el Registro de Devolución Mensual del IVA de la AEAT (REDEME). En fecha 31 de diciembre de 2021, la deuda por IVA pendiente de cobro es de 21.191 miles de euros, de los cuales 2.512 miles de euros corresponden a la liquidación del mes de septiembre de 2021, 3.804 miles de euros corresponden a la liquidación del mes de octubre de 2021, 5.352 miles de euros corresponden a la liquidación del mes de noviembre de 2021 y 9.523 miles de euros a la liquidación del mes de diciembre de 2021. En fecha 31 de enero de 2022 se han cobrado 2.512 miles de euros correspondientes a las liquidaciones del IVA de los meses de septiembre de 2021.

10.3 – Impuesto sobre Beneficios

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

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Resultado contable del ejercicio	1.244	0
Diferencia positiva permanente	130	106
Diferencia negativa permanente	-1189	
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 (25%)	-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 financiero 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.

b) Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores

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

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

c) Deduciones

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

(Miles de euros)	Ejercicio de origen	Importe pendiente de imputar
Concepto		
Inversiones para medio ambiente	2005	31
	2006	6
	2007	16
	2008	3
	2010	2
	2011	8
	2012	7
	2013	10
	2014	5
Creación ocupación minusválidos	2007	1
	2008	16
	2009	18
	2010	3
	2011	21
Gastos de Formación Profesional	2004	25
	2005	15
	2006	52
	2007	51
	2008	38
	2009	17
	2010	10
Contribuciones a Planes de Pensiones	2004	199
	2005	190
	2006	167
	2007	112
	2008	70
	2009	48
	2010	25
Deducción artículo 42 LIS (reversión benef.extr.)	2013	426
Donaciones a entidades sin ánimo de lucro	2016	1
	2017	35
	2018	39
	2019	38
	2020	37
Total		1.742

10.4 – Otros aspectos fiscales

- Impuesto especial sobre la electricidad

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

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

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

El 16 de setiembre 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 el 31 de diciembre de 2021, donde se establece una reducción del tipo de gravamen del 5,1127% al 0,5%, reducción aplicable directamente a las facturas recibidas de los suministradores y comercializadores de energía. El RD Ley 29/2021 de 21 de diciembre proroga la reducción de este impuesto hasta el 30 de abril de 2022. Asimismo, durante todo este período desde el 16 de setiembre 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, por la energía tracción.

- Subministro Inmediato de Información a la AEAT (SII)

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

- La Sociedad está al corriente de sus obligaciones fiscales por lo que se refiere a declaraciones, liquidaciones o notificaciones.

NOTA 11 – INGRESOS Y GASTOS

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

11.1 – Ingresos

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Ventas. Recaudación		
Viajeros transportados según validaciones (en millones)	278	218
Tarifa media (euros)	0,63	0,65
Recaudación	174.364	141.393
Descuento sobre ventas	-287	-321
Rappels sobre ventas	0	0
Comisiones por venta de títulos	8.121	6.923
Gastos sistema tarifario integrado	-10.407	-9.237
Suma	171.791	138.758
Ingresos accesorios a la explotación		
Publicidad	2.192	1.354
Instalaciones comerciales	252	343
Máquinas vending	452	457
Cesión de uso de infraestructura	276	318
Ventas de residuos	611	65
Consultoría exterior	100	726
Servicios a otras empresas	64	234
Servicios de mantenimiento	13.078	13.936
Servicios a Transports de Barcelona, SA	1.332	1.707
Servicios a Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	323	420
Servicios a TMB, SL	36	36
Servicios a la ATM	316	221
Intervención - Inspección	985	498
Ingresos Plan de Pensiones (CP 1995-1997)	1.267	3.567
Penalizaciones a proveedores	2.038	0
Ingresos por cobertura de telefonía móvil	887	907
Otros	366	326
Suma	24.575	25.115
Subvenciones especiales (ver nota 15.3)		
Tarjeta Rosa Metropolitana	3.108	3.108
Otras subvenciones	0	0
Suma	3.108	3.108
Subvenciones al servicio (ver nota 15.2)		
Administraciones por Contrato Programa	361.797	406.848
Suma	361.797	406.848
Total ingresos	561.271	573.829

11.2 – Gastos de explotación

(Miles de euros)	<u>Año 2021</u>	<u>Año 2020</u>
Aprovisionamientos		
Material de consumo y reposición	10.715	9.964
Material de oficina	322	269
Billeteaje	<u>347</u>	<u>-135</u>
Suma	<u>11.384</u>	<u>10.098</u>
Energía		
Electricidad	<u>20.266</u>	<u>14.840</u>
Suma	<u>20.266</u>	<u>14.840</u>
Personal		
Sueldos y salarios	147.361	143.134
Seguridad Social	50.676	49.637
Indemnizaciones	155	238
Aportaciones corrientes por pensiones (CP 1995-1997)	1.267	3.567
Resto de aportaciones	1.519	1.830
Otros gastos de personal	<u>6.084</u>	<u>6.646</u>
Suma	<u>207.062</u>	<u>205.052</u>

	<u>Año 2021</u>	<u>Año 2020</u>
Servicios exteriores		
Cesión de trenes (nota 12.6)	48.909	68.870
Cánones L9/L10 (nota 11.7)	121.414	122.597
Otros alquileres y cánones	237	281
Reparación y conservación de elementos de transporte	8.780	8.820
Reparación y conservación del resto del inmovilizado	25.933	22.536
Transportes	1.020	993
Seguros	1.104	1.064
Asistencia técnica y estudios	3.064	3.568
Seguridad y vigilancia	29.166	28.436
Transporte y manipulación de recaudación	843	748
Gastos de informática	5.022	4.046
Interrelaciones con TB-Otros servicios	1.129	1.773
Proyectos de consultoría exterior	8	189
Limpieza y saneamiento	21.962	20.024
Promoción y comunicación	545	761
Consumo electricidad estaciones e instalaciones	9.899	7.908
Resto consumos	566	498
Comunicaciones	633	423
Otros	1.900	1.877
Suma	282.134	295.412
Tributos		
Impuesto sobre actividades económicas	16	16
Impuesto sobre bienes inmuebles	60	59
Impuesto sobre gases fluorados	35	8
Tasas varias	175	81
Suma	286	164
Variaciones de provisiones		
Provisiones por tráfico	-248	603
Suma	-248	603
Deterioro y Resultado por ventas de inmovilizado		
Resultado por bajas de inmovilizado (notas 5.8 y 6.3)	1	0
Resultado por ventas de inmovilizado (ingreso) (nota 5.8 y 6.3)	-3	0
Resultado por otras operaciones (ingreso) (nota 12.1)	-3.562	-1
Suma	-3.564	-1
Total gastos de explotación	517.320	526.168

11.3 – Amortizaciones

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
De inmovilizado intangible	2.324	2.281
De inmovilizado material	45.727	35.859
Total amortizaciones	48.051	38.140

11.4 – Resultado financiero antes de subvenciones

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Gastos financieros		
De créditos y leasings	17.718	16.492
Intereses de derivados financieros	8.879	8.622
Diferencias negativas de cambio	9	11
Intereses litigios	0	1.104
Otros	1.818	754
	28.424	26.983
Ingresos financieros		
De créditos y préstamos	51	54
De inversiones financieras	355	473
Diferencias positivas de cambio	1	5
Subv. por gastos fin. imputados a pérdidas y ganancias	245	256
Exceso de provisión intereses (nota 12.1)	6.277	0
Otros	676	789
	7.605	1.577
Deterioro y resultado por venta de instrumentos financieros		
Resultado por enajenaciones y otros	1.251	0
	1.251	0
Total resultado financiero antes de subvenciones	19.568	25.406

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

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Subvención Contrato Programa 1999-2001	643	643
Subvención Contrato Programa 2009-2010	501	501
Subvención Contrato Programa 2014-2017	2.782	2.782
Subvención Contrato Programa 2018	1.194	1.194
Subvención Contrato Programa 2019	2.412	2.412
Subvención Contrato Programa 2020	1.426	0
Subvención en capital trenes Can Cuiàs y conv. L4 en L2	1.951	1.951
Subvención trenes L-9 Serie 9000	1.746	1.746
Subvención 12 trenes 2018	3.455	1.322
Subvención desamianto CP 2019 42 trenes	2.615	2.892
Subvención desamianto CP 2020 6 trenes	814	386
Subvención 39 trenes CAF	5.332	0
Otras subvenciones en capital	48	57
Total subvenciones de capital imputadas a pérdidas y ganancias	24.919	15.886

11.6 – Cesión de trenes

En fecha 25 de julio de 2006 la ATM formalizó la cesión a la Sociedad 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, la Sociedad ha adquirido dichos trenes (nota 7.3.1 y 15).

En fecha 21 de septiembre de 2006 la ATM formalizó la cesión a la Sociedad 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 la Sociedad.

En virtud de los convenios formalizados entre la ATM y la Sociedad, 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 la Sociedad anualmente por dicho concepto. Para los años 2021 y 2020, este importe ha sido de 48.909 y 68.870 miles de euros, respectivamente.

11.7 – 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 12 – PROVISIONES Y CONTINGENCIAS

12.1 – Provisiones y contingencias

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

Año 2021 (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	12.603	1.550	11.798	2.355
Provisión "La Sudamérica"	322	0	162	160
Provisión por reclamaciones laborales	5.212	1.263	5.194	1.281
Otras provisiones	7.069	287	6.442	914
Total	22.203	1.550	15.360	8.393

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	11.114	1.774	285	12.603
Provisión "La Sudamérica"	324	0	2	322
Provisión por reclamaciones laborales	5.353	90	231	5.212
Otras provisiones	5.437	1.684	52	7.069
Total	19.514	2.974	285	22.203

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 futuros gastos por desamiantado de 6 y 42 trenes respectivamente, de acuerdo con los compromisos asumidos por la Sociedad 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 esta provisión (nota 11.2).

La provisión para “La Sudamérica” corresponde al importe previsto para la exteriorización restante de los compromisos de la Sociedad 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 otras demandas individuales.

NOTA 13 – INFORMACIÓN SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

13.1 – Inversiones

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

Año 2021 (Miles de euros)	Valor de adquisición	Amortización	Valor neto
Suministro e instalación de depuradoras en los locales de:			
- Boixeres	160	148	12
- Sagrera	132	87	45
- Roquetes	73	73	0
- Santa Eulàlia	64	63	1
- Triangle Ferroviari	123	110	13
- Can Zam	39	35	4
- Zal	21	10	11
Suma	612	526	86
Estación de regulación y medida de gas en el Triangle Ferroviari	51	51	0
Paneles solares en Sagrera	24	24	0
Cambio de Gasóleo C a gas natural en:			
- Sagrera	85	85	0
- Vilapicina	45	45	0
- Santa Eulàlia	69	69	0
Suma	199	199	0
Compactadora para reciclar cartón	8	8	0
Instrumentos para medición de ruidos y vibraciones	6	6	0
Puntos verdes en:			
- Boixeres	40	28	12
- Santa Eulàlia	40	40	0
- Sagrera	42	42	0
- Triangle Ferroviari	5	5	0
- Sant Genís	39	16	23
- Vilapicina	54	54	0
- Can Zam	39	23	16
- Roquetes	10	8	2
Suma	269	216	53
Cargadores vehículos eléctricos	56	9	47
Eficiencia Energética	72	56	16
Instalaciones térmicas Talleres	305	305	0
Licencia ambiental Boixeres	20	0	20
Licencia ambiental Sant Genís	1.081	528	553
Licencia ambiental Santa Eulàlia	20	0	20
Máquina reciclaje plásticos y latas	9	3	6
Pantalla sónica entrada Talleres Santa Eulàlia	93	24	69
Proyecto Scada	201	120	81
Reducción ruidos Talleres Sagrera	88	56	32
Sistema de gestión medioambiental	118	99	19
Vehículos auxiliares eléctricos	1.761	588	1.173
Desamianto trenes	9.600	9.600	0
Recuperadores de energía de tracción	1.071	45	1.026
Marquesina fotovoltaica	89	1	88
Total Inversiones	15.753	12.464	3.289

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

13.2 – Gastos

Los gastos incurridos en los ejercicios 2021 y 2020 para la protección y mejora 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	2	0	2	0	5	0	5
Actuaciones de mejora	0	17	1	18	0	47	0	47
Tratamiento de residuos	0	1.389	0	1.389	0	2.397	0	2.397
Gestión mediambiental	3	1.139	57	1.199	9	1.004	97	1.110
Total gastos	3	2.547	58	2.608	9	3.453	97	3.559

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

13.3 – Inversiones del año

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

(Miles de euros)	Año 2021
Vehículos auxiliares eléctricos	458
Marquesina fotovoltaica	89
Total	547

(Miles de euros)	Año 2020
Vehículos auxiliares eléctricos	281
Eficiencia energética	26
Infraestructura carga vehículos eléctricos	24
Licencia ambiental Santa Eulàlia	19
Total	350

NOTA 14 – RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL

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

El 20 de septiembre de 2000 se presentó a la Dirección General de Seguros el Plan de Reequilibrio para la exteriorización de los compromisos por pensiones. Previamente la Sociedad efectuó la promoción del Plan de Pensiones, en la modalidad de empleo para sus empleados, registrado en la Dirección General de Seguros el 19 de noviembre de 1997, y al cual se adhirieron hasta el 31 de diciembre de 1997 un total de 1.993 empleados sobre una plantilla total de 2.519.

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 fecha 22 de septiembre de 2014 se cambió la entidad depositaria, pasando a ser Cecabank, SA.

El mismo día de su presentación a la Dirección General de Seguros se efectuó la transferencia al Fondo de los recursos constituidos hasta aquella fecha, por un importe de 35.097 miles de euros. En fecha 23 de octubre de 2001 se recibió de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (Ministerio de Economía) la aprobación del Plan de Reequilibrio correspondiente al Plan de Pensiones de los empleados de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

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

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

Hipótesis: De tipos de interés	4%
Biométricas	
Tablas de mortalidad de activos	EVK 90 (Activos)
Tablas de invalidez de activos	SS 90
Tablas de mortalidad de pasivos	GR 80 (-2 anys)
Tablas de mortalidad de inválidos	EVK 80 (Inválidos)

(Miles de euros)	<u>METRO</u>	<u>TB</u>	<u>TOTAL</u>
<u>Obligaciones:</u>			
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

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

(Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
<u>Años</u>			
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, la Sociedad terminó de aportar los importes correspondientes a los déficits por servicios prestados 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 al Plan de los recursos establecidos para hacer frente a las prestaciones que recogen los reglamentos de los Planes de Pensiones.

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

En fecha 19 de diciembre de 2008 la Comisión de Control del Plan de Pensiones de ocupación de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA acordó substituir la tabla de mortalidad de pasivos GR80 (-2 años) por la tabla PER 2000P (producción) por prestaciones causadas antes de 31 de diciembre de 1997. Por prestaciones causadas con posterioridad se aplica la tabla GR95.

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

En fecha 24 de enero de 2017, la Comisión de Control del Plan de Pensiones acordó la modificación del tipo de interés técnico al 3,11%.

A partir del ejercicio 2019 ha sido de aplicación al Plan de Pensiones un tipo del 1,57% (tipo de interés, máximo publicado por la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones). La Sociedad efectuó una aportación de 2.520 miles de euros en el ejercicio 2020 derivada 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 fecha 10 de diciembre de 2021 la Comisión de Control aprobó el plan de amortización del déficit previsto por el cambio de las tablas biométricas (PER 2020), por importe de 10.118 miles de euros, se que amortizará en 5 años según el siguiente cuadro de aportacions de la Sociedad a un interés del 1,57%.

(Miles de euros)	Principal	Intereses	Total
<u>Años</u>			
2021	1.961	159	2.120
2022	1.992	128	2.120
2023	2.023	97	2.120
2024	2.055	65	2.120
2025	2.087	33	2.120
Total 2021-2025	10.118	482	10.600

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

NOTA 15 – SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS

15.1 – Subvenciones en capital, donaciones y legados

Año 2021 (Miles de euros)	Saldo a 01-01-2021	Incorporac. 2021	Trasp. a rdos. 2021	Saldo a 31-12-2021
Subv.conversión trenes L-4 a L-2	13.090	0	1.454	11.636
Subv.trenes ATP-ATO Can Cuiàs	4.465	0	496	3.969
Subv.en capital mat.móvil L-2	1.929	0	642	1.287
Subv.en capital CP 2009-2010	329	0	224	105
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	37.715	0	2.023	35.692
Subv.en capital CP 2014-2017	17.990	0	2.782	15.208
Subv.en capital CP 2018	7.627	0	1.194	6.433
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 de trenes	3.430	0	3.430	0
Subv.en capital CP 2019	28.352	0	2.412	25.940
Subv.en capital CP 2020	21.902	0	1.426	20.476
Subv.en capital CP 2021	0	19.624	0	19.624
Subv.en capital Wifi estaciones	179	0	40	139
Subv.Pla Movea	37	0	8	29
Subvenciones otorgadas transitorias	96	110	0	206
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besós, SA	513	0	0	513
Societat Catalana Mobilitat, SA (nota 8.1.1)	59	0	0	59
Subv.com.apertura crédito CP 2014-2017 (nota 7.3)	1.683	0	245	1.438
Centro médico Colaborador INSS	1.584	91	0	1.675
Total	326.738	161.947	25.164	463.521

Año 2020 (Miles de euros)	Saldo a 01-01-2020	Incorporac. 2020	Trasp. a rdos. 2020	Saldo a 31-12-2020
Subv.conversión trenes L-4 a L-2	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 2009-2010	554	0	225	329
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	39.738	0	2.023	37.715
Subv.en capital CP 2014-2017	20.772	0	2.782	17.990
Subv.en capital CP 2018	8.821	0	1.194	7.627
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 CP 8 trenes	0	2.538	0	2.538
Subv.en capital desamiantado de trenes	5.508	1.200	3.278	3.430
Subv.en capital CP 2019	30.764	0	2.412	28.352
Subv.en capital CP 2020	0	21.902	0	21.902
Subv.en capital Wifi estaciones	227	0	48	179
Subv.Pla Movea	45	0	8	37
Subvenciones otorgadas transitorias	0	96	0	96
Tramvia Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvia Metropolità del Besós, SA	513	0	0	513
Societat Catalana Mobilitat, SA (nota 8.1.1)	59	0	0	59
Subv.com.apertura crédito CP 2014-2017 (nota 7.3)	1.939	0	256	1.683
Centro médico Colaborador INSS	645	939	0	1.584
Total	200.083	142.797	16.142	326.738

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 8.1.1).

El Tramvia Metropolità del Besòs, SA corresponde a la donación de acciones realizada en el año 2009 (nota 8.1.1).

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 7.3), 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 7.3), 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 7.3), 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 Contrato Programa, así como Fondo de la Unión Europea (nota 7.3.1).

La subvención en capital por desamiantado de trenes (notas 7.2 y 7.3.3) corresponde a la necesidad de realizar un proceso de desamiantado de 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 la elevación a público del Acuerdo de modificación, cesión y ejercicio de opción de compra de 39 trenes en renting entre la agrupación de interés económico “Alquiler de trenes, A.I.E.”, el consorcio administrativo “Autoritat del Transport Metropolità” y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA por un importe de 110.175 miles de euros.

La subvención en capital Wifi estaciones corresponde al objetivo del Ayuntamiento de Barcelona de extender la red “Wifi Ciutadà” al transporte público, concretamente a los dos andenes de las 16 estaciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA.

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

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es empresa colaboradora con el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) en materia de gestión de contingencias laborales por accidentes de trabajo. Anualmente se efectúa balance entre las primas retenidas y el coste de las actuaciones gestionadas por la empresa y con este cálculo se procede a dotar la reserva de estabilización

de mejora de prestaciones al amparo de lo que determina el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, Ley de la Seguridad Social.

En fecha 11 de mayo de 2018 adquirió junto con Transports de Barcelona. SA, un nuevo local como centro médico, destinado a las contingencias médicas laborales y comunes. Se estudió y evaluó qué parte del espacio está destinado a contingencias laborales (colaboradora INSS) y según este uso se determinó un porcentaje del 71,52%. Por ello, se ha procedido a la aportación del fondo de reserva que debe financiar el local y los equipos comunes, en la parte afectada a contingencias laborales como empresa colaboradora por un importe acumulado de 1.675 miles de euros. En fecha 13 de abril de 2021 se firmó el acta de recepción de la obra del nuevo local que funciona como centro médico, destinado a las contingencias médicas laborales y comunes.

Por Resolución provisional de la Secretaria 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 solicitó ayudas finalistas para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. Las ayudas otorgadas provisionalmente, en miles de euros, son las siguientes:

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA				
(Miles de euros)				
Tipo de Proyectos	Actuación	Importe	Subvención otorgada	% s/total inversión
Digitalització 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		7.662	6.896	
Total Inversión/Subvención Provisional		7.662	6.896	

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

(Miles de euros)	Importe	Subvención otorgada
Actuación		
Digitalització servicio de Metro	7.662	6.896
Total	7.662	6.896

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

(Miles de euros)	Importe	Subvención otorgada	Inversiones contabilizadas a 31-12-2021	Subvención provisional
Actuación				
Digitalització servicio de Metro	7.662	6.896	166	149
Total	7.662	6.896	166	149

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

15.2 – Subvenciones al servicio

Año 2021 (Miles de euros)	METRO	TB	TMB
ATM por Contrato Programa			
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 7.3.3 y 7.8.

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

Año 2020 (Miles de euros)	METRO	TB	TMB
ATM por Contrato Programa			
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 2020 (nota 7.2).

15.3 – Otras Subvenciones

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Àrea Metropolitana de Barcelona		
Tarjeta Rosa	3.108	3.108
Suma	3.108	3.108
Otras subvenciones		
Otras subvenciones	0	0
Suma	0	0
Total	3.108	3.108

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 7.6).

NOTA 16 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

16.1 – Nuevas tarifas

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

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

El día 1 de Enero de 2020 entró en vigor un nuevo esquema de tarifas de transporte público del área de Barcelona, que 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 colectivo.
- 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 -Ferrocarriles de la Generalitat (dentro la 1ª corona metropolitana) -Metro -Trambaix -Trambesòs y Funicular de Montjuïc Servicios regulares de las siguientes empresas dentro del ámbito del Área Metropolitana de Barcelona (AMB): Tusgsal, Authosa, Sagalés, Rosanbus, Oliveras, Soler i Sauret (Urbanos de Sant Feliu, Esplubús, JustTram y JustMetro), Mohn y TCC2 (PR4).
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 el DNI/NIE/pasaporte, que se tiene que validar en cada viaje, y sólo lo puede utilizar el niño o la niña que sea titular.



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 aeroport (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)		
	Any 2021	Any 2020
Billete sencillo (no integrado)	2,40	2,40
Billete sencillo Aeroport (no integrat)	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

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

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

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

NOTA 17 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

17.1 – Transacciones con empresas del Grupo y otras partes vinculadas

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

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Servicios recibidos de Transports de Barcelona, SA		
Servicios prestados por el personal de Transports de Barcelona, SA en la explotación de Metro	950	978
Servicios de lanzaderas	1.129	1.773
Total servicios recibidos	2.079	2.751
Servicios prestados a Transports de Barcelona, SA		
Servicios prestados por el personal de FMB, SA en la explotación de autobuses	1.094	916
Servicios de asistencia y otros en virtud del Contrato de Interrelaciones	1.189	1.679
Venta electricidad TB	143	29
Total servicios prestados	2.426	2.624
Servicios prestados a Projectes i Serveis de Mobilitat, SA		
Servicios prestados por el personal de FMB, SA en la explotación de PSM, SA	325	419
Seguros	6	6
Total servicios prestados	331	425
Servicios prestados a TMB, SL		
Servicios de asistencia y otros en virtud del Contrato de Interrelaciones	36	36
Total servicios prestados	36	36
Servicios prestados a la Fundació TMB		
Servicios prestados por el personal de FMB en la Fundació TMB y servicios subcontratados	56	52
Donación e ingresos a cuenta de la Fundació TMB	126	105
Total servicios recibidos	182	157
Gasto financiero		
Intereses asist.financiera de Transports de Barcelona, SA	283	309
Intereses asist.financiera de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	395	271
Total gasto financiero	678	580

SALDOS CON PARTES VINCULADAS EN EL EJERCICIO

(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
	Otras empresas del Grupo	Otras empresas del Grupo
Activo no corriente		
Instrumentos de Patrimonio	5.002	5.163
Total Activo no corriente	5.002	5.163
Activo corriente		
Deudores comerciales	113	259
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas	0	0
Total Activo corriente	113	259
Pasivo corriente		
Deudas con empresas del grupo y asoci. a c/p	39.000	77.500
Acreeedores comerciales	4.658	3.046
Total Pasivo corriente	43.658	80.546

17.2 – 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 detalle siguiente:

(Miles de euros)	Aportaciones
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB)	18
Transports de Barcelona, SA (TB)	18
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	18
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 como objeto la conservación de fondo de material histórico y documental del patrimonio histórico, cultural y social de TMB, el fomento y promoción del transporte público y el impulso de acciones de carácter social para promover la integración de ciertos colectivos socialmente menos favorecidos.

17.3 – Consejo de Administración y Alta Dirección

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

El total de remuneraciones por todos los conceptos de los miembros del Consejo ha sido de 137 miles de euros (en el ejercicio 2020 fueron de 129 miles de euros), de los cuales corresponden a retribuciones a la Alta Dirección la cantidad de 80 miles de euros (69 miles de euros en el ejercicio 2020). La Sociedad ha satisfecho una póliza de responsabilidad civil de Administradores y Directivos por importe de 4 miles de euros el año 2021 (4 miles de euros el año 2020).

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

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

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

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

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

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

NOTA 18 – OTRA INFORMACIÓN

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

Actividad	Número medio de personas	
	Año 2021	Año 2020
Material Móvil Metro	392	389
Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras	578	572
Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.001	2.039
Otros servicios operativos	279	270
Áreas funcionales	364	342
Plantilla cedida de Metro a TB	13	12
Total	3.627	3.624

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

Año 2021	Actividad	Total a 31-12-2021	Hombres	Mujeres
	Material Móvil Metro	399	397	2
	Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras	592	565	27
	Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.119	1.114	1.005
	Otros servicios operativos	299	218	81
	Áreas funcionales	434	194	240
	Plantilla cedida de Metro a TB	12	10	2
Total		3.855	2.498	1.357

Año 2020	Actividad	Total a 31-12-2020	Hombres	Mujeres
	Material Móvil Metro	407	404	3
	Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras	597	569	28
	Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.100	1.092	1.008
	Otros servicios operativos	295	216	79
	Áreas funcionales	366	181	185
	Plantilla cedida de Metro a TB	13	11	2
Total		3.778	2.473	1.305

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

Sexo	Año 2021	Año 2020
Hombres	4,00	5,00
Mujeres	7,00	7,00
Total	11,00	12,00

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

(Miles de euros)		
Honorarios por auditoría de cuentas y otros servicios prestados por la sociedad auditora	Año 2021	Año 2020
Servicios de auditoría	56	56
Otros servicios	22	14
Total	78	70

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

18.3 – 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	Año 2020
	Días	Días
Período medio de pago a proveedores	52	59
Ratio de operaciones pagadas	27	38
Ratio de operaciones pendientes de pago	250	269
	Importe	Importe
Total pagos realizados	428.592	408.625
Total pagos pendientes	54.865	41.150

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

NOTA 19 – INFORMACIÓN SEGMENTADA

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

CIFRA DE NEGOCIO		
(Miles de euros)	Año 2021	Año 2020
Ventas netas líneas Metro	171.791	138.758
Total	171.791	138.758

La Sociedad realiza 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.

Informe de gestión 2021 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

Marzo 2022



Transports
Metropolitans
de Barcelona

ÍNDICE

Contenidos

1.	Estado de información no financiera	6
2.	Quiénes somos.....	7
2.1.	Nuestro modelo de negocio	9
2.1.1.	Servicios y productos de TMB.....	9
2.1.2.	Entorno institucional	10
2.1.3.	Compra responsable.....	11
2.1.4.	Negocio exterior.....	12
2.2.	Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad	13
2.2.1.	Plan Estratégico TMB 2025.....	13
3.	Hechos y datos destacados del año 2021.....	18
3.1.	Datos principales de la red de metro	18
3.2.	Hechos destacados de 2021	18
3.3.	Hitos del ejercicio	19
4.	Unos servicios de calidad, innovadores y seguros.....	23
4.1.	Calidad en el servicio de metro.....	23
4.1.1.	Pasajeros transportados.....	23
4.1.2.	Datos principales de la red de metro.....	24
4.1.3.	Atención y satisfacción del cliente	28
4.1.4.	Accesibilidad de los servicios	30
4.2.	Nuestra apuesta por la innovación	32
4.2.1.	Novedades y mejoras	33
4.2.2.	Proyectos de innovación, investigación y desarrollo.....	34
4.2.3.	Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad.....	37
4.3.	Salud y seguridad de nuestros pasajeros	38
4.3.1.	Viajes seguros.....	38
4.3.2.	Protección de datos.....	40
4.4.	Relación con los medios de comunicación.....	41
4.5.	Presencia en las redes sociales y campañas importantes.....	41
5.	Una gestión responsable.....	43
5.1.	Ética y buen gobierno.....	43
5.1.1.	Gobernanza.....	43
5.1.2.	Normativa y reglamento	46

5.2.	Gestión del riesgo	48
5.2.1.	Sistema de gestión de riesgos	48
5.3.	Transparencia	50
5.3.1.	Grupos de interés	51
5.3.2.	Materialidad: los aspectos relevantes	54
6.	Gestión de la covid-19	57
6.1.	Organización para la gestión de la covid-19	57
6.2.	Medidas de salud y seguridad adoptadas	57
6.3.	Actuaciones en el servicio de metro	58
6.4.	Acciones de comunicación y atención a los usuarios	59
6.4.1.	Acciones de comunicación digital y atención al cliente	59
6.4.2.	Comunicación interna a la plantilla de TMB	59
6.5.	Afectación sobre la movilidad	59
6.6.	Impacto económico	60
7.	Nuestra gente	62
7.1.	Perfil del grupo.....	62
7.1.1.	Empleo	62
7.1.2.	Política retributiva	70
7.2.	Atracción e impulso del talento.....	72
7.2.1.	Formación	72
7.2.2.	Desarrollo del talento	74
7.3.	Bienestar, diversidad e inclusión	77
7.3.1.	Organización del trabajo	77
7.3.2.	Relaciones laborales y sociales	81
7.3.3.	Comunicación interna.....	84
7.3.4.	Igualdad de oportunidades.....	85
7.4.	Seguridad y salud en el trabajo.....	87
7.4.1.	Fomento de la salud y la seguridad laboral	87
7.4.2.	Accidentabilidad laboral	91
8.	Protección del medio ambiente	95
8.1.	Gestión ambiental.....	95
8.1.1.	Prevención de riesgos ambientales.....	95
8.1.2.	Sistema de gestión ambiental y energético	95
8.2.	Reducción del impacto en el entorno	96
8.2.1.	Prevención y gestión de residuos.....	96
8.2.2.	Protección de la biodiversidad	99
8.3.	Minimización del uso de recursos	99

8.3.1.	Agua.....	99
8.3.2.	Energía y carburante	99
8.4.	Lucha contra el cambio climático	101
8.4.1.	Emisiones	101
8.4.2.	Otros tipos de contaminación.....	103
8.4.3.	Fondo Next Generation EU.....	103
8.4.4.	Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (Taxonomía)	104
9.	Compromiso social.....	106
9.1.	Plan de responsabilidad social - Agenda 2030	106
9.1.1.	Contribución a la sociedad.....	106
9.2.	Fundació TMB	108
9.2.1.	Proyectos sociales	108
9.2.2.	Proyectos culturales	109
9.2.3.	TMB Educa	109
9.2.4.	Patrimonio histórico.....	109
9.3.	Derechos humanos	110
10.	Información financiera	112
10.1.	Cuenta de pérdidas y ganancias	112
10.2.	Balance de situación a 31 de diciembre	115
10.3.	Información fiscal.....	116
10.4.	Inversiones.....	116
11.	Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio	118
12.	Tabla de contenidos del EINF (GRI 102.55)	119

1. Estado de información no financiera

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

El EINF se ha elaborado describiendo las principales actuaciones realizadas durante el año 2021 en los ámbitos medioambientales, sociales y relativos al personal de la sociedad, los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno, y sobre la relación de empresa con la sociedad, siguiendo los principios de precisión, equilibrio, claridad, comparabilidad, fiabilidad y puntualidad. Estas actuaciones vienen acompañadas de indicadores clave de resultados no financieros representativos de la actividad de la sociedad, basados, siempre que ha sido posible, y porque son aplicables al ámbito del transporte público y también porque se ha dispuesto de la información correspondiente, en estándares de información internacionales de sostenibilidad de *Global Reporting Initiative (GRI)*. En otros casos se han empleado indicadores similares o aquellos más específicos comúnmente utilizados en el sector del transporte público para complementar la información.

Por último, tal y como indica la ley, el EINF se ha verificado por un prestador independiente de servicios de verificación.

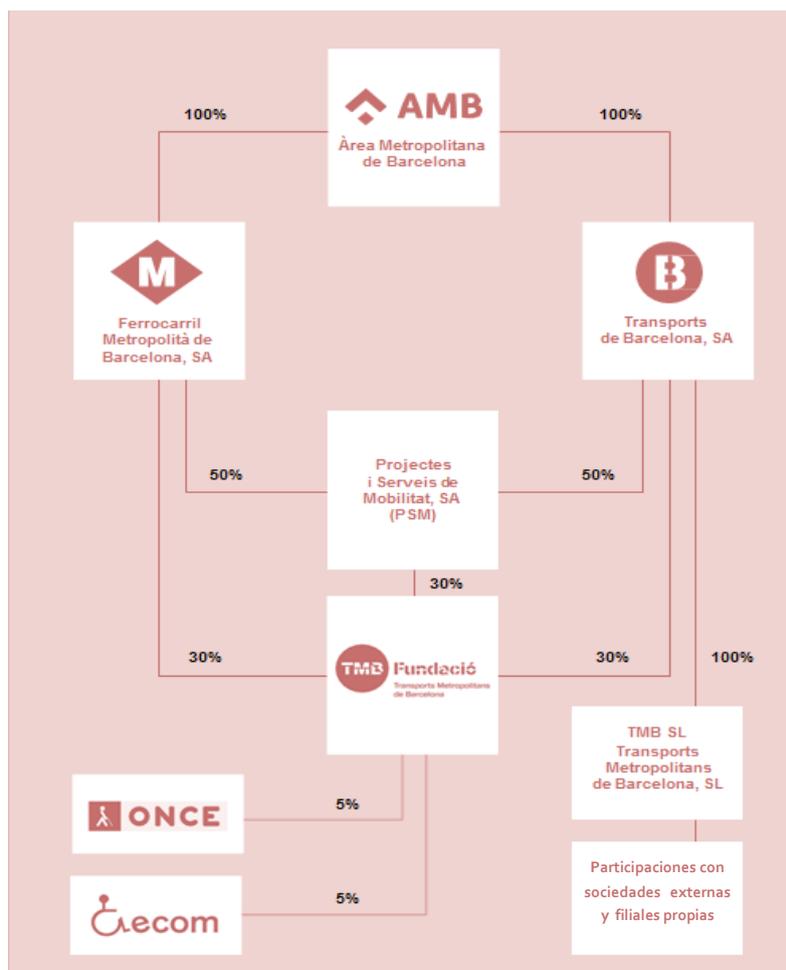
2. Quiénes somos

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

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

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

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



Las empresas de FMB y TB prestan servicio en el ámbito de Barcelona y su área metropolitana, incluidas dentro del Sistema Tarifario Integrado (STI) de la región

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

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

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

Durante 2021 se ha elaborado un **Plan Estratégico TMB 2025**, a raíz del cual se han redefinido la misión, la visión y los valores de TMB:



MISIÓN

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

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

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

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

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



VISIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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



VALORES

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

Vocación de servicio público y excelente servicio.

Gestión eficiente.

Comportamiento socialmente responsable.

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

Transparencia.

Compromiso

Liderazgo y trabajo en equipo.

Reconocimiento, equidad y crecimiento personal y profesional

Ambición innovadora y de vanguardia tecnológica y mejora constante

La Sede central de Transports Metropolitans de Barcelona está situada en:

Calle 60, nº 21-23

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

Página web: www.tmb.cat

2.1. Nuestro modelo de negocio

2.1.1. Servicios y productos de TMB

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

Servicios y productos de TMB

 <p>Metro:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Servicios de metro por gestión directa del AMB * Ingresos accesorios vinculados a la actividad y activos de Metro. * Sujetos al Contrato-Programa con ATM 	 <p>Bus:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Servicios de Bus por gestión directa del AMB * Ingresos accesorios vinculados a la actividad y activos de Bus * Sujetos al Contrato Programa con ATM 	 <p>Servicios de movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Servicios de movilidad pública por gestión directa del AMB (servicios de bicicleta compartida, patinetes, etc.). * Y otros servicios de movilidad (Telefèric, Bus Turístic, etc.) 	 <p>Negocio exterior:</p> <ul style="list-style-type: none"> * 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. 	 <p>Fundación TMB:</p> <ul style="list-style-type: none"> * 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 Montjuïc y cuenta con 125,4 km de red y 165 estaciones, de las cuales 5 son líneas convencionales y 3 son automáticas (las líneas 9/10 Norte, 9/10 Sur y la línea 11). **Actualmente el 92 % de la red de metro de TMB está adaptada para personas de movilidad reducida.** Se trabaja también para adaptarla a toda la ciudadanía, pensando en la diversidad de los clientes del servicio (personas invidentes, con deficiencias visuales y auditivas, niños y ancianos) 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**, centrada en una política de prevención de riesgos laborales que contribuya a mejorar la salud, la seguridad y el bienestar laboral.

Nuevos negocios corporativos

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

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

2.1.2. Entorno institucional

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

Instituciones

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

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

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

- El transporte público urbano colectivo de viajeros en superficie, excepto el sistema tranviario.
- La prestación de los servicios de metro y transporte público subterráneo de viajeros.
- La ordenación del servicio de taxi.
- La aprobación del Plan metropolitano de Movilidad Urbana, la definición de la red viaria básica metropolitana y la participación en la gestión del tráfico en esta red, conjuntamente con la Generalitat.

- La ordenación y gestión del transporte de viajeros con fines culturales y turísticos, por delegación de los ayuntamientos.
- La promoción del transporte sostenible.
- La gestión de las rondas de Barcelona.

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

El Consorcio está integrado por la Generalitat de Catalunya (51%) y por las administraciones locales (49%): Ayuntamiento de Barcelona, Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y la Asociación de Municipios por la Movilidad y el Transporte Urbano (AMTU). Cabe destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno de la ATM, en calidad de observadores.

Entre sus funciones están:

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

2.1.3. Compra responsable

La compra y el uso de productos y servicios genera un conjunto de impactos ambientales, sociales y económicos sobre el entorno. Por este motivo, **la organización apuesta por la compra ambientalmente y socialmente responsable** integrando criterios en la adquisición de productos y servicios. En este sentido, desde hace más de diez años TMB incorpora criterios de sostenibilidad en sus procesos de compra. **En 2018 entró en vigor la nueva Ley de contratación 9/2017**, que supuso un proceso de **revisión global del procedimiento P716** (aprobado en 2016), y que estableció **la obligatoriedad de incluir criterios ambientales en las compras de bienes, obras y servicios prioritarios** (obras, alimentación, electricidad, elementos de comunicación, equipos informáticos, madera u otros productos derivados, mobiliario, organización de eventos y formaciones, papel, material, vehículos y maquinaria, entre otros).

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

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

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

En cuanto a los indicadores GRI siguientes:

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

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

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

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

2.1.4. Negocio exterior

Dentro del ámbito de Metro destaca 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 y la adjudicación de la prestación de servicios como asesor de operación y mantenimiento para el *Grand Paris Express*, de la mano de Systra. Se ha renovado también el contrato de asistencia técnica de la gestión del tranvía de Zaragoza por un período de 2 años renovable a dos más.

Debido a la elevada participación durante 2021 en licitaciones internacionales, quedan todavía procesos pendientes de resolver en los que TMB ha presentado oferta, como es 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 o la asistencia técnica del lote 8 de la línea 3 de Lima.

Cabe destacar también la implementación de sistemas de ayuda a personas invidentes basadas en la tecnología Navilens en la red de transporte público de Bilbao y, próximamente, en la estación *Porte de Versailles* en París.

Organización y coordinación de proyectos internacionales

Barcelona es una ciudad de gran proyección internacional tanto desde el punto de vista turístico como en el ámbito empresarial; lamentablemente, las consecuencias de la crisis sanitaria han hecho que muchos de los eventos programados para el año 2021 se cancelaran. Aún así, se han llevado a cabo un número más reducido de visitas internacionales y se ha

celebrado la reunión del comité de la UITP (*Transport Economics Committee*) de forma híbrida desde Barcelona.

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

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

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

2.2. Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad

2.2.1. Plan Estratégico TMB 2025

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

Participación en el proyecto



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

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

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

Ejes estratégicos

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

Líneas estratégicas de TMB

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

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

Objetivos y actuaciones destacadas

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

- Liderar la movilidad sostenible para conseguir que **en 2025 el 65% de desplazamientos en Barcelona se realicen en transporte público** frente al 35% en otros modos de movilidad motorizada.
 - **Llegar a los 2,3 millones de viajes diarios en los días laborables** en las redes de Metro y Bus de TMB en 2025.
 - Alcanzar en 2025 **una reducción anual de 17.000 toneladas de CO₂ de las emisiones generadas por TMB.**
 - **Reducción del consumo energético en el metro en un 6 %** mediante la aplicación de tecnologías que permitan **recuperar la propia energía generada por los trenes.**
 - **Utilizar la energía eléctrica de la red de Metro para alimentar la carga de los autobuses** y conseguir un ahorro en el coste.
 - **Contribuir decididamente al desarrollo completo de la T-mobilitat**, lo cual incidirá en la mejora de pago con los sistemas más actuales, la optimización de los canales de información, la atención y la comercialización y personalización de servicios.
 - **Modernización y digitalización de las redes y servicios** de Metro y Bus: videovigilancia, seguridad, sistemas de información a las personas, mantenimiento digital, etc.
 - **Reforzar la estrategia de TMB como empresa integradora de servicios de movilidad:** bicicletas y otros servicios.
 - **Participación activa de TMB en las soluciones de movilidad de los municipios del área metropolitana de Barcelona.**
 - **Potenciar los negocios corporativos y generar ingresos adicionales** para la financiación del transporte público, **para llegar al nivel anual de 80 millones de euros en 2025:** negocio exterior, Hola Barcelona, Bus Turístic, Telefèric...
 - Establecer prácticas específicas para **facilitar la contratación de mujeres en TMB**, así como la **promoción del talento femenino interno.**
 - **Aprobar y desarrollar el nuevo Plan de Responsabilidad Social de TMB** para contribuir decididamente en la consecución de los ODS de Naciones Unidas.
 - Situar Barcelona como referente de la movilidad mundial con **la organización del Congreso Mundial de la UITP en 2023.**
 - **Organizar un ambicioso programa de celebración de los centenarios de la Red de Bus (2022) y de Metro (2024).**
- **Mejoras del Servicio de Metro 2021-2030 (incluye inversiones de la Generalitat de Catalunya):**
 - Puesta en servicio del tramo central de la Línea 9/10.
 - Ampliación de la L1 en Badalona con 2 nuevas estaciones.
 - Ampliación de la L3 en Esplugues de Llobregat con 2 nuevas estaciones.
 - Ampliación de la L4 en Barcelona con 3 nuevas estaciones.
 - Llegar al 100 % de estaciones e intercambiadores accesibles.
 - Incorporación de 96 nuevos trenes para ampliaciones de red y para conseguir la mejora de frecuencias, innovaciones tecnológicas e información para las personas usuarias.
 - **Mejoras del servicio de Bus 2021-2025:**
 - Extensión del bus a demanda en 20 líneas de proximidad.
 - Mejora de la eficacia de la red de Bus: alcanzar un incremento del 10% de la velocidad comercial en las principales líneas y ejes que afectan al 85% del pasaje,

mediante la implantación de mejoras como la prioridad semafórica, la creación de más carriles bus, la mejora de las vías, etc.

- Proyecto piloto de autobús de última milla con vehículo autónomo.
- Incorporación de 508 nuevos autobuses de tecnologías limpias, de los que 233 serán eléctricos y 46 de hidrógeno.
- Apuesta por el hidrógeno verde, con el impulso a la construcción y puesta en servicio de una hidrogenera abierta al uso público en la Zona Franca.
- Nueva cochera verde de Zona Franca para 550 vehículos y digitalización de la gestión y operaciones, la eficiencia energética y la utilización de energías renovables.

3. Hechos y datos destacados del año 2021

3.1. Datos principales de la red de metro

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

	Año 2021	Año 2020
Viajeros transportados Red de Metro (millones):	278,24	217,93
Plantilla absoluta a 31 de diciembre:	3.855	3.778
Número de plazas-km ofrecidas (en millones):	19.060	17.268
Coches-km útiles recorridos (en miles):	102.309	92.896
Ingresos netos de FMB, S.A. (miles de euros) (*):	199.474	166.982

(*) No incluye subvenciones al servicio

3.2. Hechos destacados de 2021

Servicios de calidad, innovadores y seguros

- Incremento del pasaje en 2021 en 60,3 millones de viajeros en el metro.
- Puesta en servicio de tres nuevas estaciones en la Línea 10 Sur (7-11-2021) y de la nueva estación Ernest Lluch en 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.
- Los clientes puntúan con un notable el servicio de metro: 7,84 puntos sobre 10 en el Estudio anual de Percepción del cliente.
- 92 % de las estaciones de metro adaptadas a personas de movilidad reducida.
- Se han realizado 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 certificación Protocolo Seguro COVID-19.

Apostamos por una gestión responsable

- Aprobación del Plan Estratégico TMB 2025 por parte de los respectivos consejos de administración de FMB, S.A. y TB, S.A.
- Presentación del Plan de Responsabilidad Social de TMB y desarrollo de las acciones de comunicación el pasado mes de diciembre.
- Constitución del Consejo Asesor de TMB para favorecer un diálogo permanente con los grupos de interés.
- Identificación y evaluación de los riesgos y oportunidades (RyOs) de las actividades contenidas en los procesos.
- Divulgación del programa de *Compliance* y realización de 13 jornadas formativas y de sensibilización para la plantilla de TMB.
- Confección de diversas políticas para la aprobación de la Comisión Ética de TMB (políticas de *Compliance*, de conflicto de interés, política anticorrupción y otros).

Nuestra gente

- 3.885 trabajadores/ras: 2.498 varones y 1.357 mujeres.
- 81 empleados con diversidad funcional (2,1 % de la plantilla).
- 108.652 horas asistente de formación.
- 2.456 ayudas a empleados/das.
- Puesta en servicio del nuevo Centro Médico de TMB Salud.
- 2.922 exámenes individuales de salud planificados y 500 no planificados.
- Diseño del Programa de acompañamiento a la desvinculación (jubilados parciales).

Compromiso social

- Según un estudio de la Universidad Pompeu Fabra, por cada euro que las administraciones aportan a TMB, la actividad de esta genera un retorno de 6,5 euros a la sociedad en términos de impacto en la economía y en términos de impacto social y ambiental.
- El 99,75 % de las adquisiciones de bienes y servicios se han realizado a empresas del ámbito español.
- Renovación del Sello de Calidad Educativa del Consejo de Coordinación Pedagógica a la tarea de TMB Educa.
- La plantilla de TMB recibió la Medalla de Honor 2021 del Ayuntamiento de Barcelona por su papel durante la crisis sanitaria de COVID-19.
- Elaboración del Nuevo decálogo de atención al cliente con discapacidad intelectual en pro de la accesibilidad cognitiva.
- Elaboración por parte de TMB y el Observatorio contra la Homofobia de un protocolo específico para luchar contra la LGTB-fobia, que es complementario del que ya existía para el acoso sexual.

Protección del medio ambiente

- Puesta en marcha de los recuperadores de energía de frenado en las subcentrales de Canyelles y Llacuna. Se prevé obtener una recuperación de alrededor de 1 MWh por recuperador y año.
- Valorización de los residuos en metro: 75%.
- Consumo de agua en metro: 72.159 m³.
- 23,5 % de agua aprovechada recogida de los pozos de agotamiento de la red de metro.
- Consumo de electricidad en metro: 267,4 millones de kWh.
- Emisión de gases de efecto invernadero: 3.186 toneladas de CO₂.
- Para alimentar de energía 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 Triangle Ferroviari desde la subestación receptora de Sagrera (L9).

3.3. Hitos del ejercicio

▪ Nuevos trenes

En 2021 se han puesto en servicio 2 nuevos trenes 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 en diciembre de 2019 y ha servido para reforzar la oferta de las líneas convencionales.

En octubre de 2019 se firmó el contrato de adquisición de **42 trenes de las nuevas series 7000 y 8000**. En 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 implicará la fabricación de 8 trenes adicionales**. Las unidades de esta ampliación se fabricarán a continuación de los anteriores y servirán para sustituir a los 6 trenes de la serie 2000 (L3) afectados también por el asbesto y los 2 restantes servirán para ampliar la oferta de las líneas convencionales. Con ello 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 las líneas convencionales. Esta actuación queda pendiente de ser autorizada por parte de la ATM.

▪ Inauguración del tramo Port Comercial/La Factoria – ZAL/Riu Vell

El día 7 de noviembre se pusieron en servicio tres nuevas estaciones de la L10 Sur en la Zona Franca: Port Comercial/La Factoria, Ecoparc y ZAL/Riu Vell, con las que 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 un 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 que 38,8 kilómetros y 40 estaciones son líneas de funcionamiento automático sin conductor (líneas 9/10 Norte y Sur y L11).

Cabe destacar también 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 *Polítiques Digitals i Territori*.

▪ 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 en el límite entre Barcelona y L'Hospitalet de Llobregat. La estación se encuentra intercalada entre las estaciones de Collblanc y Pubilla Cases y es la estación 20 de las situadas totalmente, o en parte, en el término municipal de L'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, ampliando la cobertura del servicio de metro. A la vez, favorece la intermodalidad en los desplazamientos entre el Baix Llobregat y Barcelona.

▪ Creación del Consejo Asesor

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

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

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

▪ Plan Estratégico de TMB 2025

El 2 de diciembre de 2021 los Consejos de Administración de FMB, S.A. y TB, S.A. aprobaron el Plan Estratégico de TMB 2025, que apuesta porque la organización se convierta en un referente en transporte público y en movilidad sostenible y conseguir, entre otras metas, que en 2025 el 65% de los desplazamientos en Barcelona se hagan en transporte público y lograr así una reducción de 17.000 toneladas de CO₂.

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

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

▪ Implantación progresiva de la T-mobilitat

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

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

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

▪ La accesibilidad premiada en 2021

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

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

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 deben cumplimentarse 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 a las mejoras que históricamente han sido solicitadas por los representantes de organizaciones de discapacidad con las que TMB mantiene una relación constante y cercana de diálogo y participación.

4. Unos servicios de calidad, innovadores y seguros

4.1. Calidad en el servicio de metro

4.1.1. Pasajeros transportados

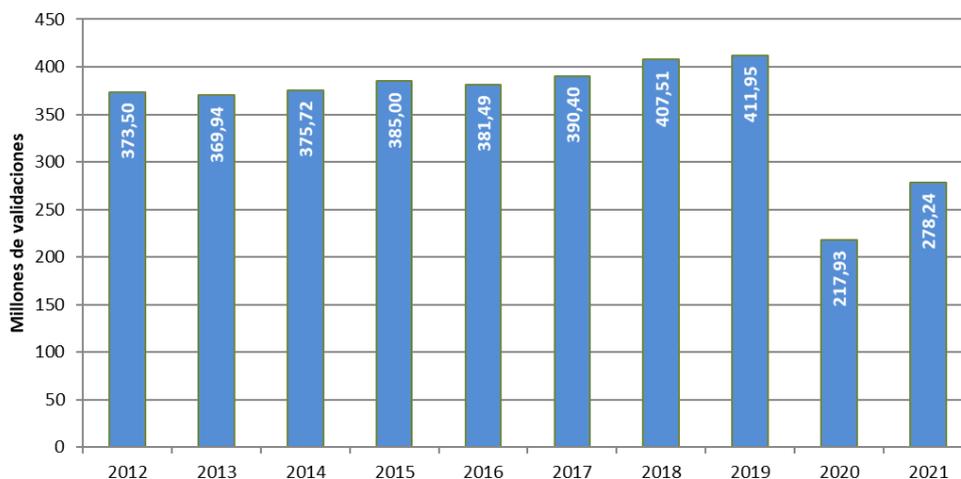
En 2021 se han transportado 278,2 millones de viajeros, es decir, 60,3 millones más que el año anterior (+27,7 %) que fue el año en que estalló la crisis provocada por la pandemia de la COVID-19. A pesar de esta importante recuperación del pasaje, todavía no se ha alcanzado los niveles del año 2019 en los que se transportaron cerca de 412 millones de viajeros en la red 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.

Pasajeros transportados (en millones)

Línea	2021	2020	Diferencia	% dif.
L1	73,68	57,53	16,14	28,06%
L2	31,31	24,48	6,82	27,87%
L3	50,40	38,58	11,82	30,65%
L4	34,05	26,91	7,14	26,52%
L5	71,05	56,00	15,05	26,88%
L9/L10 Norte	7,39	6,03	1,36	22,58%
L9/L10 Sur	9,10	7,27	1,83	25,17%
L11	0,85	0,90	-0,05	-5,90%
Funicular	0,41	0,22	0,19	84,25%
TOTAL	278,24	217,93	60,31	27,67%

Evolución de los viajeros de la red de Metro



Las perspectivas de recuperación de la demanda para 2022 están vinculadas a la evolución de la crisis del coronavirus y las restricciones que puedan derivarse sobre la actividad económica y de la movilidad. Las administraciones y los operadores de transporte se han ido adaptado a

la situación excepcional causada por la pandemia, mediante el refuerzo y certificado de sus protocolos de seguridad e higiene, la mejora de los sistemas de ventilación, la ampliación al máximo de la oferta disponible y la comunicación de las obligaciones, recomendaciones e indicaciones para garantizar la seguridad de las personas usuarias.

4.1.2. Datos principales de la red de metro

Oferta de servicio

Debido a la situación de pandemia, a lo largo de 2021 se ha continuado dando la máxima oferta disponible y se han reforzado especialmente las horas puntas de mañana y tarde, tanto de la oferta de invierno como de la de verano. Además, se han ido adaptando la oferta y los horarios de servicio de forma dinámica para dar respuesta a las restricciones aplicadas (cierres del ocio nocturno, toque de queda, etc.).

En cuanto al plan de mejora de la oferta, en 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 otra parte, cabe 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 se puso en marcha la estación de Zona Franca.

Cabe recordar que en marzo de 2020, con el estallido de la pandemia de la 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.

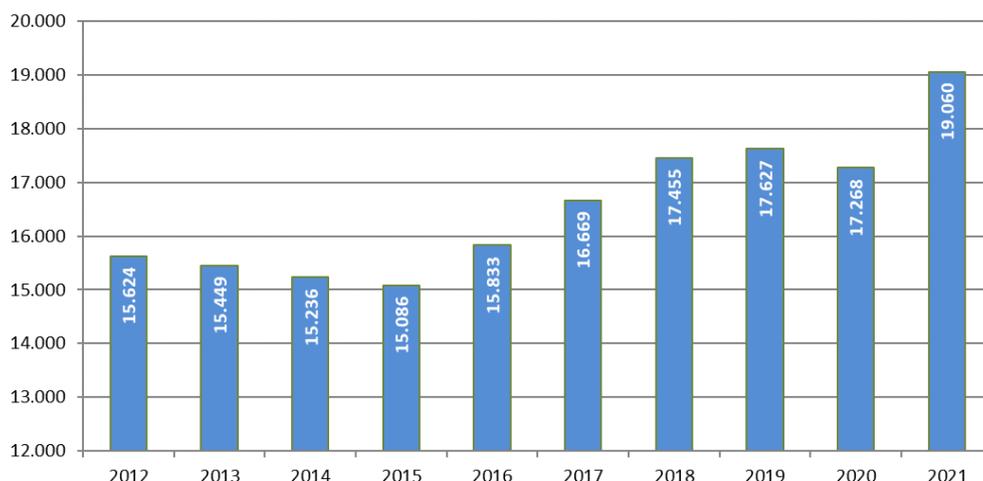
Estos factores anteriores han hecho que la oferta de servicio en plazas-km haya crecido un 10,4 % con respecto al año 2020.

Plazas-km ofertas (en millones)

Línea	2021	2020	Diferencia	%
L1	4.072,87	3.486,60	586,27	16,81
L2	2.151,85	1.917,00	234,85	12,25
L3	2.610,67	2.408,78	201,89	8,38
L4	2.306,86	2.163,29	143,57	6,64
L5	3.583,35	3.214,21	369,14	11,48
L9/10 Norte	1.480,29	1.420,29	59,99	4,22
L9/10 Sur	2.796,43	2.591,20	205,23	7,92
L11	57,47	66,95	-9,48	-14,17
Total	19.059,78	17.268,33	1.791,46	10,37

La disminución de la oferta de plazas-km en la línea 11 responde al cierre de la línea desde el 1 de julio al 12 de septiembre por las obras de modernización y mejora de la estación de Trinitat Nova.

Evolución de las plazas-km ofertadas (millones)



Coches-km útiles (en millares)

Línea	2021	2020	Diferencia	%
L1	20.078,36	17.313,11	2.765,25	15,97
L2	11.784,67	10.498,57	1.286,10	12,25
L3	15.686,53	14.463,02	1.223,51	8,46
L4	13.069,82	12.239,93	829,88	6,78
L5	19.433,18	17.430,98	2.002,20	11,49
L9/10 Norte	7.591,22	7.283,56	307,66	4,22
L9/10 Sur	14.340,67	13.288,19	1.052,48	7,92
L11	324,69	378,28	-53,59	-14,17
Total	102.309,14	92.895,64	9.413,50	10,13

Por las mismas razones descritas anteriormente, la oferta en el conjunto de la red de metro, en términos de coches-km útiles recorridos, ha crecido un 10,1 % en 2021.

Datos de la red de metro

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

Línea	km	Número de estaciones	Trenes programados en hora punta	Intervalo de paso en hora punta	Velocidad comercial (km/h)
1	20,2	30	35	2'52"	26,5
2	12,8	18	20	3'15"	27,1
3	17,8	26	26	3'24"	26,2
4	16,5	22	20	3'54"	27,7
5	18,6	27	36	2'36"	25,5
L9/L10 Norte	10,4	12	6 i 4	3'02"	30,6 / 32,7
L9/10 Sur	26,1	23	9 y 5	2'06" y 5'16" (asimétrico)	37,7 / 29,0
11	2,3	5	2	7'30"	24
Funicular	0,7	2	2	10'00"	18
Total red	125,4	165	165		

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

Funicular: 2 trenes de 3 coches

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"

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 a 31 de diciembre de 2021 era la siguiente:

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	180
				quíntuples
				3
				dobles

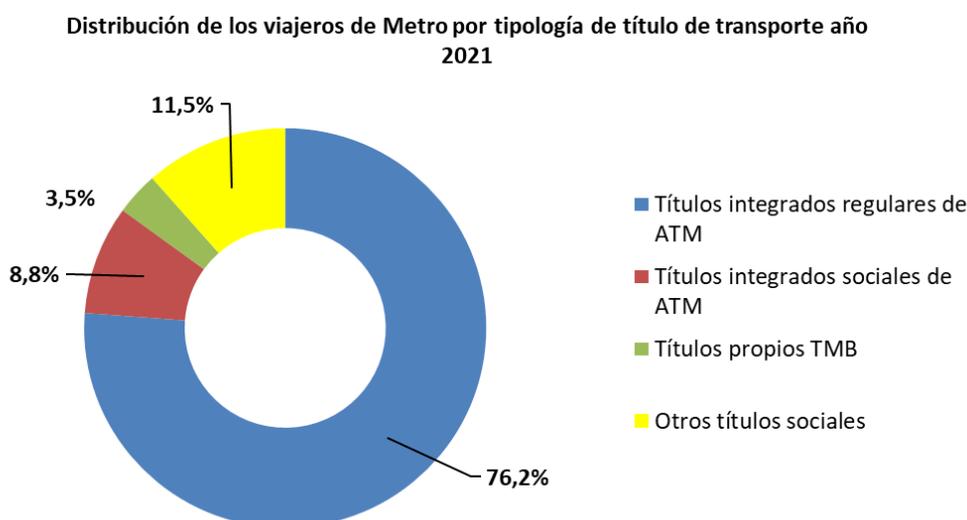
(*) Los trenes de la serie 500 son dobles

Por otra parte, Funicular de Montjuïc cuenta con una flota de 2 unidades de tres coches cada una.

La edad media del parque móvil a finales de 2021 era de 18,36 años, la cual ha crecido ligeramente respecto a la del año 2020, que fue de 17,92 años. En los próximos ejercicios, conforme lleguen las unidades nuevas adquiridas, se producirá un rejuvenecimiento de la flota, en especial en las líneas 1 y 3, que son las que tienen los trenes más antiguos.

Distribución de los títulos de viaje de metro

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



En 2021 más de tres cuartas partes de las validaciones de metro han sido de títulos integrados regulares de la 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 la ATM representaron 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 representaron el 3,5 %. Dentro de estas el 2,1 % se han realizado con billete sencillo y el 1,1 % con el conjunto de títulos del Hola BCN.

Por último, los otros títulos sociales representaron el 11,5 % de las validaciones, siendo la tarjeta T-4 y la tarjeta rosa los más utilizados, con un 5,6 % y 4,9 % respectivamente.

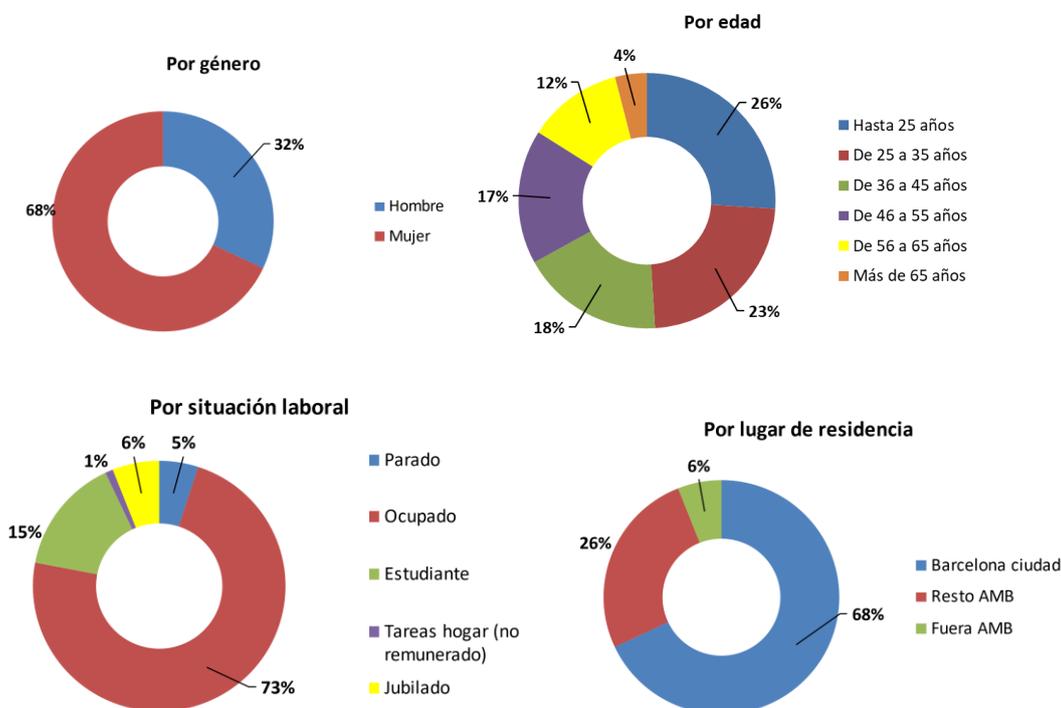
Variación en el uso de títulos de metro

En 2021 se ha producido un ligero descenso en la utilización de los títulos integrados regulares de la ATM y también ha disminuido el uso de los Otros títulos sociales. Por el contrario, ha crecido la utilización de títulos integrados sociales de la ATM y los Títulos propios de TMB.

	Año 2021	Año 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

En base al estudio de percepción del cliente (EPC) del año 2021, el perfil del cliente de metro sería el que se muestra en los siguientes gráficos:

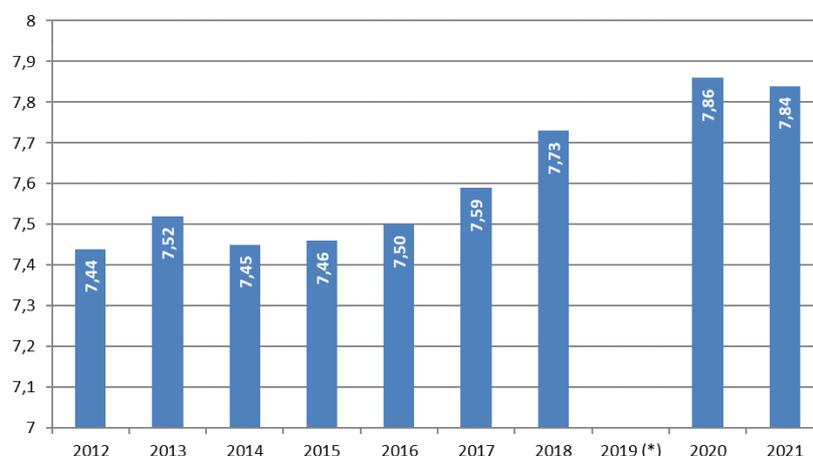


4.1.3. Atención y satisfacción del cliente

Valoración del servicio por parte de los clientes

TMB elabora estudios de forma periódica para conocer la satisfacción de los usuarios del servicio. En el estudio anual de percepción del cliente (EPC) que se llevó a cabo en 2021, los clientes otorgaron una nota media de 7,84 puntos (de 0 a 10 puntos), un valor similar al del año anterior. Los atributos mejor valorados han sido la rapidez (que tarde poco en llevarte a destino), la conexión con otras líneas y transportes y la frecuencia (con notas iguales o superiores a 8 puntos). En cambio, los menos valorados fueron las agresiones (6,24), las aglomeraciones (6,35) y la temperatura en los vagones (7,22).

Evolución de la nota de satisfacción global del servicio de Metro



(*) En 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 el servicio de metro, concretamente le otorgaron 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.

En 2021 se han registrado 4.644 QRS, lo que representa un aumento del 10,2 % respecto al año anterior.

Tema	Año 2021	Año 2020	Dif.
Resultado total	4.644	4.215	429
Instalaciones	896	640	256
Servicios de transporte	372	568	-196
Información y atención al cliente	405	91	314
Personal	785	862	-77
Validaciones y venta automática	1.479	1.330	149
Usuarios	256	353	-97
Títulos, tarifas y soportes	13	1	12
Varios	438	370	68

La mayor parte de las QRS han estado relacionadas con las máquinas validadoras y de la venta automática de títulos de transporte, seguido de las que se refieren a las instalaciones y al personal.

Información y atención

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

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

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

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

Cabe destacar el inicio de la fase de implementación de la nueva herramienta de gestión de objetos perdidos *Lost&Found*. También se ha comenzado la fase de implantación de la solución CRM para gestionar a los clientes residentes y los visitantes. La herramienta permitirá mejorar los procesos de atención del cliente al disponer de una visión 360º de los usuarios que contactan para realizar alguna petición.

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

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

- La puesta en marcha de las pruebas de la T-mobilitat en la web y en TMB App, haciendo un gran esfuerzo para el seguimiento de los resultados y la mejora y optimización de procesos y contenidos para minimizar las incidencias y preparar los sistemas para la fase 1 (puesta en funcionamiento).
- *Whatsapp*: puesto en producción por el momento sólo vinculado a la T-mobilitat. Se prevé como un canal digital de atención transversal, en la medida en que los recursos para atender estén disponibles.
- *Chatbot*: fase 2 completada. Actualización de contenidos de la T-mobilitat. Se prevé extenderlo a toda la web y TMB App en 2022.
- Desarrollo de los planes del proyecto *Maas* para residentes y visitantes.
- Se ha planificado la apertura de un blog dirigido al público residente (*EtsTMB*). Está pendiente de entrar en producción.

- Se ha realizado un nuevo diseño de la tienda virtual www.holabarcelona.com que dota a la web con nuevos contenidos encaminados a mejorar las ventas de productos al público no residente. Asimismo, Hola Barcelona cuenta con una nueva App que está pensada para que el usuario tenga una mejor experiencia de viaje. En esta primera fase se incorporan funcionalidades clave en el ámbito de la información (*Trip planner*, para planificar desplazamientos, y *Transport info*, para informar de actuaciones e incidencias).
- En abril de 2021 se implantó un sistema de recogida de valoraciones y opiniones de clientes sobre el proceso de compra y los productos *Hola Barcelona Travel Card*, *Barcelona Bus Turístic* y *Telefèric de Montjuïc*, que se publican en la web www.holabarcelona.com. Los objetivos son aumentar la visibilidad en el posicionamiento orgánico en los buscadores, mejorar la publicidad en buscadores (*Google*), aumentar la conversión e incrementar el conocimiento del proceso de compra y de los productos según las opiniones de los clientes.

4.1.4. Accesibilidad de los servicios

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

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

- **El Código Operativo de Accesibilidad Universal:** adaptación a la nueva estructura organizativa y creación de una nueva herramienta de gestión. Actualmente formado por 68 proyectos que responden a la aplicación normativa y la mejora de la experiencia del cliente para garantizar la plena accesibilidad del servicio de transporte.
- El impulso de acciones y actuaciones dirigidas a **mejorar la seguridad y la usabilidad del transporte público por parte de las personas mayores** en colaboración con el Departamento de Promoción de Personas Mayores y el Departamento de Participación social y el Consejo Asesor de las Personas Mayores del Ayuntamiento de Barcelona.
- **La participación en el Grupo motor de accesibilidad universal del Área Metropolitana de Barcelona (AMB)**, constituido por varios municipios; el AMB; la Federació Francesc Layret Cocemfe Barcelona, de personas con discapacidad física y orgánica; y TMB, para mejorar la accesibilidad del área metropolitana mediante el intercambio de experiencias y conocimientos.
- **La coordinación y participación en grupos de trabajo de la ATUC** para analizar los pictogramas y signos gráficos, máquinas y elementos de peaje, así como la evacuación y las áreas de rescate asistido.
- Continúa la **coordinación con diferentes áreas del Ayuntamiento de Barcelona para resolver el mapa de carencias detectadas** y desarrollar las actuaciones más urgentes que figuran en el plan de paradas, tanto en el ámbito de bus de Barcelona como en la red de metro. Se está trabajando en un documento técnico para establecer los requisitos que garanticen la plena accesibilidad de las paradas de autobús.
- **Participación de las entidades de referencia** del mundo de la discapacidad y representantes del 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 la información y comunicación, la señalización, el diseño de los espacios y elementos del interior y el 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 a los clientes con discapacidad**. A lo largo del año 2021 **se han formado a más de 2.000 personas** de la organización.
- Realización de la **diagnóstico de la accesibilidad cognitiva** en la red de metro y en los puntos de intercambio de bus desde el diseño universal y el cumplimiento de normativa.
- **Puesta en marcha del servicio y formación del sistema SVisual en el nuevo Punto TMB de Sagrada Familia para personas sordas signantes en lengua de signos catalana**, dando cumplimiento a la normativa vigente.
- 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 requisitos normativos que incorpora un desfibrilador y otras mejoras de accesibilidad en el diseño y uso. Ha sido validado con la participación de técnicos de accesibilidad de distintas entidades de referencia de la discapacidad.
- **Participación en las reuniones mensuales con el *Departamento de Territori i Infraestructures de la Generalitat* para garantizar la accesibilidad en las obras de adaptación de estaciones** planificadas en el tiempo, así como en las obras de mejora en las infraestructuras. TMB colabora en la implementación de soluciones adelantándose a carencias que puedan detectarse en el transcurso de las obras/actuaciones de la red.
- **Participación en la CTN 170/GT4**, requisitos de accesibilidad para la rotulación. (Asociación Española de Normalización UNE). Colaboración en el desarrollo de la norma que rige la rotulación en la señalización.
- **Nuevo decálogo de atención al cliente con discapacidad intelectual**: es uno de los primeros pasos en pro de la accesibilidad cognitiva, objetivo actual de TMB y del Ayuntamiento de Barcelona.

Actuaciones de mejora de la accesibilidad 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, a fin de licitar obras de renovación en 2022. Se han ejecutado reformas parciales en distintos 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 Rocafort y Urgell y se ha adjudicado la obra para renovar 14 escaleras más, que se ejecutará 2022.

Se ha iniciado la obra de modernización integral de 6 escaleras mecánicas en las estaciones Sant Martí, Sagrada Família, Urquinaona y Tetuan. La actuación de Sant Martí finaliza en diciembre de 2021 y las 5 restantes se realizarán 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 España (L1-L3-FGC) y también de la estación Vallcarca.

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). También se encuentra en fase de redacción de proyecto la estación de Ciutadella/Vila Olímpica. 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-XII-2021, en cuanto a la accesibilidad, queda resumida en el siguiente cuadro:

	L1	L2	L3	L4	L5	L9/10 Norte	L9/10 Sur	L11	TOTAL
Número total de estaciones en la línea	30	18	26	22	27	12	23	5	163
Número de estaciones adaptadas	26	18	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, esto es, el 92 %.

Actuaciones de mejora de la accesibilidad digital

La web de TMB renovó a finales de 2020 el certificado de accesibilidad doble A. Esta nueva certificación se alcanza gracias a la inclusión de la accesibilidad como política de gestión, además del proceso de auditoría para la certificación.

Todos los proyectos de TMB App durante los años 2020 y 2021 se han trabajado de forma accesible (discapacidad visual). En este sentido, se ha mantenido contacto, a través del departamento de Accesibilidad, con representantes de instituciones como el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad y se ha realizado seguimiento a través del Código Operativo. Asimismo, se ha contratado un servicio de soporte al desarrollo accesible de los canales digitales.

Se trabaja en un proyecto cuya finalidad es ofrecer a los usuarios la posibilidad de saber el estado real de los ascensores de las estaciones de la red. Así, los clientes 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 también en proyectos de investigación, innovación y desarrollo de Europa para crear sinergias y compartir conocimientos con organizaciones del sector y así impulsar proyectos alineados con la misión y la estrategia de la organización y, al mismo tiempo, ofrecer mejoras en la prestación de servicios a la ciudadanía.

4.2.1. Novedades y mejoras

Durante el ejercicio se han desarrollado un conjunto de novedades y mejoras en la red de metro y en el ámbito de TMB, entre las que cabe destacar las 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 ellos ya está circulando y ha permitido incrementar el servicio de esta línea en septiembre de 2021.

También se ha realizado el proyecto de transformación de 2 trenes de la serie 9000 para su traslado de la línea L4 a la L9/10 Sur. Esto 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 en la línea 4 y la 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, *driverless*, en toda la L11. Ha consistido en la construcción de un nuevo andén para la L11, equipado con puertas de andén, nuevos estacionamientos en la cola de maniobras y toda la señalización ferroviaria que permite operar con las nuevas funcionalidades.

- **Obras de mejora de señalización en la L2 y la L3:**

En concreto se han renovado los siguientes sistemas:

- Se han renovado los sistemas de señalización y telecontrol, en el tramo de la L2 entre Paral·lel y Sagrada Família, sustituyendo los enclaves de relés.
- Se ha renovado el enclave electrónico del Triangle Ferroviari (L2-L4).
- Se ha renovado el enclave de Sant Genís de la L3, sustituyéndolo por uno electrónico que permite realizar maniobras de entradas y salidas del depósito y del taller en ATP (*Automatic Train Protection*).
- **Obras de rehabilitación previstas para 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 también la renovación de fijaciones entre Canyelles y Trinitat Nova.
- L9 Norte: renovación de fijaciones entre Can Zam y Fondo.
- Renovación de la entrada en el 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 bóveda de andenes de la estación de Lesseps y se ha aprovechado para realizar una impermeabilización y arreglo de instalaciones.

En cuanto a los proyectos redactados del año, destacan:

- La remodelación del espacio Catalunya (L1) para albergar los simuladores de líneas convencionales y los Centros de operación de las Líneas 1 y 3.
- Nuevas dependencias para el personal del Funicular de Montjuïc en un nuevo recinto subterráneo anexo a las actuales. La actuación incluirá la reorganización de los puntos de venta de la línea de peaje del Telefèric de Montjuïc.
- Redacción del proyecto para retirar las lamas de la bóveda 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 diversos ámbitos para mantener en buen estado o mejorar las infraestructuras:

- Talleres de mantenimiento de material móvil. Actualmente se está ejecutando la 1.ª fase de acondicionamiento de equipos e instalaciones del taller de Sagrera y el próximo año se ejecutará la 2.ª 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 acondicionamiento de instalaciones y dependencias y se ha redactado el proyecto de remodelación de la caseta y control de accesos al taller.

4.2.2. Proyectos de innovación, investigación y desarrollo

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

- **En el ámbito de 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 postprocesado permite realizar 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, que quedan almacenados para, o bien realizar 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 embarcado de medida de vías gracias al cual, 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 en la L11 de la localización automática** de los técnicos operativos de líneas automáticas (TOLA) mediante App en los teléfonos móviles corporativos.

- Puesta en servicio del **nuevo sistema de radio digital (DMR) en la L5 y en la L11** para las comunicaciones de seguridad entre el personal del puesto 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 empleo online**, para los diferentes colectivos que lo necesitan.
- **En el ámbito de marketing y clientes:**
 - Publicación del nuevo sistema Chatbot de atención al cliente en el canal web de TMB, que permite a los usuarios realizar consultas interactivas por escrito en TMB.
 - La integración, dentro de la aplicación *de e-commerce* “HolaBarcelona.com”, de la venta de los títulos de Aerobus para los usuarios de este servicio, así como la posibilidad de venta de los productos Hola Barcelona de TMB a través del canal del operador del Aerobus.
 - La publicación del nuevo blog de Hola Barcelona.com.
- **En el ámbito corporativo:**

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

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

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

- **Iniciativas de cocreación (innovación abierta):**
 - **Programa Metropolis FPLab** del AMB donde TMB presentó el reto “¿Cómo podríamos mejorar la experiencia del usuario/ria para reducir la inquietud que se genera en las paradas de bus respecto a los horarios, flujos, accesibilidad, incidencias, etc.?”. Se presentaron 43 propuestas de 40 escuelas distintas. El ganador fue el equipo *Dream Team* del INS Francesc Ferrer i Guardia, cuya propuesta se basó en “gamificar” el espacio de las paradas de bus.
 - *Creativity Course* con estudiantes de ESADE donde se proponía el reto de cómo hacer más atractivo el transporte público, que se centró en la mejora de la aplicación TMBGO.

- Dentro de las **iniciativas de intraemprendimiento (TMBinnova)**, se ha llevado a cabo la fase final del reto planteado en 2020 (Estación del Futuro), donde habían llegado 12 conceptos. Por último, el equipo ganador ha sido "Metrolineras" con la propuesta de reutilizar la energía recuperada del metro de forma sostenible para alimentar puntos de recarga destinados a los vehículos eléctricos ligeros como patinetes, bicicletas, etc. en el exterior de las estaciones.

El premio Accésit ha sido para la propuesta "Cambio radical en la iluminación", con el que se propone mejorar el sistema actual de alumbrado, combinando intensidades, colores, formas y tamaños con tecnología LED. Por último, el proyecto "No pienses solo en una estación de metro-Enverdint", enfocado a la naturalización de los espacios y a la cocreación con colectivos en riesgo de exclusión, obtuvo una mención especial del área de Innovación. Este último proyecto ha quedado semifinalista en el Concurso Europeo de Innovación Social EUSIC 2021.

- Activación de los cursos: "Compromiso con la innovación", sobre plataformas digitales, y el curso de Agentes de innovación, con la colaboración de la universidad ESCI-UPF.
- Organización del evento del Día Internacional de la Innovación y la Creatividad: <https://www.youtube.com/watch?v=romN4tudvuk>.

- **T-mobilitat:**

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

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

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

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

	Condiciones T-mobilitat Primer Contacto	Condiciones oficiales
Soporte PVC	2,25 €	4,50 €
Cartera electrónica	0,50 €	1,00 €
T-usual	3,30 €	40 €
	Viajes ilimitados durante 5 días desde la 1.ª validación	Viajes ilimitados durante 30 días desde la 1.ª validación
T-jove	2,20 €	80 €
	Viajes ilimitados durante 5 días desde la 1.ª validación	Viajes ilimitados durante 90 días desde la 1.ª validación

Las actuaciones más relevantes para realizar en 2022 ampliarán la gama de títulos en tecnología sin contacto, así como las prestaciones y funcionalidades.

- **Proyectos de I+D+i con cofinanciación**

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

TMB también ha participado en 4 nuevas propuestas de proyectos colaborativos de I+D+i para ejecutar en el período 2022-2024. Además, TMB forma parte *del Advisory Group* de otros 5 proyectos de esta tipología.

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

Durante el año 2021 TMB ha continuado trabajando en la integración y el mantenimiento de los diferentes sistemas de gestión implantados, a fin de unificar, estandarizar y simplificar los diferentes sistemas de gestión actuales (ISO 9000, UNE 13816, COVID, 14001, 50001) en un sistema de gestión **integrado** que permita establecer objetivos alineados con una visión global, que facilite la toma de decisiones y que asegure además la conformidad con los requisitos de los clientes y ciudadanos, tanto los legales como cualquier otro. Los requisitos más relevantes son:

- La mejora y actualización de los **procesos del sistema**: se ha trabajado principalmente en los procesos estratégicos y claves.
- Integración y enajenación del **contexto y el plan estratégico** en el sistema de gestión.
- La continuidad del desarrollo del **cuadro de mando** de indicadores para TMB.
- La mejora y ampliación de **necesidades y expectativas de las partes interesadas** y, principalmente, las asociadas al grupo de interés de "clientes" para garantizar la trazabilidad y vinculación respecto a los estudios y análisis de experiencia de cliente (*Customer Journey Map*) y conocimiento de mercado (*Estudios de Percepción del Cliente, Omnibus*). Se han actualizado los colectivos asociados a las partes interesadas, ampliando o mejorando las necesidades y expectativas en general. Además, se ha cambiado la metodología para la determinación de la significancia de las partes interesadas y sus necesidades y expectativas (se ha introducido un modelo de priorización sobre la base de impacto e interés).
- Destacan los siguientes proyectos de integración que se están llevando a cabo en la Organización:
 - Integración de los requisitos de la norma ISO 45001 de Salud y Seguridad en el Trabajo (con el Servicio de Salud, Seguridad y Bienestar Laboral). Se prevé realizar la primera auditoría interna durante el año 2022.

- Inicio de la integración y definición del sistema de seguridad de la información basado en la norma ISO 27001.
- Se está trabajando para la certificación del referencial de AENOR de Seguridad Ferroviaria.

▪ Mejora de herramientas de gestión

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

Destacar este año 2021 las siguientes actuaciones:

- *Gestor documental*: definición de un modelo para la gestión documental que da respuesta a las necesidades actuales de TMB, mediante la utilización de un entorno *SharePoint*.
- *Gestión para la mejora*: las mejoras están orientadas a facilitar la gestión de los expedientes de incidencias de las actividades y de las auditorías. Para garantizar los requisitos de las normas ISO en los expedientes, se han diferenciado en dos campos el análisis y las acciones derivadas.
- *Mantenimiento del sistema de gestión*: en septiembre se llevó a cabo la auditoría interna en todas las actividades de TMB y el resultado se valora positivamente. También se ha validado el sistema de gestión mediante la auditoría externa realizada por la entidad acreditada *Applus* en el mes de noviembre. Se está en proceso de renovación de las certificaciones de calidad de servicio de transporte de viajeros de TMB, basado en las normas ISO 9001 y UNE 13816, y de renovación del compromiso contra la COVID-19 en la flota de metro y bus, en las instalaciones y en los centros de trabajo de TMB, de acuerdo con el referencial de higiene y control de *Applus PHC ed.1*. Además, se está en proceso de renovación de la certificación de gestión ambiental y gestión energética del servicio de transporte de viajeros en la red de Bus basado en las normas ISO 14001 e ISO 50001.

4.3. Salud y seguridad de nuestros pasajeros

4.3.1. Viajes seguros

A continuación se describen las principales actuaciones llevadas a cabo en este ámbito a lo largo del año:

- **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 la red que se prevé finalizar a principios del año 2022.
- **Videovigilancia**: continúa la instalación de videovigilancia embarcada en la totalidad de trenes de la red, 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 a nivel nacional, con 48 detenidos en Cataluña. También, en el ámbito judicial, se han logrado no sólo 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 de 2020 y las 56.029 de 2019. Las incidencias de carteristas representan el 7,74 %, muy por debajo de lo 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 realizar seguimiento del problema del fraude, se ha trabajado en un modelo de análisis más completo que permite diferenciar el fraude visible (que los clientes perciben) de aquel no visible (como títulos mal utilizados, clonados, manipulados, etc.). Esto permite tratar la vertiente del impacto económico al 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.

Destacar también que TMB y el Observatorio contra la Homofobia elaboraron un protocolo específico para luchar contra la LGTBfobia que se presentó el pasado mes de julio y es complementario del que ya existía contra el acoso sexual desde marzo.

Por último, destacar también que en 2021 **TMB ha renovado la certificación de Protocolo Seguro COVID-19** después de la auditoría realizada en el mes de noviembre.

Impacto en la salud y la seguridad de los clientes

En cuanto al **impacto en la salud y la seguridad** del servicio que presta TMB, que es el transporte público de viajeros, se puede asegurar que se evalúa la totalidad de su impacto en la seguridad de los trabajadores/as y pasajeros con el fin de cumplir la normativa legal y asimismo efectuar las mejoras pertinentes. Además de las acciones de prevención de riesgos laborales, destacan en el año 2021 las actuaciones de salud y seguridad para prevenir contagios y combatir la pandemia de la COVID-19, descritas en este informe de gestión, 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 y destacar también los protocolos que se han iniciado este año para luchar contra el acoso sexual y la LGTBfobia.

4.3.2. Protección de datos

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

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

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

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

Se ha ido trabajando en la política de *cookies*, desde dar cumplimiento de forma central en la web TMB y en los principales subdominios, hasta alcanzar una política única para todo el territorio web y el uso común del panel al inicio de la navegación. Se trabajó con Tecnología un modelo de mantenimiento de la información de *cookies* que se ofrece al usuario. Más tarde se realizó una auditoría de mayor alcance en la que se incluyeron otras webs de la empresa, internas y externas, para acabar de garantizar el cumplimiento de la legislación en toda la presencia digital de TMB.

De estas necesidades de gestión formal, que se han convertido en globales en la empresa, debe derivarse un protocolo, en el que se está trabajando, para obtener un modelo de gestión de todos los canales digitales de TMB.

4.4. Relación con los medios de comunicación

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

Desde el gabinete de prensa se han elaborado y difundido 165 notas informativas y dosieres y se han organizado 51 actos o encuentros con los medios. Se han gestionado 537 solicitudes de información y declaraciones, así como 113 permisos de grabación en los medios, entre otras acciones. En TMB noticias se han publicado 464 piezas informativas y se han recibido más de 350 mil visitas. El portal ha migrado al entorno Dupal 8.

En las redes sociales se han realizado 3.896 tuits en *Twitter*, 1.238 publicaciones en *Facebook* y 226 en *LinkedIn*.

4.5. Presencia en las redes sociales y campañas importantes

En 2021 la recuperación de la demanda ha supuesto un incremento de la actividad y de las publicaciones en las redes en general, que actualmente entre el ámbito de residente y no residente suman medio millón de seguidores. Destacan las campañas de la nueva línea X1 (con la nueva identidad XPRESBus), la nueva marca Ecobus (que representa a los vehículos impulsados por energías sostenibles de la flota de bus) y la campaña de promoción de nuevos vehículos Ecobus Eléctricos e Híbridos de Gas natural; la campaña EMV de promoción del nuevo sistema de pago del billete sencillo con tarjeta bancaria a bordo del bus; la acción de difusión para las nuevas líneas de bus y la ampliación del nuevo servicio a demanda; la nueva marca MiBus; la campaña de las estaciones de L10 Sur y las promociones de transportes turísticos. En el *LinkedIn* de TMB se ha creado una subpágina de Hola Barcelona destinada a generar más visibilidad y tráfico a este servicio.

Se ha realizado la revisión y el diseño de la imagen de los kioscos que dan de alta la T-mobilitat y que se encuentran distribuidos en la red de metro.

A nivel de TMB, cabe destacar, entre otras, la campaña de difusión del nuevo Punto TMB de Sagrada Familia, la de promoción de los servicios especiales, la campaña de lanzamiento de la app *TMBGo*, la campaña *Connectem L'Hospitalet*, las campañas de civismo –Karma (COVID-

19, Llamamiento contra la LGTBIfobia y Llamamiento a detener el acoso sexual), la campaña "Elige tu causa" y la campaña de Navidad y del *Barcelona Christmas Tour*.

Cabe destacar también la nueva marca +Jo **TMBé** y de la Fundació TMB, el sello del centenario de la red de bus, la nueva marca de bicicleta metropolitana y el rediseño del logo TMB 2025, entre otros.

5. Una gestión responsable

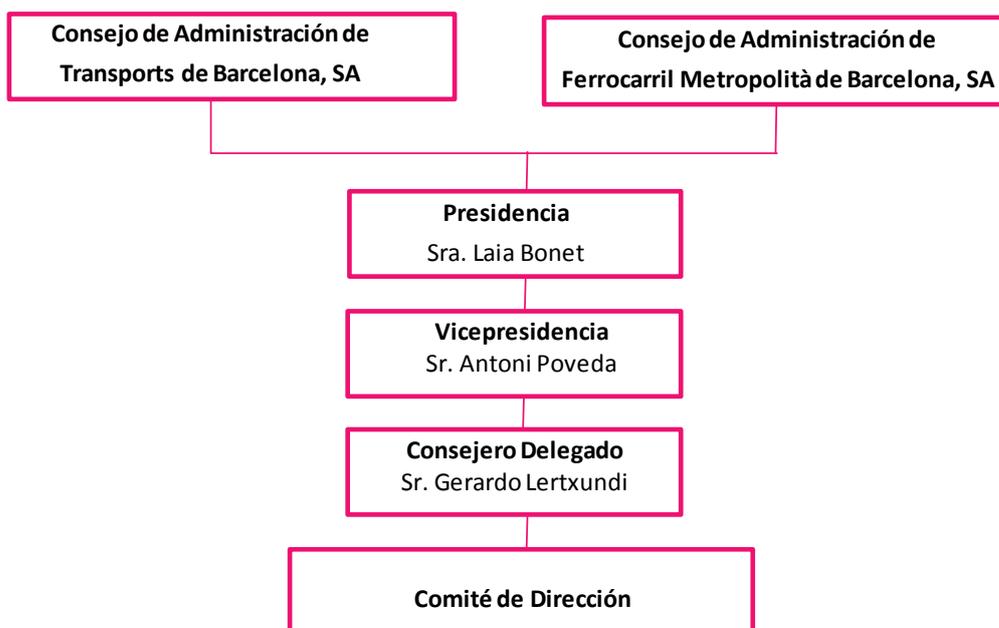
5.1. Ética y buen gobierno

5.1.1. Gobernanza

Órganos de gobierno

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

En el caso de las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A. y Transports Metropolitans de Barcelona, S.L., el órgano de gobierno está formado por un administrador único, el consejero delegado, común a las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Transports de Barcelona, S.A.



El Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. a 31-XII-2021 era el siguiente:

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FMB A 31 DE DICIEMBRE DE 2021

Laia Bonet Rull	Presidenta
Antoni Poveda Zapata	Vicepresidente
Gerardo Lertxundi Albéniz	Consejero Delegado
Raimond Blasi Navarro	Consejero
Carlos Campdepadrós García	Consejero
José Castro Borrallo	Consejero
Jordi Coronas Martorell	Consejero
Marcel Escudé i Pasqual	Consejero
Isidre Gavín Valls	Consejero
Manuel Gómez Acosta	Consejero
Candela López Tagliafico	Consejera
Jordi Martí Grau	Consejero
Antonio Martínez Flor	Consejero
Esteve Serrano Ortín	Consejero
Marta Subirà Roca	Consejera

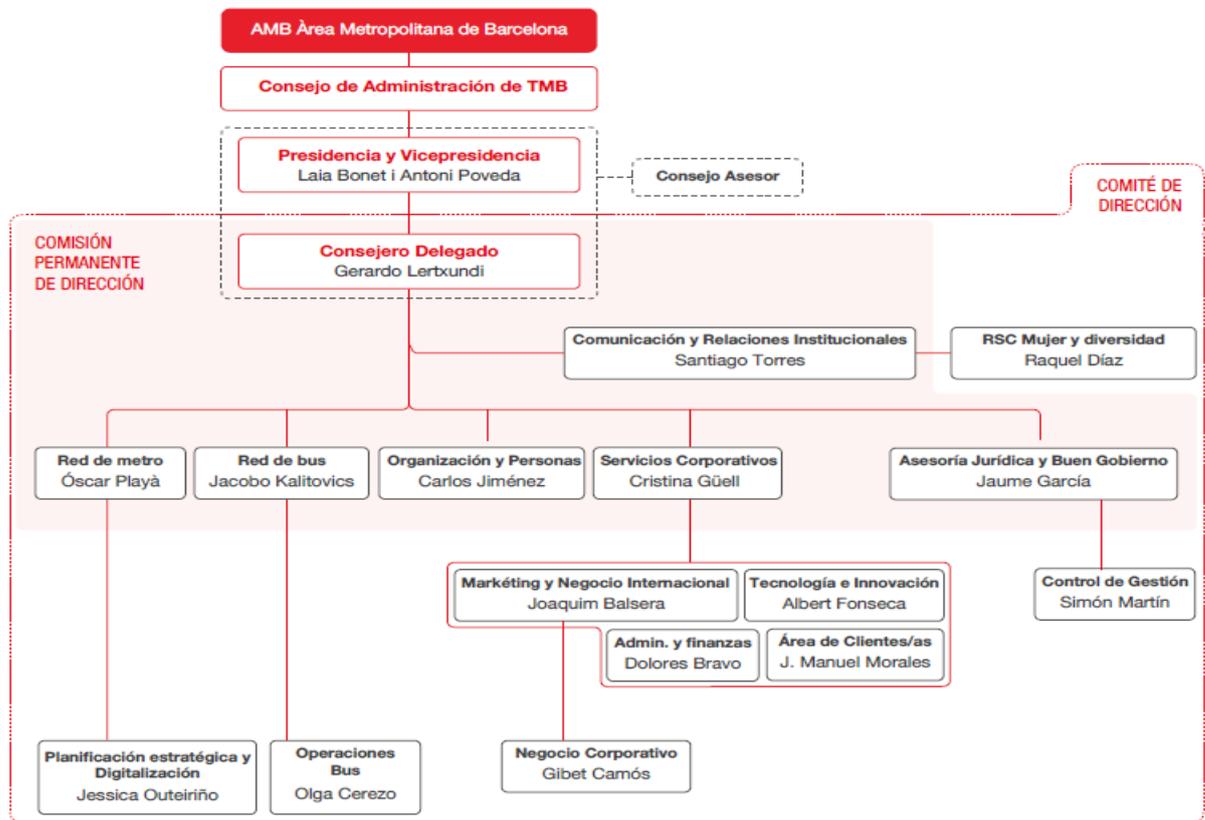
Secretario del Consejo de Administración: Oriol Sagarra Trias.

Vicesecretario del Consejo de Administración: Jaume Garcia Soler.

Órganos de gestión y estructura organizativa

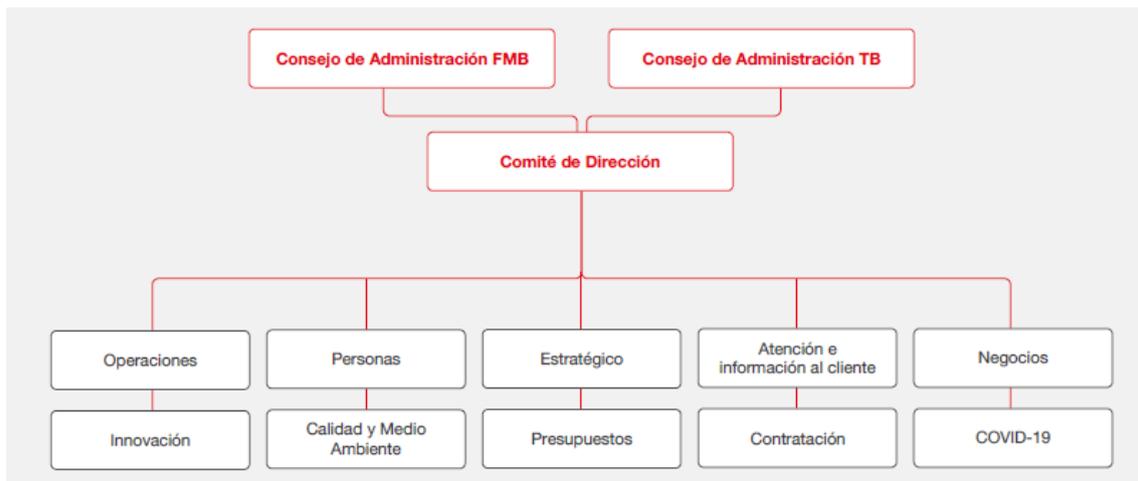
En su constitución, los consejos de administración de Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., nombraron un Consejero Delegado, miembro de los consejos, con delegación de facultades y apoderamientos, que se encarga de la administración ordinaria de las sociedades.

La gestión integrada de los diferentes servicios que se prestan bajo el paraguas de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha permitido crear, durante su historia, estructuras de gestión comunes a todas las empresas de TMB por medio del **Comité de Dirección y de otros Comités permanentes**. Para dar respuesta a los retos del futuro de TMB y definir la dirección hacia dónde se quiere proyectar en el horizonte de 2025, se diseña la estructura de la organización de los órganos de gobierno con el apoyo de un Consejo Asesor:



Modelo de gobernanza

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



5.1.2. Normativa y reglamento

Compliance

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

- Confección del vídeo explicativo sobre el programa de *Compliance* con preguntas frecuentes (FAQ) para divulgar su conocimiento y contenidos entre los empleados.
- Se han realizado 13 jornadas formativas y de sensibilización dirigidas a la plantilla. Para ello, *Bon Govern* ha diseñado los programas y contenidos e imparte las sesiones con una periodicidad mensual. Se ha contado con la asistencia de un total de 1.021 empleados de distintos ámbitos de TMB. La materia impartida ha sido sobre:
 - El Código Ético y de Conducta de TMB.
 - El programa de *Compliance*.
 - Los conflictos de interés.
 - Las políticas de *Compliance*.
- Se han confeccionado las siguientes políticas para su aprobación, por parte de la Comisión de Ética de TMB:
 - Política de *Compliance* TMB.
 - Política de conflictos de interés.
 - Política anticorrupción.
 - Política de relaciones con los funcionarios públicos y la Administración.
 - Política de regalos y atenciones.
 - Política corporativa de protección de datos personales.
 - Política de cumplimiento normativo en la seguridad de la información.
 - Política de la gestión documental de TMB.
- Se confeccionan las directrices de Propiedad intelectual e industrial y del uso de licencias del ámbito informático y tecnológico para su aprobación por parte de los ámbitos responsables.
- Se han tramitado las denuncias recibidas en el Canal Ético: un total de 3 hasta el 31 de diciembre; se ha realizado la instrucción de los expedientes y esta se ha facilitado para su resolución por parte de la Comisión de Ética.
- Se han atendido y resuelto las consultas recibidas en el buzón de consultas del Código Ético.
- Se ha realizado la confección de diferentes documentos e informes, entre ellos, la memoria anual del programa de *Compliance* de TMB.
- Se ha confeccionado una propuesta de modelo de Auditora y se ha actualizado el mapa de riesgos sobre las actuaciones recogidas en el plan de acción y realizadas en 2021.
- Se ha adecuado el canal ético para uso universal y anónimo.
- TMB ha participado en el proyecto de la Oficina Antifraude de Cataluña: Proyecto de *Compliance* e Integridad.
- Como miembros de la Asociación Española de *Compliance* (ASCOM), y dentro del Grupo de trabajo de la administración pública, se ha participado con la Comisión de Trabajo de ASCOM en el proyecto: "El *Compliance* en la Contratación Pública".

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

Acciones formativas con contenidos anticorrupción:

curso	duración (horas)	número de sesiones	horas lectivas	número de asistentes FMB	horas-asistente FMB
Conflictos de interés Compliance	2	3	6	129	258
Jornada Compliance/Código ético	2	7	14	476	952
TOTAL		10	20	605	1.210

Formación en políticas y procedimientos anticorrupción:

	Participantes formados 2021	% sobre activos totales 2021
	FMB	FMB
Grupo 0 y 1	7	46,7%
Resto personal	454	10,8%
TOTAL	461	10,9%

Detalle por categoría laboral

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%
Auxiliar administrativo	3	75,0%
Auxiliar subalterno	3	33,3%
Auxiliar técnico	20	57,1%
Ayudante técnico sanitario	2	100,0%
Coordinador de equipo	1	25,0%
Delineante	2	100,0%
Delineante proyectista	2	100,0%
Grupo 1	7	50,0%
Jefe de división	8	40,0%
Jefe departamento de 1. ^a	2	66,7%
Jefe departamento de 2	4	57,1%
Jefe negociado de 2. ^a	1	100,0%
Jefe negociado superior	12	57,1%
Mando técnico operativo	16	9,8%
Oficial de 1. ^a administrativo	9	69,2%
Oficial de 2. ^a administrativo	2	50,0%
Oficial de 3-	1	2,8%
Oficial superior administrativo	46	65,7%
Operador de líneas automáticas	1	2,8%
Operario mantenimiento mat. móvil	1	0,7%
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 B	2	16,7%
Técnico agregado C	3	100,0%
Técnico agregado D	4	80,0%
Técnico agregado E	9	69,2%
Técnico agregado F	6	42,9%
Técnico agregado G	57	59,4%
Técnico agregado H	104	68,0%
Técnico agregado I	20	60,6%
Técnico agregado J	41	74,5%
Técnico ayudante	2	50,0%
Técnico ayudante superior	5	25,0%
Técnico operación líneas autom.	23	8,6%
Telefonista	3	50,0%
TOTAL	461	10,9%

Cumplimiento socioeconómico

- Multas y sanciones no monetarias significativas por incumplimiento de leyes o normativas en materia social o económica:
 - 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 de multa de tráfico de 100 euros al Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat.

Política pública

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

En 2021 el importe de los pagos realizados a consejeros ha sido de 56.514,53 euros.

Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

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

- Aportación a la Fundació TMB de 129.500 euros.

5.2. Gestión del riesgo

5.2.1. Sistema de gestión de riesgos

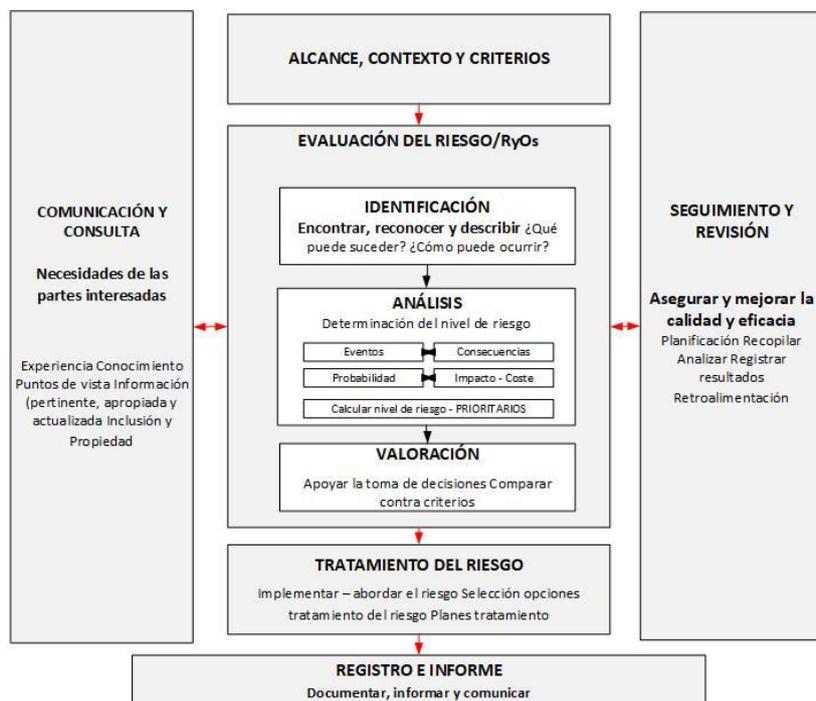
Como parte del proyecto de definición de sistema de gestión integrado que se desarrolló durante 2020, y tomando como referencia el mapa de procesos de TMB, se han identificado y evaluado los riesgos y oportunidades (RyOs) de las actividades contenidas en los procesos.

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

La metodología utilizada para identificar y evaluar los riesgos se basa en la serie de normas ISO 31000 y algunos requisitos de COSO (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*), además de los propios requisitos establecidos en las normas que tenemos certificadas. En concreto, se han identificado los riesgos de no obtener los resultados esperados de cada proceso y las oportunidades de obtener efectos deseables, que es necesario abordar con el fin de:

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

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



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

PROCESO	TOTAL	PRIORITARIOS
PS-Gestión flota e infraestructuras	268	53
PS-Gestión financiera	86	27
PS-Prestación y operación	70	23
PE-Dirección y estrategia	70	39
PS-Gestión de personas	49	28
PS-Gestión tecnologías	40	11
PC-Comercialización y venta	37	19
PS-Gestión compras	30	14
PC-Gestión y asignación recursos	26	9
PC-Información y atención al cliente	26	7
PE-Nuevos productos y servicios	23	9
PE-Comunicación y relaciones con los grupos de interés	19	10
PC-Planificación servicio	18	9
Total	762	258

Los riesgos y oportunidades más relevantes en la evaluación realizada son los siguientes:

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

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

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

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

5.3. Transparencia

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

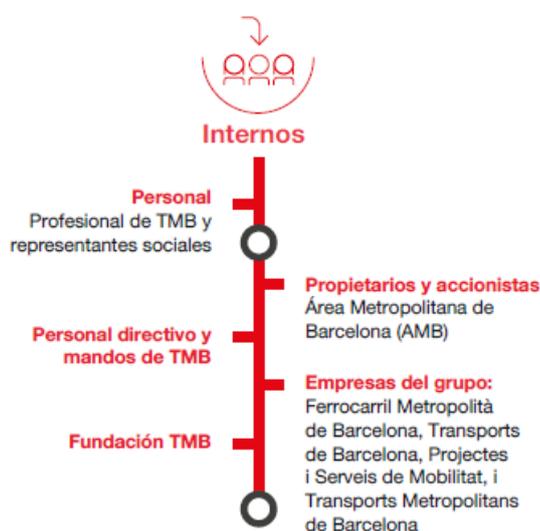
En relación con las obligaciones de transparencia contenidas en la regulación estatal y autonómica, a lo largo de 2021 se han realizado las siguientes actuaciones:

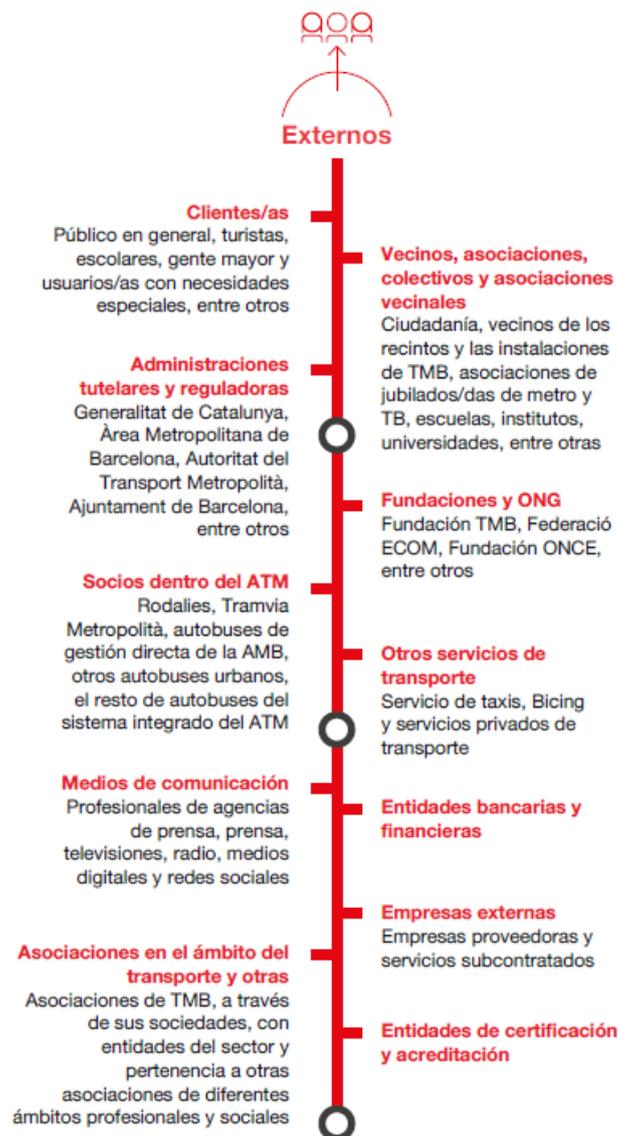
- Desde el 1 de enero al 31 de diciembre se han recibido un total de 45 solicitudes de acceso a la información pública (SAIP), 5 de ellas se encuentran en trámite de resolución.
- Activación de la primera fase de implementación del *software* para automatizar las SAIP.
- Adecuación al Decreto 8/2021, de 9 de febrero, sobre la transparencia y el derecho de acceso a la información pública, confeccionando nuevos formularios y adecuando los plazos y requisitos a la nueva regulación.
- Se ha actualizado el Portal de Transparencia con la información que han ido suministrando los distintos ámbitos de la Organización.
- Se han impartido dos sesiones formativas a los interlocutores de las áreas: una relacionada con la regulación legal de transparencia y otra sobre el *software* de las SAIP.
- Se han atendido y gestionado 2 requerimientos recibidos de la Comisión de Garantía de Derecho de Acceso a la Información Pública (GAIP), con relación a solicitudes de ejercicios de derechos de los ciudadanos en materia de transparencia.

5.3.1. Grupos de interés

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

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





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

Inspirados en los Objetivos de Desarrollo Sostenible y de acuerdo con el Plan de Responsabilidad Social de TMB, en los próximos años se avanzará en la actualización y puesta en marcha de nuevos mecanismos y procedimientos para aumentar la "inclusión de los grupos de interés" en las estrategias, en los procesos de gestión y en el compromiso de TMB con la transparencia y el rendimiento de cuentas. De esta forma, podremos intensificar progresivamente su participación y colaboración para ir implantando medidas en nuestras actividades, productos y servicios que den la mejor respuesta posible a la satisfacción equilibrada de sus necesidades y expectativas en permanente evolución.

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

Afiliación a asociaciones en el ámbito del transporte público y otros

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

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

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

Puesto que satisfacer de forma equilibrada las necesidades de movilidad de todas aquellas personas y colectivos que tienen intereses legítimos en la actividad de TMB forma parte de la esencia de nuestra responsabilidad empresarial, nos hemos propuesto, en los próximos años, redefinir y reordenar el marco de relaciones de TMB con todas las partes interesadas, estructurar la comunicación y el diálogo con todas ellas e integrarlo en el ciclo de gestión de nuestra empresa. Por eso prevemos aplicar e ir actualizando de forma periódica y sistemática los siguientes pasos:

1. **Mapa de grupos de interés:** identificación, actualización y, en su caso, priorización de los grupos de interés.
2. **Análisis de materialidad y contexto de sostenibilidad:** actualización permanente de necesidades y expectativas y cómo evolucionan en el tiempo. Paralelamente se contemplarán los cambios y las tendencias de futuro que se produzcan desde la perspectiva de la sostenibilidad, tanto a nivel de sector como a nivel general: legal, social, ambiental, político, económico, ético, de buena gobernanza, etc.
3. **Compromisos:** establecimiento explícito de los compromisos asumidos para dar respuesta de forma equilibrada a estas necesidades y expectativas.
4. **Marco de relaciones:** concreción del marco de relaciones, es decir, generar la infraestructura necesaria (niveles de comunicación, canales/medios, competencias relacionales, programas de colaboración, alianzas, etc.) para poder dar la mejor respuesta posible a las expectativas cambiantes de nuestros interlocutores.

5. **Recursos:** asignación de los recursos necesarios, establecimiento de los órganos de gestión y participación, inclusión en el Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad de TMB y aplicación a los procesos y los productos y servicios de la empresa.
6. **Aprendizaje y mejora:** concreción de los mecanismos de aprendizaje para mejorar e incrementar paulatinamente el nivel de excelencia en sostenibilidad en cada uno de los ciclos de gestión sucesivos.
7. **Comunicación y rendición de cuentas:** siguiendo los criterios de los estándares locales e internacionales, tanto los relativos al contenido de los aspectos que son relevantes (inclusión de los grupos de interés, contexto de sostenibilidad, aspectos materiales, exhaustividad) como los relativos a la calidad de la información aportada (transparencia, claridad, comparabilidad, fiabilidad, puntualidad, etc.).

5.3.2. Materialidad: los aspectos relevantes

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

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

Social Responsibility, Deutsche Bank) y Londres (*Corporate Social Responsibility, Transport for London*).

- Los estándares de la *Global Reporting Initiative (GRI)* para determinar los contenidos del informe y los principios de rendimiento de cuentas para valorar los canales de comunicación y la relación con los grupos de interés.

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

- **Gestión responsable, ética y buen gobierno:**
 - Compromiso de TMB con los objetivos de desarrollo sostenible.
 - Transparencia.
 - Accesibilidad a la información.
 - Cumplimiento normativo. *Compliance*.
 - Gestión ética, valores y cultura de sostenibilidad.
 - Alianzas.
 - Prevención de la corrupción.
 - Valor económico generado y distribuido.
 - Uso eficiente y equitativo de los recursos económicos.
 - Compra responsable.
 - Prevención de riesgos financieros y no financieros.
 - Negocio internacional.
 - Responsabilidad social.
 - Grupos de interés.
- **Servicio de calidad, innovador y seguro:**
 - Atención a las necesidades y expectativas de los clientes.
 - Accesibilidad universal.
 - Innovación e investigación.
 - Seguridad y salud del pasaje.
 - Protección de datos.
 - Tecnología.
- **Protección del medio ambiente:**
 - Prevención de riesgos ambientales.
 - Cambio climático: reducción de emisiones.
 - Minimización del uso de recursos: agua y energía.
 - Residuos.
 - Fomento de la movilidad sostenible.
- **Compromiso con las personas trabajadoras:**
 - Empleo.
 - Formación.
 - Desarrollo del talento.
 - Retribución.
 - Bienestar, diversidad e inclusión.
 - Relaciones sociales.
 - Comunicación interna.
 - Igualdad de oportunidades y no discriminación. Diversidad e inclusión.
 - Salud y seguridad laboral y bienestar emocional.
- **Compromiso con la sociedad:**
 - TMB sostenible. La contribución a la movilidad sostenible (ODS).
 - TMB Educa.
 - TMB Cultura.
 - TMB Solidario.

- Patrimonio histórico.
- Comunicación y marketing responsable. Marca TMB.
- Civismo.
- Turismo sostenible.

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

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

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

6. Gestión de la covid-19

6.1. Organización para la gestión de la covid-19

El estallido en 2020 de la pandemia provocada por el coronavirus SARS-CoV-2 y la enfermedad COVID-19 supuso la adopción de una serie de medidas inéditas, como la necesidad de restringir los desplazamientos de las personas, lo cual afectó directamente a la prestación del servicio de las redes de transporte público. En los meses de febrero y marzo de 2020, los comités de Seguridad y Salud de FMB, S.A. y TB, S.A. acordaron diversas medidas de protección publicadas en instrucciones internas, distribuidas a través de correo electrónico, avisos y publicaciones en la intranet.

Desde el momento de la irrupción de la pandemia se creó un gabinete de crisis al más alto nivel directivo para poder adoptar de forma rápida, ejecutiva y coordinada todas las acciones necesarias para proporcionar la seguridad de los clientes y del personal empleado y asegurar el máximo nivel de oferta posible para garantizar la movilidad manteniendo bajas ocupaciones.

En los meses siguientes, TMB ha continuado trabajando en la mejora de la seguridad en el metro y en el bus, debido a la pandemia, y en la mejora continua del servicio para que el transporte público sea la opción preferente de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas.

Cabe destacar la **Medalla de Honor 2021** que ha recibido la **plantilla de TMB** de manos del Ayuntamiento de Barcelona por su papel durante la crisis sanitaria.

6.2. Medidas de salud y seguridad adoptadas

El seguimiento semanal de los datos por parte del Comité de Dirección ha permitido adoptar las decisiones más oportunas en cada momento de forma inmediata a lo largo de los meses en función de la evolución de la pandemia. Las medidas de protección más relevantes a lo largo de este año han sido las siguientes:

- Actualización del Plan de Salud y Seguridad frente al coronavirus SARS CoV-2 en su última versión revisada del mes de agosto 2021.
- Punto fijo en el orden del día en las reuniones ordinarias del Comité de Salud y Seguridad.
- Vigilancia de los espacios de trabajo sobre la aplicación efectiva de las medidas de protección colectiva.
- Revisión y vigilancia de la señalización en todos los espacios de trabajo.
- Mantenimiento de las medidas organizativas para minimizar la agrupación de personal a la hora de entrar y salir a trabajar, en los comedores y salas de descanso y la constitución de grupos estables de trabajo.
- Entrega periódica y frecuente de equipos de protección individual.
- Refuerzo sanitario asistencial accesible para cualquier consulta del personal.
- Vigilancia epidemiológica y estudio de los posibles brotes.
- Información semanal al Comité de Dirección y a los representantes legales de los trabajadores sobre los casos positivos o incidentes, segmentados por categorías profesionales.
- Rastreo de casos de contactos laborales estrechos.
- Realización de pruebas diagnósticas y de cribado (TAR)

- Auditoría externa *Protocolo de actuación ante los riesgos derivados de la COVID-19 en centros de trabajo y establecimientos públicos.*

6.3. Actuaciones en el servicio de metro

Durante el año 2021 se ha seguido trabajando en las diferentes líneas iniciadas en el año anterior:

Protección de las personas trabajadoras

Plan de choque para mejorar los sistemas de ventilación de dependencias: En Metro se ha realizado un diagnóstico de los sistemas de ventilación de todos los espacios con presencia permanente de personas trabajadoras. Se ha realizado una medida de caudales para verificar el cumplimiento de las recomendaciones de las autoridades sanitarias y, en aquellas dependencias con caudales insuficientes, se han realizado una serie de actuaciones encaminadas a mejorar la ventilación. En determinadas dependencias también 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

Durante el año 2021 se han mantenido los refuerzos en la limpieza y desinfección de la red de metro iniciados en el año anterior, tanto en las instalaciones para uso de los clientes (estaciones y trenes) como en las de uso del personal (dependencias, edificios y talleres).

La desinfección preventiva se ha centrado en todos los 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 realizado también 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.

Actuaciones para evitar el contagio por el aire

El sistema de ventilación de túneles y estaciones se ha gestionado con la plataforma de Inteligencia Artificial RESPIRA, que aplica el modo de operación sanitario que maximiza el caudal de aire para minimizar el riesgo de contagio.

Acciones comerciales relacionadas con la gestión de la COVID-19

Con el fin de paliar los efectos de la crisis económica y contribuir a los distintos colectivos afectados, desde el área comercial se ajustaron y redujeron los precios de arrendamiento de espacios comerciales y se equilibraron los cánones que las empresas concesionarias tienen fijados en la concesión de servicios en la red. También se facilitó la venta de gel hidroalcohólico y mascarillas en las máquinas de venta automática.

6.4. Acciones de comunicación y atención a los usuarios

6.4.1. Acciones de comunicación digital y atención al cliente

Dadas las restricciones provocadas por la aparición de la COVID-19, se decidió que los trámites de acreditación que debían hacerse presencialmente se pudieran realizar a través de los canales digitales y así, evitar desplazamientos y bajar la afluencia de usuarios en los Puntos TMB.

La declaración de pandemia y la crisis sanitaria requirió una ágil gestión de la información. Se participó en todos los protocolos informativos y de comunicación del Comité de Crisis y se aplicaron en el ámbito de la web y la app, a la vez que se desarrollaron iniciativas como:

- Sección web COVID-19 y página *landing* de medidas en el transporte público.
- Galería de imágenes COVID-19 aportadas por los usuarios a través de Instagram; una selección de la galería se expuso en el *Espai Mercè Sala* durante el mes de septiembre de 2020.
- *Splash page* en TMB App: página de inicio en la aplicación para destacar informaciones esenciales que los usuarios deben conocer para utilizar el transporte público.

Durante 2021 la web publicó campañas corporativas sobre seguridad en el transporte público y toda la información sobre medidas, restricciones y normas vigentes en cada fase, así como de los nuevos servicios digitales que se desarrollaban. También se dio apoyo a las iniciativas corporativas: agradecimiento a los trabajadores, acción de voluntariado, entretenimientos para hacer en casa, cuento infantil, mural homenaje en la estación de Sant Pau, etc.

6.4.2. Comunicación interna a la plantilla de TMB

La pandemia de la COVID-19 ha centrado en buena parte el ejercicio 2021. La excepcionalidad de la situación inicial provocó un importante desbarajuste informativo a nivel de medios de comunicación y partes sociales. Por eso, el objetivo de comunicación interna fue convertirse en el referente informativo interno, con información rigurosa y trabajada conjuntamente con los responsables de prevención y salud laboral. Para ello, se creó una *site* específica en la intranet http://tmbnet/rrhh/ComunicaciIntern_2020/Coronavirus.asp, donde se aglutinaba toda la información referida a normativa, instrucciones internas, noticias, recursos informativos, preguntas sobre restricciones de actividad por la COVID-19 en Cataluña, un FAQ y el InfoTMB.

En paralelo a la crítica situación, y fruto de una propuesta de una trabajadora, para motivar a los trabajadores/ras de TMB, se organizó el *flashmob* "*Jerusalem challenge*", con la participación de más de 80 personas. El vídeo se compartió en las redes sociales de la compañía, convirtiéndose en el más visto de toda la historia de TMB, con más de 62.000 visualizaciones.

6.5. Afectación sobre la movilidad

La crisis sanitaria y económica derivada de la pandemia de la COVID-19 ha continuado impactando de forma significativa en la movilidad durante el año 2021. Las restricciones y recomendaciones de diversa índole, que han decretado las autoridades durante este año, han provocado una disminución importante de la demanda de Bus y Metro debido, principalmente, a los siguientes factores:

- **Confinamiento de la población:** durante los primeros meses del año (de enero a mayo) hubo varios tipos de confinamiento de la población (municipal, comarcal, regional, toques de queda, etc.), que impactaron de forma significativa a la movilidad.
- **Crisis económica:** aunque el crecimiento del PIB de Cataluña ha sido del 5,9 % durante 2021, todavía se arrastra la caída económica del año anterior (en 2020 el PIB catalán cayó un 11,5 %). Además, un número elevado de trabajadores/ras siguen en paro o en situación de Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE).
- **Teletrabajo y educación a distancia:** durante la primera parte del año el teletrabajo siguió siendo ampliamente recomendado por las autoridades en aquellos trabajos donde se podía llevar a cabo. En cambio, después del verano ha ganado peso la tendencia a volver al trabajo presencial, aunque manteniendo una parte de teletrabajo.
- **Caída de la actividad turística:** a principios de año las restricciones de movimiento afectaban de una forma muy importante a la actividad turística. Sin embargo, desde el verano se ha recuperado cierta actividad en el sector sin llegar, eso sí, a los niveles anteriores a la pandemia.
- **Cambio de hábitos:** pese a la vuelta a una "cierta normalidad" después del verano, se ha mantenido una percepción de inseguridad frente a la pandemia en el transporte público, lo que ha hecho que parte de los viajeros hayan buscado modos de transporte alternativos (coche, bicicleta, vehículos de movilidad personal, etc.).

Respecto a la evolución de la demanda del bus y del metro durante el año 2021, se ha observado cómo se ha ido recuperando a lo largo de los meses, aunque todavía no ha alcanzado el volumen de viajeros del año 2019. Así, si en enero la demanda estaba en torno al 50 % de la registrada en el mismo mes del año 2019, en noviembre la diferencia se había reducido al 17-18 %. En cuanto a las validaciones acumuladas, se espera cerrar el año 2021 con un 32-33 % menos de la demanda prepandemia.

La previsión para el año 2022 es que siga la tendencia de recuperación de la demanda iniciada en 2021, si bien no se espera que a finales de año se alcance todavía el volumen de viajeros de 2019. Además, es de prever que los principales factores que han provocado una caída de la demanda durante la pandemia se mantengan durante 2022, a excepción quizás del confinamiento de la población, que parece ya poco probable. El impacto de estos factores iría menguando a medida que pasaran los meses.

6.6. Impacto económico

El impacto de la COVID-19 en las necesidades a subvencionar de TMB del ejercicio 2021, respecto a las necesidades previstas en el Contrato-Programa, informado a la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), ha sido de 195,5 millones de euros:

IMPACTO DE LA COVID-19 EN LAS NECESIDADES DE TMB EN EL AÑO 2021

	<u>Miles de euros</u>
Impacto en ingresos	185.035
Incremento de gastos	14.538
Ahorro en gastos	4.123
Total impacto de la COVID-19 en las necesidades de TMB	195.450

Como puede verse, el mayor impacto corresponde a la disminución de ingresos (ventas netas) por la reducción de pasaje respecto a un año sin pandemia.

7. Nuestra gente

7.1. Perfil del grupo

7.1.1. Empleo

Contratación laboral

Los hechos más relevantes en materia de contratación laboral a lo largo del año 2021 son dos. Por un lado, el elevado volumen 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 iniciada a finales de 2020, se han ido regularizando las contrataciones temporales de Metro a medida que se cerraban los concursos de méritos de los empleados, pasándolos a indefinidos y, cuando era posible, vinculándolos con un anexo de relevo para posibilitar las jubilaciones parciales solicitadas.

Se ha seguido con el nuevo modelo de jubilación parcial en ambas compañías, manteniendo los mismos términos contractuales a los jubilados parciales (25 %), pero utilizando como relevistas a personas contratadas temporalmente, a las que se les hace indefinidos y al 100 %.

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 períodos de vacaciones.

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

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

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

Casuísticas	FMB		Total
	Mujeres	Hombres	
Nuevos jubilados parciales	9	12	21
Nuevos contratos indefinidos	17	32	49
Transformaciones en indefinidos	46	151	197
Nuevos contratos indefinidos con relevo	1	1	2
Transformaciones a indefinidos con relevo	9	11	20
Nuevos contratos temporales "por tasa"	4	27	31
Temporales puros	403	398	801
Prórrogas contractuales	0	0	0
Novaciones de objeto o jornada	29	46	75
Reingresos puestos alternativos	5	3	8
Total	523	681	1.204

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, pero que han supuesto sin embargo un elevado volumen de trabajo.

Se ha gestionado por último, ligado a la contratación (aunque no solo), las bajas de empresa siguientes, con todo el proceso de comunicaciones y finiquito, según cada una de las causas:

Motivo de la baja	FMB
Despido	1
Baja voluntaria	15
Fallecimiento	1
Excedencias	15
Finalización de contrato	648
Incapacidad permanente	19
IT pago directo	53
Jubilación total	40
No superar período de prueba	1
Total	793

Tasa de reposición

Durante 2021 se ha estado trabajando en la línea de lo trasladado por los asesores externos en esta materia: implicación del EBEP (Estatuto Básico del Empleado Público), concursos de méritos, confección de la Relación de puestos de trabajo (RPT), seguimiento de la tasa de reposición, solicitudes de ampliación de la RPT, control de coberturas, etc. Concretamente, se han elaborado informes sobre cada petición de cobertura desde la perspectiva de la contratación, la RPT, y el presupuesto de plantilla, para valorar y aconsejar sobre su idoneidad o no, y, por otra parte, se ha hecho seguimiento e informe mensual del estado de la tasa, lo que ha permitido cerrar el año por debajo de los límites establecidos.

Por último, en lo que se refiere a **las prestaciones para los empleados a tiempo completo y para los de tiempo parcial o temporales de TMB**, cabe señalar:

- **Seguro de vida:** no se hace ningún tratamiento diferenciado entre los empleados a tiempo completo y los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal.
- **Asistencia sanitaria:** el programa de asistencia sanitaria no excluye a los empleados contratados a tiempo parcial o completo.
- **Cobertura por incapacidad e invalidez:** en cuanto a los complementos salariales que la empresa ofrece de manera complementaria a las prestaciones de la Seguridad Social de incapacidad temporal, no hace diferencia entre empleados a tiempo completo y empleados a tiempo parcial o con contrato temporal. La cobertura por invalidez que se abona a los empleados que tienen reconocida por la Seguridad Social una invalidez permanente (total o absoluta), en TMB estas prestaciones las abonan los planes de pensiones para aquellos empleados que son partícipes y no se hace diferenciación alguna entre los partícipes a tiempo completo frente a los que tienen contrato a tiempo parcial o temporal. Los empleados de TB que no están adheridos al plan de pensiones, disponen de coberturas por invalidez sin diferenciación del tipo de contrato.
- **Permiso parental:** En cuanto a los días de permiso parental, no hay diferencia por tipo de contrato, pero la prestación por paternidad durante estos días será mayor o menor según el tipo de contrato.
- **Provisiones por jubilación:** dado que la legislación estableció la obligatoriedad de externalizar los compromisos por pensiones, no existen provisiones por pensiones. En cuanto a las aportaciones de la empresa a los Planes de pensiones por la contingencia

de jubilación, no se realiza ningún tratamiento diferenciado entre los empleados a tiempo completo frente a aquellos que tienen contrato a tiempo parcial o temporal.

Selección y promoción

Durante este año 2021 se ha continuado trabajando y nos hemos adaptado a las situaciones cambiantes provocadas por la pandemia de la COVID-19. Esto supone hacer uso de nuevas metodologías y herramientas de trabajo, como por ejemplo la administración de pruebas de evaluación *online*.

Fomentar la diversidad y la inclusión es un valor que necesariamente debe estar presente en la gestión de una compañía socialmente responsable, de ahí que en 2020 se publicara una oferta laboral dirigida al colectivo de personas con dificultades de integración por razón de su capacidad intelectual o cognitiva. El proceso, impulsado de la mano del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD), se gestionó en 2020 pero finalizó en 2021, con la incorporación de la persona finalista.

En esta misma línea, se ha trabajado durante 2021 en la potenciación del talento femenino dentro de TMB. Se implementaron algunas acciones dentro de los procesos para fomentar la captación de este talento femenino, como la priorización de incorporación de mujeres en aquellos ámbitos en los que la plantilla está todavía bastante masculinizada.

Por último destacar que en 2021 se ha iniciado la ejecución del plan de conversión contractual de TMB, como consecuencia de la implementación del EBEP (Ley del Estatuto Básico del Empleado Público) en la política de contratación de TMB. Esto ha supuesto la adaptación al nuevo marco laboral de todos los procesos de promoción y selección gestionados, así como la implementación de un nuevo procedimiento (proceso de selección) que hasta ahora nunca se había realizado, el concurso de méritos.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos que han influido, en mayor o menor medida, en el desarrollo de su actividad, la Unidad de Selección y *Onboarding* ha realizado un total de **71 procesos** de Promoción, Selección y Concursos de Méritos distribuidos de la siguiente forma.

Procesos de promoción y selección:

	Promoción	Selección	Méritos	Total cerrados Unidad
Metro	11	3	12	26
Bus	6	0	7	13
Áreas funcionales	14	7	10	31
PSM, SA	0	1	0	1
TOTAL	31	11	29	71

Por lo que respecta al volumen de candidaturas gestionadas, se han presentado 5.752 candidaturas en total. De estas, 124 personas han promocionado y 139 se han incorporado de forma externa. Además 1.225 personas han sido meritadas:

	Personas presentadas			Personas promocionadas			Personas seleccionadas			Personas meritadas			Total ingresos
	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	
Metro	1.423	2.327	3.750	7	37	44	48	83	131	183	305	488	663
Bus	146	1.031	1.177	1	26	27	0	0	0	86	628	714	741
Áreas funcionales	419	401	820	35	18	53	5	2	7	10	13	23	83
PSM, S.A.	2	3	5	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1
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. Esto 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 que 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 que 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) para la 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.

- **Áreas corporativas de TMB**

En los procesos internos y externos gestionados para las **Áreas corporativas de TMB**, se han cerrado **un total de 31 procesos** repartidos entre 14 promociones, 7 selecciones externas y 10 concursos de méritos, gestionando un total de 820 personas candidatas.

El proyecto de la T-mobilitat, por su relevancia en el cambio del uso del *ticketing*, es puntal para TMB en estos momentos. Por esta temporalidad se ha realizado un proceso interno para cubrir el máximo de plazas con personas temporales internas y, posteriormente, se publicó una oferta de bolsa externa con 67 vacantes. Aunque se han incorporado 21 personas externas, el proceso sigue actualmente abierto.

Destacar también el proceso de **Auxiliar Administrativo AIAD** que fue un proceso de **selección adaptada para personas con dificultades de integración por razón de su capacidad intelectual o cognitiva**. De la mano del IMPD se gestionó este proceso que finalizó con el ingreso de una persona.

- **Onboarding**

Durante el ejercicio se han implementado una serie de acciones para facilitar la incorporación y acogida de las nuevas personas trabajadoras al inicio de su nueva trayectoria laboral en la empresa. Las acogidas se realizaron mediante una sesión presencial, en la que se trataba de realizar una primera aproximación a TMB, explicando cuáles son los objetivos de la empresa, relacionarlos con su puesto, explicar la misión, los valores, los ámbitos de actuación, etc. Uno de los propósitos fue que esta sesión de acogida se realizara con el menor margen desde la incorporación al acceso al puesto de trabajo, objetivo que pudo alcanzarse.

Dentro de las acogidas realizadas hay dos grandes bloques: 1) las acogidas masivas, en las que destaca la de los nuevos agentes de atención al cliente de Metro del verano 2021, que supuso la realización de 10 grupos de acogida con un total de 83 personas asistentes, o las acogidas de nuevos conductores/ras, y 2) las acogidas para pequeños colectivos o puestos unipersonales. También hay otro tipo de acogida diferente que es la que se dirige a las personas que han promocionado recientemente (acompañamiento) y las que se realizan al personal en prácticas.

De forma resumida, este año 2021 se han realizado 30 acogidas, que se han traducido en 212 personas. De todas ellas, 24 acogidas fueron para personal de nuevo ingreso (163 personas), 2 acogidas (con 20 personas) al personal en prácticas y 4 más fueron acompañamientos (29 personas) de promociones internas. Al personal de nuevo ingreso se le dio un *Welcome pack* que contenía información corporativa para facilitar la ubicación dentro de la organización.

Plantilla por sexos

La plantilla activa de FMB, S.A. a 31 de diciembre de 2021 era de 3.885 personas, de las cuales 2.498 eran de sexo masculino (65 %) y 1.357 eran de sexo femenino (35 %). Dentro de esta plantilla se incluyen 91 empleados/das en régimen de jubilación parcial vinculada a un contrato de relevo.

	2021	2020	Dif.	% Dif.
Masculino	2.498	2.473	25	1,0%
Femenino	1.357	1.305	52	4,0%
Total FMB	3.855	3.778	77	2,0%

La plantilla activa absoluta ha crecido en 77 personas respecto a la que había a 31-XII-2020, de las que 52 han sido mujeres.

En cuanto a la **plantilla media homogénea** (en términos de horas por empleado y año), se ha situado en 3.626,69 empleados/das, cifra muy similar a la del año anterior, a pesar de haber incrementado la oferta de servicio con el plan de mejora de la oferta y las tres nuevas estaciones de la línea 9/10 Sur.

	2021	2020	Dif.	% Dif.
Masculí	2.376,12	2.378,06	-1,94	-0,1%
Femení	1.250,57	1.247,05	3,53	0,3%
Total FMB	3.626,69	3.625,11	1,58	0,0%

Plantilla activa a 31 de diciembre por edades

La edad media de la plantilla a 31 de diciembre de 2021 se ha situado en 46,01 años, es decir, ha aumentado respecto al año anterior que fue de 45,65 años. Respecto al año 2020, ha crecido el peso de las personas mayores de 50 años y de los menores de 31 años.

	2021	%	2020	%
Menos de 31 años	238	6,2%	222	5,9%
de 31 a 40 años	845	21,9%	876	23,2%
de 41 a 50 años	1.635	42,4%	1.632	43,2%
Más de 50 años	1.137	29,5%	1.048	27,7%
Total FMB	3.855	100,0%	3.778	100,0%

Miembros del Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA por sexos y estructura de edades a 31 de diciembre de 2021:

	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años		1	1
de 40 a 50 años	1	2	3
Más de 50 años	11		11
Total	12	3	15

Miembros del Comité de Dirección de TMB por sexos y estructura de edades a 31 de diciembre de 2021:

	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años		1	1
de 40 a 50 años	2	3	5
Más de 50 años	8	2	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.

Plantilla activa a 31 de diciembre por nacionalidades

A 31 de diciembre de 2021, el 99,2 % de la plantilla tenía nacionalidad española (3.826 personas). De los 29 restantes que tenían otras nacionalidades, destacan los procedentes de Italia.

	2021	2020	Diferencia
España	3.826	3.751	75
Francia	1	1	0
Andorra	1	0	1
Reino Unido	1	1	0
Italia	13	12	1
Colombia	1	2	-1
Japón	1	1	0
Mexicana	1	1	0
Pakistán	1	1	0
Rumanía	2	2	0
Argentina	2	2	0
Suecia	1	1	0
Alemania	1	1	0
Brasil	1	1	0
Ecuador	1	1	0
Cuba	1	0	1
Total	3.855	3.778	77

Plantilla activa a 31 de diciembre por clasificación profesional

En el siguiente cuadro se muestra la plantilla activa a 31 de diciembre de 2021 agrupada según la clasificación profesional, donde cerca del 75 % de los empleados correspondían al colectivo de conductores, operarios y especialistas.

	AÑO 2021	
		%
Personal de oficinas	489	12,7%
Mandos	454	11,8%
Conductores/ras, operarios/rias y especialistas	2.877	74,6%
Directivos/vas y responsables	35	0,9%
Total FMB	3.855	100,0%

	AÑO 2021			AÑO 2020		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Personal de oficinas	268	221	489	275	207	482
Mandos	376	78	454	368	72	440
Conductores/ras, operarios/rias y especialistas	1.825	1.052	2.877	1.798	1.020	2.818
Directivos/vas y responsables	29	6	35	32	6	38
Total FMB	2.498	1.357	3.855	2.473	1.305	3.778

Plantilla activa a 31 de diciembre por modalidad de contrato de trabajo

El 93 % de la plantilla activa a 31 de diciembre de 2021 tenía un contrato indefinido, y dentro de éstos, el 78,5 % eran indefinidos a tiempo completo.

	AÑO 2021	
	Total	%
Indefinido Tiempo Completo	3.025	78,5%
Indefinido Tiempo parcial	547	14,2%
Temporal Tiempo Completo	126	3,3%
Temporal Tiempo Parcial	157	4,1%
Total FMB	3.855	100,0%

	AÑO 2021			AÑO 2020		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Indefinido Tiempo Completo	2.003	1.022	3.025	1.923	993	2.916
Indefinido Tiempo parcial	313	234	547	246	209	455
Temporal Tiempo Completo	89	37	126	176	53	229
Temporal Tiempo Parcial	93	64	157	128	50	178
Total FMB	2.498	1.357	3.855	2.473	1.305	3.778

La plantilla activa a 31 de diciembre de 2021 desglosada por tipos de contrato y grupos de edad era la siguiente:

	Plantilla a 31 de diciembre de 2021				
	Indefinidos Tiempo Completo	Indefinidos Tiempo Parcial	Temporales Tiempo Completo	Temporales Tiempo Parcial	Total
Menos de 31 años	86	98	29	25	238
De 31 a 40 años	605	159	58	23	845
De 41 a 50 años	1.408	176	34	17	1.635
Más de 50 años	926	114	5	92	1.137
Total FMB	3.025	547	126	157	3.855

Por último, la plantilla activa a 31 de diciembre de 2021 desglosada por tipo de contrato y clasificación profesional era:

Plantilla a 31 de diciembre de 2021					
	Personal de oficinas	Mandos	Conductores/ras, operarios/rías y especialistas	Directivos/vas y responsables	Total
Indefinidos Tiempo Completo	410	433	2.148	34	3.025
Indefinidos Tiempo Parcial	22	0	525	0	547
Temporales Tiempo Completo	32	4	90	0	126
Temporales Tiempo Parcial	25	17	114	1	157
Total FMB	489	454	2.877	35	3.855

Tasa de rotación de la plantilla

La tasa de rotación de la FMB ha sido del 4,4 % en el año 2021, superior a la del año anterior que fue del 1,9 %.

Año 2021	FMB, SA
Número de personas contratadas	262
Número de personas desvinculadas	73
Media efectiva:	3.816,5
Plantilla a 31-XI-2021	3.855
Plantilla a 31-XII-2020	3.778
Índice de rotación (%):	4,4

Empleados/as con discapacidad

Por lo que respecta al personal con discapacidad, teniendo en cuenta las discapacidades comunicadas, la distribución de empleados/as es la siguiente:

	FMB	% sobre total FMB
Mujeres	40	1,04%
Hombres	41	1,06%
Total	81	2,10%

Despidos

En 2021 ha habido 1 despido (hombre) en FMB.

Pases de transporte

A lo largo del año se han ido adaptando los sistemas y modelos de tarjeta a nuevos requisitos de diseño y protección de datos. También se ha participado activamente, durante el mes de agosto, en la prueba piloto de la T-mobilitat, favoreciendo la entrega de la nueva tarjeta *contact less* entre todas las personas empleadas de TMB.

7.1.2. Política retributiva

Remuneraciones

En 2021 el incremento por convenio fue del 0,9 % de la masa salarial, que es el máximo autorizado por la Ley de Presupuestos Generales del Estado, pero debido a una actividad mayor respecto al año 2020 (estallido de la pandemia y período de confinamiento), el importe de los pluses y primas relacionados con la actividad ha sido mayor que el año anterior, lo que ha incrementado la remuneración media.

- **Por sexos**

La remuneración media de la sociedad por sexos de los dos últimos ejercicios es la siguiente:

Por sexo:	Año 2021		Año 2020		% Diferencia	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Remuneración media:						
Ferrocarril Metropolità, SA	44.281	41.041	43.036	40.132	2,9%	2,3%

La diferencia entre sexos se explica por dos razones fundamentales: por un lado, la composición diferente de hombres y mujeres en cada colectivo profesional (personal de oficinas; conductores, operarios/as y especialistas; mandos y directivos/as y responsables), y por otra parte la antigüedad de los empleados en la empresa.

Así, el peso del colectivo de conductores/ras, operarios/rias y especialistas es mayor en el caso de las mujeres (78 % de la plantilla media homogénea) que en el de los hombres (73 %). En el caso de los directivos y responsables, es mayor la proporción de varones (1,2 % de todos los hombres) que en las mujeres (0,5 % de todas las mujeres).

Por otra parte, el colectivo masculino tiene una antigüedad media en la empresa superior al femenino. Los varones 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 %.

- **Por edades**

La remuneración media de la sociedad por edades de los dos últimos ejercicios es la siguiente:

Por edades:	FMB, SA		
	Año 2021	Año 2020	% dif.
menos de 31 años	34.003	33.015	3,0%
de 31 a 40 años	38.875	37.785	2,9%
de 41 a 50 años	43.468	42.525	2,2%
más de 50 años	48.598	48.309	0,6%

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

- **Por clasificación profesional**

La variación de la retribución media de los colectivos viene determinada también por los movimientos de plantillas dentro de los distintos grupos de un año a otro.

Por clasificación profesional:	FMB, SA		
	Año 2021	Año 2020	% dif.
Personal de oficinas	50.562	49.567	2,0%
Mandos	54.665	53.314	2,5%
Conductores/ras, operarios/rias y especialistas	39.370	38.297	2,8%
Directivos/vas y responsables	102.303	100.715	1,6%

Brecha salarial

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

% Brecha salarial = (Remuneración media de los hombres – Remuneración media de las mujeres) x 100 / Remuneración media de los hombres.

Este indicador puede estar afectado por la antigüedad de los empleados/as en la sociedad en los diferentes grupos de clasificación profesional y entre géneros. Por otra parte, señalar que las tablas salariales del convenio colectivo no hacen distinción de género.

- Brecha salarial por clasificación profesional

En 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 al año anterior que fue del 6,7 % (explicado en el apartado de Retribuciones 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	
			año 2021	año 2020
Personal de oficinas	53.212	47.233	11,2%	11,1%
Mandos	55.261	51.746	6,4%	5,1%
Conductores/ras, operarios/rias y especialistas	39.799	38.603	3,0%	2,3%
Directivos/vas y responsables (1)	102.750	100.209	2,5%	1,3%
Total sociedad	44.281	41.041	7,3%	6,7%

- Brecha salarial de los directivos

La brecha salarial de los miembros del Comité de Dirección de TMB ha sido del 16,6 % debido a los distintos niveles de responsabilidad.

	MIEMBROS DEL COMITÉ DE DIRECCION AÑO 2021		
	Masculino	Femenino	Brecha salarial
Retribución fija	112.950	96.072	
Retribución variable	11.880	4.741	
Indemnizaciones	0	0	
Pagos de sistemas de previsión de ahorro a largo plazo	1.096	3.278	
Otras percepciones	2.067	2.624	
total retribución media	127.993	106.715	16,6%

- **Ratio de compensación anual**

El ratio establece la relación del cociente entre el empleado con la mayor remuneración de la sociedad respecto a la media de retribución de la empresa. En 2021 este indicador se ha situado en 3,18 frente al 2,95 del año anterior.

Ratio de compensación anual	Año 2021	Año 2020	% Dif.
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	3,18	2,95	7,8%

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

El ratio se define como el cociente entre la remuneración inicial estándar por sexo y el salario mínimo local. En el caso de FMB se ha considerado la retribución de Agente de atención al cliente inicial respecto al salario mínimo interprofesional de 2021, obteniendo un ratio de 2,39 tanto para el personal masculino como el femenino, cifra que es ligeramente superior al 2,34 del año 2020.

7.2. Atracción e impulso del talento

7.2.1. Formación

- **Gestión del conocimiento**

Aunque no se ha resuelto plenamente la crisis sanitaria producida por el SARS-CoV-2 – Coronavirus, se ha conseguido reducir considerablemente los efectos, y, por tanto, se ha podido volver a recuperar buena parte de las acciones formativas habitualmente presenciales para aquellas formaciones que lo requerían.

La modalidad *e-learning* se ha consolidado, siendo una muy buena alternativa para las acciones dirigidas a grupos de más de 50 personas. La mayor parte de acciones formativas *e-learning* se han agrupado y centralizado a través del **Campus TMB** (se puede entrar desde cualquier dispositivo electrónico: ordenador, tableta, móvil, etc.) y se ha podido acceder a los contenidos distintivos y específicos que se han ido diseñando e integrando para cada colectivo.

En este mismo canal se han mantenido y seguido promocionando las acciones de desarrollo de competencias individuales vinculadas con la plataforma *Goodhabitz*, que se puso en marcha a lo largo de 2020 y que este año se ha consolidado.

Durante este año se ha implantado el **nuevo modelo de idiomas** al que cualquier empleado/da puede acceder a través del Campus TMB para aprender varios idiomas (inglés, francés, alemán, italiano) de forma totalmente gratuita y a todos los niveles.

Se ha buscado replicar toda acción formativa presencial que sea relevante para cualquiera de los colectivos de la organización de este Campus TMB en la modalidad *e-learning*, para que pueda servir de consulta permanente y ayude a consolidar y ampliar el conocimiento.

A nivel de la **Dirección de red**, se han llevado a cabo acciones formativas vinculadas al gran proyecto de T-mobilitat.

En relación con **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. Han participado más de

1.200 personas aproximadamente. Este es un sistema similar 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 logrado sacar adelante el nuevo procedimiento para la formación de pilotos homologados de FMB y nos hemos constituido como Centro formador homologado para estas temáticas.

También se ha llevado a cabo, dentro de los períodos que se pueden encajar para cada colectivo, el reciclaje vinculado con la **prevención de riesgos laborales (PRL)**. Se han realizado **334 acciones formativas en FMB** en las que han participado **2.683 personas**.

Por lo que respecta a los permisos individuales de formación (PIF), este año se han concedido un total de 10.

Este año **se han superado las 108 mil horas-asistente** de formación **con una media de 31,5 horas por empleado/da**. En el siguiente cuadro se puede observar la cantidad de horas de participante de formación por categorías profesionales.

CATEGORÍA/FUNCIÓN	FMB			MUJERES			HOMBRES			TOTAL		
	PLANTILLA	HORAS FORMACIÓN	MEDIA HORAS	PLANTILLA	HORAS FORMACIÓN	MEDIA HORAS	PLANTILLA	HORAS FORMACIÓN	MEDIA HORAS	TOTAL PLANTILLA	TOTAL HORAS FORMACIÓN	MEDIA HORAS TOTAL
Administrativos/vas	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-Mobilitat	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/cas	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/ra	8	29,5	3,7	2	4,0	2,0	10	33,5	3,4			
Consultor/res	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/ras	7	53,0	7,6	11	597,0	54,3	18	650,0	36,1			
Coordinadores/ras puerta cocheras	0	0,0		7	51,0	7,3	7	51,0	7,3			
Coordinadores/ras 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/ras	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/cas	0	0,0		29	644,0	22,2	29	644,0	22,2			
Electrónicos/cas de Revisión de MM	0	0,0		16	193,0	12,1	16	193,0	12,1			
Ingenieros/ras	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 de Tiempo	2	6,5	3,3	0	0,0		2	6,5	3,3			
Gestores/ras Información y Calidad	0	0,0		6	40,0	6,7	6	40,0	6,7			
Engrasador/ra	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/ra	2	7,5	3,8	0	0,0		2	7,5	3,8			
Mecánicos/cas	1	15,0	15,0	74	1.860,0	25,1	75	1.875,0	25,0			
Médico/ca	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/ra	26	230,5	8,9	70	935,0	13,4	96	1.165,5	12,1			
Operario/ria	0	0,0		90	1.400,7	15,6	90	1.400,7	15,6			
Albañil	0	0,0		15	265,8	17,7	15	265,8	17,7			
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/gas	1	6,0	6,0	2	9,5	4,8	3	15,5	5,2			
Redactor/ra	4	12,5	3,1	0	0,0		4	12,5	3,1			
Lavacoches	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/cas	35	236,0	6,7	178	2.169,4	12,2	213	2.405,4	11,3			
Técnicos/cas de Operación de Líneas Automáticas	18	1.275,0	70,8	246	19.318,0	78,5	264	20.593,0	78,0			
Técnicos/cas Especialistas	3	147,1	49,0	4	42,0	10,5	7	189,1	27,0			
Técnicos/cas 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/ra 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%			

7.2.2. Desarrollo del talento

Se ha continuado con el proyecto *del Staffing Review*, iniciado a finales de 2020, mediante la realización de toda una serie de evaluaciones competenciales (*asesment center* en formato *gamificado*) y de procesos de evolución y tutoría para las más de 40 personas participantes que fueron siguiendo las distintas fases.

Se ha construido y puesto al alcance de las personas participantes, y en el Campus TMB, una Guía de autodesarrollo (interactiva), a fin de poder ofrecer diversas posibilidades de asumir el crecimiento personal derivadas de recomendaciones realizadas sobre qué competencias ampliar o reforzar, establecidas en el plan de autodesarrollo individual definido.

Participantes en el **staffing review** por área y sexo:

	Ferrocarril Metropolità BCN		
	Hombre	Mujer	TOTAL
Dirección red de Bus	0	1	1
Dirección red de metro	7	2	9
Área de administración y finanzas	1	1	2
Área de innovación y tecnología	3	0	3
Área marketing-negocio internacional	0	0	0
Área comunicación y rel. institucionales	0	1	1
Área buen gobierno y asesoría jurídica	0	2	2
Área gestión y control corporativo	0	0	0
TOTAL	11	7	18

Participantes por categoría y sexo:

	Ferrocarril Metropolità BCN		
	Hombre	Mujer	TOTAL
Jefe de división	5	2	7
Jefe de negociado superior	1	0	1
Técnico agregado G	2	0	2
Técnico agregado H	0	3	3
Técnico agregado I	1	1	2
Técnico agregado J	2	1	3
TOTAL	11	7	18

Temas y preocupaciones clave en este ámbito

- **Atracción del talento: Gestión de estudiantes con discapacidad intelectual**

A finales del 2021 se inició una nueva línea de acogida de estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual de la mano del Instituto Municipal de Personas con discapacidad (IMPD). El objetivo consiste en potenciar la inclusión, favorecer y complementar los conocimientos y experiencia en el proceso de formación de alumnos provenientes de estos programas formativos vinculados con las necesidades educativas especiales y de promover su presencia en organizaciones como TMB.

Estas prácticas se concertan a través de convenios con escuelas de colaboración en los Programas de Formación e Inserción (PFI). Está prevista la incorporación de estos estudiantes en febrero de 2022.

- **Apuesta por la diversidad generacional**

En 2021 se ha fomentado la acogida de mujeres para realizar las prácticas en puestos muy técnicos. El resultado ha sido la selección de una estudiante de FP Dual de Material Rodante Ferroviario para el taller de Sagrera de Metro.

- **Atracción del talento: Gestión de estudiantes (no Dual)**

Para tener presencia y atraer al máximo el talento de estudiantes universitarios hacia TMB, durante el año 2021 hemos participado en las siguientes ferias de forma virtual:

- Feria Talento EAE 2021 (Escuela de Administración de Empresas) con un stand virtual.
- El día 28 de abril, XV Feria de Empresas de Ciencias e Ingenierías de la UB con un stand virtual y chat abierto durante todo el día.
- El día 4 de mayo, segundo encuentro virtual en la 31.ª edición del Fórum de la Escuela técnica Superior de Ingeniería Industrial de Barcelona de la UPC.
- El 16 de noviembre: segundo encuentro virtual en la *Universitat Oberta de Catalunya* (UOC) y contacto con estudiantes interesados en marketing y comunicación.
- Este año también se ha estado presente en un stand de forma presencial en el Salón del Empleo.

- **Gestión de estudiantes universitarios/ciclos formativos**

En 2021 se ha modificado el programa de acogida de estudiantes en prácticas puesto que se ha reforzado el papel del tutor/ra que, asesorado por RRHH, se convierte en un facilitador, guía "entrenador" para que el estudiante integre los contenidos del puesto de trabajo en el período de prácticas. Se han trabajado primeramente las 2 peticiones de estudiantes en prácticas que venían de 2020 y posteriormente se han trabajado las 25 peticiones recogidas durante el año 2021, dentro de las cuales había estudiantes de máster, grado y ciclos formativos (grado medio y superior).

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

La Formación Profesional Dual es una modalidad de formación profesional en la que los alumnos pasan más de la tercera parte de su formación en la empresa como aprendices. La formación del alumno está supervisada en todo momento por dos tutores, uno del centro educativo y otro de la empresa, siendo ambos corresponsables de su formación.

Actualmente, hay 4 estudiantes de Formación Dual en 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.

Sistemas de gestión competencial

Cada año natural coincide con dos campañas de la apreciación de la actuación: la del año anterior, que se cierra en el primer trimestre, y la del propio año en curso.

Durante el ejercicio se ha asignado 1 nuevo perfil competencial y también 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 11 sesiones formativas para nuevos evaluados, 2 por videoconferencia y 9 presenciales, con 46 asistentes, de los cuales 34 eran de Metro.

Por último, se han tramitado 79 solicitudes individuales de alta en la aplicación corporativa de la Apreciación de la Actuación, de las cuales 67 eran de Metro.

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	
			Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
A07	Auxiliar técnico	8	0	0	8	0	0	0
A09	Coordinador de equipo	4	0	0	4	0	0	0
073	Coordinador Protección Seguridad*	26	0	0	21	3	1	1
A08	Esp. sup. Energía polivalente	15	0	0	15	0	0	0
A10	Especialista mantenimiento	1	0	0	0	0	1	0
A12	Especialista sup. Puerta Cochera*	159	0	0	158	0	0	1
A11	Especialista superior Energía	5	0	0	5	0	0	0
G03	Especialista superior SCTC	71	0	0	69	2	0	0
084	Grupo A nivel 07	43	39	0	0	0	4	0
G04	Grupo A nivel 08	98	96	1	0	0	1	0
B06	Grupo A nivel 09	151	143	8	0	0	0	0
G05	Grupo A nivel 10	28	27	1	0	0	0	0
034	Jefe de líneas automáticas	6	0	0	6	0	0	0
043	Jefe de líneas convencionales	6	0	0	4	2	0	0
166	Mando Técnico Operativo*	138	0	0	109	27	2	0
151	Operador de emergencias	9	0	0	6	3	0	0
193	Operador de líneas automáticas	36	0	0	36	0	0	0
041	Responsable sección mantenimiento	22	0	0	20	1	1	0
194	Responsable turno mantenimiento	54	0	0	51	0	3	0
190	Responsable unidad mantenimiento	24	0	0	24	0	0	0
040	Técnico agregado B	4	0	0	0	0	1	3
196	Técnico agregado D	1	0	0	1	0	0	0
191	Técnico agregado E	1	0	0	1	0	0	0
205	Técnico agregado G**	1	0	0	0	0	1	0
192	Técnico agregado G	39	0	0	34	5	0	0
117	Técnico agregado H	3	0	0	3	0	0	0
203	Técnico ayudante superior*	15	0	0	10	3	1	1
042	Técnico operación líneas automáticas	230	0	0	215	15	0	0
TOTAL		1.198	305	10	800	61	16	6

(*) Los ocupantes de esta categoría que aparecen en las Áreas Funcionales lo estaban a día 31/12/2020 como consecuencia de una movilidad posterior a su apreciación realizada en la red de Metro.

(**) El ocupante de esta categoría que aparece en las Áreas Funcionales lo estaba a día 31/12/2020 como consecuencia de una movilidad posterior a su apreciación, hecha en la red de Bus.

Valoraciones de puestos de trabajo

Durante el año 2021 se ha implantado la nueva metodología de valoración de puestos de trabajo en TMB que permite conocer el valor relativo de los puestos dentro de los sistemas de clasificación existentes en la empresa.

El resultado de la actividad de 2021 vinculada a la revisión y posterior valoración de puestos de trabajo del ámbito de Metro y Áreas Corporativas, se ha traducido en un total de 141 revisiones y/o nuevos puestos de trabajo. Las descripciones de los puestos de trabajo pueden visualizarse a través de la intranet corporativa y la app del empleado de TMB.

7.3. Bienestar, diversidad e inclusión

7.3.1. Organización del trabajo

Desconexión laboral

En TMB la inmensa mayoría de colectivos trabaja por turnos y su actividad está condicionada a la presencia física; por tanto, una vez finalizada la jornada, están completamente desconectados. En ámbitos técnicos y administrativos predomina la jornada continuada, con

flexibilidad a la entrada y la salida, por lo que la desconexión también está garantizada por esta vía. Disponen de móvil de empresa las personas que están de guardia (equipos que van rotando y tienen compensaciones específicas por esta atención) y personas con determinados niveles de responsabilidad, quedando a criterio de cada profesional dar más o menos cabida a la desconexión.

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

Medidas de conciliación familiar

La empresa tiene implantadas las medidas de conciliación familiar siguientes:

- Concesión de adaptaciones de jornada, en virtud de la modificación del artículo 34.8 del Estatuto del Trabajador, en la medida en que organizativamente sea posible.
- Posibilidad de reducción de la jornada por cuidado de hijos menores de 12 años, concretando el horario en un turno diferente al que se tiene asignado formalmente (para algunos colectivos).
- Posibilidad de reducción de la jornada por compactación de la reducción en días enteros (para algunos colectivos).
- Posibilidad de modificar reducciones de jornada según necesidades escolares.
- Concesión de reducción de jornada a ambos progenitores, si lo solicitan, aunque trabajen en la misma empresa.
- Mejora significativa de muchos de los permisos recogidos en el Estatuto de los Trabajadores.
- Garantía de reserva del puesto de trabajo, antigüedad y condiciones contractuales durante toda la vigencia de la excedencia por maternidad/paternidad.
- Posibilidad de disfrute de la paternidad de forma fraccionada (a tiempo parcial) y equiparación total (16 semanas) entre hombres y mujeres de este permiso, que ha pasado a denominarse "permiso por nacimiento y cuidado del menor".
- Jornada continua para el colectivo de oficinas, con flexibilidad horaria.
- Posibilidad de disfrute por horas del exceso anual de jornada, a efectos de necesidades personales (para algunos colectivos).
- Posibilidad de cambios de fiesta o descanso entre compañeros o bien con respecto a uno mismo.
- Vacaciones garantizadas en período estival a la mayor parte de la plantilla estructural.

Con la pandemia se ha favorecido que todas las personas que, por sus funciones puedan desarrollar su trabajo a distancia, lo hicieran durante todos aquellos períodos en los que la recomendación se ha mantenido. Y como medida temporal, fuera de las necesidades sanitarias o de prevención, se ha establecido un día de trabajo a distancia, sin perjuicio de lo que pueda acabar estableciéndose en la negociación con la parte social.

Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios

Siguiendo el empuje de las modificaciones legales en esta materia, han ido incrementando muy notablemente las solicitudes de adaptación de jornada. La inmensa mayoría se han planteado para modificar el turno y el horario de trabajo, pero también se han planteado para adaptar la "forma" de la prestación laboral y poder trabajar desde casa (dado que es uno de los mecanismos de adaptación prevista en el artículo 34.8 del Estatuto de los Trabajadores). Estas solicitudes, que han llegado sobre todo después de la reincorporación física a las oficinas

a partir del 1/09/2021 (cuando parecía que la pandemia estaba controlada), no han tenido respuesta todavía.

FMB	Hombres	Mujeres	Total
Reducciones de jornada	114	224	338
Adaptaciones de jornada	115	34	149
Rebaja de servicio por motivos de gestación		27	27

Destacan 27 casos de empleadas rebajadas de servicio por motivo de gestación, y que 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.

Se han gestionado 141 permisos por "nacimiento y cuidado de menor". Desde este año 2021 el tiempo de permiso se ha equiparado por ley, entre hombres y mujeres (16 semanas) y la nomenclatura se ha modificado (antes se hablaba de maternidad y paternidad, y ahora es necesario hablar de permiso por nacimiento y cuidado de menor):

Nacimiento y cuidado del menor	Hombres	FMB, SA	
		Mujeres	Total
Madre biológica (maternidad)		27	27
Progenitor distinto a madre biológica (paternidades)	109		109
Progenitor distinto a madre biológica - modalidad disfrute a tiempo parcial (paternidades)	5		5
Total	114	27	141

En cuanto a los permisos por cuidado del lactante:

Permiso por cuidado del lactante	Hombres	FMB, SA	
		Mujeres	Total
Permiso por cuidado lactante diarios	1	2	3
Permiso por cuidado lactante acumulados	58	19	77
Total	59	21	80

En cuanto a cambios de turno y puesto de trabajo de gestantes y lactantes, se han convocado 21 comisiones de gestantes para trabajadoras que ocupan puestos de trabajo con riesgo para el embarazo y también se han celebrado 4 comisiones de lactantes para adoptar 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 que vuelven a trabajar después de estos permisos), y la **Tasa de retención** (los empleados que, después de volver, han continuado trabajando en la empresa al menos un año más):

	FMB
Cifra total de empleados que se reincorporan al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	147
Cifra total de empleados que deberían reincorporarse al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	147
Tasa de regreso al trabajo	100%

	FMB
Cifra total empleados retenidos 12 meses después de volver al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	144
Cifra total de empleados que se reincorporaron al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	147
Tasa de retención	97,96%

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

- 1.624 hombres que representaron un total de 4.933 permisos.
- 951 mujeres que representaron un total de 3.624 permisos.

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

- 1.538 varones que han representado un total de 3.086 episodios de incapacidad temporal.
- 987 mujeres que han supuesto un total de 2.033 episodios de incapacidad temporal.

Estos datos incluyen también los casos de COVID-19, respecto a los cuales se dio un tratamiento diferenciado en los sistemas para poder realizar seguimientos específicos y un trato equivalente al accidente laboral a efectos económicos.

De hecho, en materia de absentismo, durante todo el 2021 se han reportado y se sigue informando diariamente los datos globales desde una perspectiva diferente (perspectiva de personas, en lugar de perspectiva horas de trabajo). Este dato no es el recogido mensualmente en el cuadro de mando histórico y no se encuentra todavía automatizado.

Horas de absentismo

Las horas de absentismo por enfermedad y accidente de FMB del año 2021 han sido las siguientes:

	AÑO 2021		
	Enfermedad	Accidente	Suma
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.	851.638	37.140	888.777

El 96 % de las horas corresponden a enfermedad y el 4 % restantes a accidente. Esta proporción se ha mantenido con respecto al año anterior.

- **Plan de absentismo**

En coordinación con una consultora externa, Solutia, se realizó un primer informe de diagnóstico de la situación del absentismo, tanto de Metro como de TB. Esta 1.ª fase, aparte del análisis de 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 distintos aspectos de la organización. A raíz de los resultados presentados, se iniciaron una serie de reuniones de trabajo para acordar cuáles de las medidas propuestas por la consultora podían aplicarse a corto o a medio plazo.

En Metro se contempló como acción adicional, no reflejada en el informe de diagnóstico, la aplicación de medidas disciplinarias sobre acciones (fraude) que distorsionan el absentismo.

7.3.2. Relaciones laborales y sociales

Negociación colectiva

Las relaciones laborales durante 2021 han estado 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 otra parte, y ya durante el mes de abril, se logró 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 alcanzados durante 2021:

- 9/01/2021: Salida de huelga Contratación temporal y restablecimiento de relaciones laborales.
- 26/01/2021: Prórroga 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 de 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 por la contratación temporal, que 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 a los contratos indefinidos fijos actuales.
- No afectación a la contratación de la bolsa de verano.
- En los procesos de selección externos 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 la Mujer 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:

- Demandas de conciliación: 74
- Demandas individuales: 43
- Conflictos colectivos: 8
- Inspecciones de trabajo: 38

En materia de régimen disciplinario, se han gestionado 39 expedientes disciplinarios por infracciones cometidas en el 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 cabe destacar un despido por sustracción de bobinas de títulos de viaje y fabricación fraudulenta de títulos de canje por parte de un AAC.

Por otra parte, 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 otros 40 más para adquisición de la vivienda habitual, de los que se han concedido 35.

- **Principales proyectos**

- Vestuario por puntos

Se prepara y negocia con el Comité de empresa, en fecha 16/11/2021, un cambio de modelo en cuanto a la petición y entrega de la uniformidad. Se pasa de un sistema de petición periódica, de una dotación de uniformidad preestablecida, a un sistema de petición *online* y por puntos de las prendas que forman la uniformidad. Esto permite que cada persona trabajadora solicite aquellas prendas de uniformidad 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 prendas indistintamente.

Esta petición se realizará de forma bienal donde la ropa se entregará al año siguiente de realizar la petición. En esta primera ocasión 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 importante ahorro al minimizar las reposiciones de prendas de vestuario que actualmente se realizan.

- Lavado de ropa y selección 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 se sustituyeran automáticamente según el vencimiento de su vida útil. Una vez definidas las necesidades en cuanto 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.

Organización del diálogo social, incluidos los procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos

Artículo 64 Derechos de información y consulta y competencias, del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: *El comité de empresa tendrá derecho a ser informado y consultado por el empresario sobre aquellas cuestiones que puedan afectar a los trabajadores, así como sobre la situación de la empresa y la evolución del empleo en la misma, en los términos previstos en este artículo.*

- a) Número de semanas de aviso que se suele dar a las personas empleadas y a sus representantes antes de la aplicación de cambios operacionales significativos que podrían afectar de manera considerable:

Artículo 41.3 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: *Modificaciones substanciales de condiciones de trabajo. La decisión de modificación sustancial de condiciones de trabajo de carácter individual deberá ser notificada por el empresario al trabajador afectado y a sus representantes legales con una antelación mínima de quince días a la fecha de su efectividad.*

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

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

En el caso de FMB había 13 personas fuera de convenio a 31-XII-2021 que representaba el 0,34 % de la plantilla total:

- Grupo 0: Directivos/vas y Responsables: 1
- Grupo 1: Directivos/vas y Responsables: 12

Integración y cohesión de las personas empleadas en TMB

- **Programa de acompañamiento a la desvinculación (jubilados parciales):** Se entiende por desvinculación un conjunto de situaciones que tienen como consecuencia finalizar la relación laboral que une a la empresa con el empleado/da. Una de ellas es la desvinculación por jubilación parcial. Así, se ha diseñado un programa de acompañamiento a los empleados que optan a la jubilación parcial hasta llegar a la jubilación total, donde destaca una guía rápida de todos los pasos para que las personas afectadas conozcan todo el proceso hasta la jubilación parcial.

A los empleados que entran por edad en el período de desvinculación se les ofrecerá a partir de 2022 las diversas acciones que tendrán acceso mediante el campus de TMB disponible en la Intranet:

- Vídeos de 5 a 10 minutos que traten temas que afecten a este período de la vida.
- Conferencia presencial en la que los expertos abordarán algunas de las cuestiones más frecuentes al respecto.
- Taller de reflexión: De la mano de expertos, será un lugar donde se trabajará presencialmente y en grupo las necesidades y temas que los participantes expresen en lo referente al “luto” que atraviesan y sus oportunidades.
- Blog: Es un espacio para que, mediante la creación de pequeñas historias (*Storytelling*) de situaciones vividas en esta etapa, pueda motivarlos y donde puedan aportar algún comentario personal sobre la historia que dé lugar a ciertos niveles de debate tutelado por un profesional experto.
- Infografías. Mediante imágenes se quiere facilitar dos informaciones: los puntos clave más importantes a tener en cuenta en esta etapa y los puntos clave principales de todo el programa de acompañamiento a la desvinculación.

En FMB se han realizado 147 entrevistas a empleados en período de desvinculación y 63 a los jefes respectivos.

- **Actividades sociales y deportivas:**

Como en años anteriores han continuado las actividades de Pádel (con 76 socios/as), las de BBT (con 200 socios), las de Tai Chi (6 participantes), las de Fotografía (46 socios y 30 compañeros/as de participación esporádica), la Coral de TMB (con 25 miembros) y el Atletismo (155 socios). El excursionismo no ha realizado ninguna actividad a causa de la pandemia.

Con respecto a las **bodas de oro y de plata**: Debido a la pandemia del coronavirus, este año tampoco se ha podido celebrar el tradicional acto presencial de las bodas de oro y de plata. Se ha enviado una carta personalizada a 82 empleados/das donde se les informa que el acto se hará en cuanto las circunstancias sean más favorables y lo permitan.

7.3.3. Comunicación interna

Para conmemorar el Día Internacional de la Mujer se llevó a cabo la campaña “Mujeres en movimiento”, a través de la cual se daba voz a mujeres de la organización que ocupaban puestos habitualmente masculinizados en los que las participantes y sus compañeros de trabajo responden a un cuestionario rápido que pretende romper con los estereotipos mujer-hombre.

Coincidiendo con la puesta en servicio de la Plataforma de idiomas de TMB, se realizó una campaña de lanzamiento que consistía en diversas noticias, *mailing* y un *spot* protagonizado por trabajadores/ras. Casi 500 personas accedieron al nuevo portal y realizaron la prueba de nivel para ser usuarios/rias activos/vas.

Destaca también la campaña *#UnViatgeSegur*, impulsada por la ATM y protagonizada por trabajadores/ras de TMB.

TMBInnova convocó un seminario web con motivo del día Mundial de la Creatividad y la Innovación, que contó con la intervención del Consejero delegado de TMB.

Conjuntamente con el Servicio de Calidad, se ha definido una metodología para recoger las necesidades de comunicación interna de las áreas, que permita planificar necesidades y establecer sinergias, así como restablecer el comité de comunicación interáreas.

El servicio de Comunicación Interna también ha seguido administrando <http://www.metrorespon-amiant.cat/>, una página web sobre las actuaciones que se realizan para afrontar la problemática del amianto.

Para finalizar el año, se ha elaborado un videoclip con la participación de más de 500 personas, con el doble objetivo de felicitar las fiestas navideñas y dar el pistoletazo de salida de los actos de celebración del centenario de la red de bus.

El Club GenTMB ha cerrado este año 2021 con la consolidación de una población de casi 6.093 miembros activos y con la firma de 12 convenios de colaboración (retribuidos económicamente) con diversas empresas. El club ha permitido un ahorro de 32.813 euros mediante los cupones de descuento y compras *online*.

La consolidación de GenTMBapp, la aplicación dirigida a los trabajadores a través de la cual pueden informarse de la actualidad de la compañía, al tiempo que gestionar aspectos relacionados con su puesto de trabajo (turnos, vacaciones...) y de ámbito personal (nómina, datos personales...), ha hecho que durante el año un 93 % de la plantilla se la haya descargado y esté operando con ella.

En cuanto a la información corporativa, se han publicado 40 avisos de TB y 53 de Metro, además de 32 avisos para selecciones externas y de personal de la bolsa. En la revista GenTMB se han redactado y publicado 233 artículos de temas directamente relacionados con la empresa y las personas trabajadoras.

7.3.4. Igualdad de oportunidades

En el ámbito de la igualdad y más concretamente en el de la **mujer y diversidad**, las actuaciones más destacadas han sido:

- Definición del proyecto global de gestión de la diversidad humana e inclusión en TMB.
- Seguimiento del **porcentaje de personas con discapacidad en la plantilla de TMB**, de acuerdo con la *Ley General de los derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social 1/2013 de 29 de noviembre*.
- Acciones orientadas a la **incorporación de personas con discapacidad en la plantilla**: adecuación de los procesos de selección, difusión segmentada de las convocatorias de nuevas plazas, prescripción de TMB como organización inclusiva y accesible para todos, potenciación de acogida de estudiantes en prácticas que acrediten discapacidad.
- Acciones de sensibilización y concienciación dirigidas tanto a la plantilla como a las personas usuarias. Ejemplo de esta línea de acción es la exposición "Igual de diferentes, igual de profesionales" promovida por Eurofirms Fundació, durante el mes de diciembre

en la estación de metro Ciutadella/Vila Olímpica, la cual, mediante ilustraciones de Javi Royo, da visibilidad a situaciones cotidianas de personas con diferentes tipologías de discapacidad en su entorno laboral.

- **Perspectiva de género:** Constitución de las comisiones negociadoras en ambas compañías, con el objetivo de aprobar los planes de igualdad en enero de 2022.
- **Talento femenino:** acciones de potenciación del talento femenino (desarrollo y formación).

- **Plan de igualdad**

Con el objetivo de alcanzar un Plan de Igualdad en FMB, y 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 mesa 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 más 1 asesor por titular. Se está en la fase de entrega de la diagnosis, después de haber realizado encuestas, *focus group* y 4 reuniones de grupos de trabajos reducidos (Formación, Conciliación y Comunicación).

- **Acoso**

En cuanto a las **actuaciones realizadas contra el acoso**, hay que mencionar las siguientes:

- El 5 de marzo se realizó la presentación pública, conjuntamente con la Diputación de Barcelona, del Plan para la prevención del acoso sexual y por razón de sexo (mujeres).
- El día 17 de mayo se inició la campaña contra la LGTBIfobia en el transporte público.
- El 28 de julio se hizo la presentación del plan contra la LGTBIfobia en el transporte público, trabajado conjuntamente con el Observatorio Contra la Homofobia de Cataluña.
- Se colaboró en la campaña del Ayuntamiento de Barcelona "LGTBIfobia, no eres bienvenida".
- En noviembre se llevó a cabo la campaña para la prevención del acoso en las redes de transporte público.
- Encuesta en la materia a mujeres usuarias de las redes de transporte de TMB, con la colaboración de la Diputación de Barcelona (1er trimestre de 2022).

Respecto a la **prevención del acoso moral, sexual o por razón de género**, el procedimiento establecido sigue activo y operativo a través de un proveedor externo que, de forma aséptica y sin intereses de parte, es quien inicia el procedimiento una vez se activa por parte de cualquier trabajador/ra que contacte con dicho servicio a través del teléfono establecido.

Este año ha habido 4 predenuncias que, una vez tratadas, han tenido como resultado "no acoso".

- **Sensibilización y concienciación**

Resaltar las siguientes acciones:

- Conmemoración del 8-M con la iniciativa "Mujeres en movimiento" para dar visibilidad a las mujeres trabajadoras que desarrollan profesiones tradicionalmente ocupadas por hombres.

- Julio-octubre: "Humanidades en femenino", exposición en la estación de Ciutadella-Vila Olímpica, promovida por la Universidad Pompeu Fabra y comisariada por M. Àngels Cabré.
- Octubre: "Mujeres Tech para nuevos destinos", en colaboración con la Universidad Politécnica de Cataluña, con motivo de su 50 aniversario.
- Noviembre: con motivo del 25-N, cinefórum contra la violencia machista en la estación de metro Universitat.

7.4. Seguridad y salud en el trabajo

7.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral

Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

La empresa sigue desarrollando un sistema de salud y seguridad en el trabajo que incluye los requisitos legales y un proceso de mejoras para que este sistema, en los próximos años, esté adecuado a los requerimientos de la norma internacional ISO 45001.

Con esta voluntad de mejora continua, se ha actualizado la política de salud y seguridad, se ha aprobado el Manual del sistema de gestión integrado y los procedimientos fundamentales del sistema.

Identificación, evaluación de riesgos y acciones correctoras

La identificación de peligros y la evaluación de riesgos son una actividad constante del Servicio de prevención de riesgos laborales (SPRL), con el objetivo de eliminar los riesgos para la salud y seguridad de las personas que trabajan en TMB, o en el caso de no poder eliminarse, se evalúa el riesgo que puede comportar este peligro para controlarlo.

Para llevar a cabo la vigilancia del riesgo, el SPRL elabora un plan anual de actividades preventivas (PAAP) que, de forma coordinada con los respectivos responsables de las unidades de trabajo, prevé un conjunto de actividades que permiten el control efectivo sobre estos riesgos.

De esta forma el sistema de gestión permite establecer un plan de acción (PA) conjunto y permanente en toda la empresa que incluye la formación e información del personal entre otros aspectos, y que tiene como finalidad poner en práctica aquellas acciones correctoras y de mejora necesarias para controlar posibles desviaciones en el sistema.

	FMB	AAFF de TMB
Núm. Actualizaciones de las evaluaciones de riesgo	106	10
Núm. Actualizaciones de evaluaciones de riesgos en relación al SARS-CoV-2	117	12
Núm. Evaluaciones de riesgos de tareas peligrosas	11	0
Núm. Evaluaciones de riesgos higiénicos	49	13

Las actividades preventivas que se han desarrollado han estado condicionadas por el mantenimiento de la vigilancia de las medidas de protección frente a la pandemia por el coronavirus SARS-COV-2.

Actividades preventivas del servicio de prevención

	Planificadas	No planificadas	Investigaciones por contagio COVID-19	Notas SST COVID-19 (Número de actualizaciones)
FMB	486	465	184	32
AAFF de TMB	137	1	92	6

Servicios de salud en el trabajo

El Servicio de Prevención de FMB es un servicio mancomunado entre las empresas Transports de Barcelona, S.A., y Projectes i Serveis de Mobilitat, S.A., el cual dispone de un equipo constituido por veintinueve personas entre personal sanitario, técnico y administrativo que dan cobertura a las cuatro disciplinas preventivas siguientes: 1) Seguridad en el trabajo, 2) Higiene industrial, 3) Ergonomía y Psicología y 4) Medicina del trabajo.

Está constituido por tres centros de PRL de referencia (uno para TB y Corporativo y dos para FMB) y unos servicios centrales que los apoyan.

Por lo que respecta a sus funciones principales, son las siguientes:

- Proponer a la dirección el diseño del sistema de gestión de la salud y la seguridad.
- Proporcionar asistencia técnica a las empresas en el ámbito de la salud y la seguridad en el trabajo.
- Asesorar y ofrecer soporte a la dirección de la empresa, al personal empleado y a sus representantes legales, así como a los órganos de participación, en materia de seguridad y salud.
- Aportar información e impartir formación específica de su ámbito de actuación.
- Cualquier otra función que se determine en la legalidad vigente o en las normas convencionales de aplicación.

Participación de la plantilla, consultas y comunicación sobre la salud y la seguridad en el trabajo

La participación del personal y sus representantes legales se lleva a cabo a través de Comité de Seguridad y Salud, que tiene carácter paritario entre la representación de la dirección y la del personal, que se reúnen periódicamente y con carácter ordinario cada mes. El comité tiene un reglamento de funcionamiento propio y se formalizan actas firmadas con los temas tratados y sus resultados en temas de acuerdo o desacuerdo.

Las personas trabajadoras también participan a través de escritos mediante sus representantes legales o directamente a través de comunicados de riesgo percibido que pueden remitir directamente a su responsable con copia al servicio de prevención.

Participación y consulta de los trabajadores/ras y sus representantes legales:

	FMB
Reuniones ordinarias del comité de seguridad y salud	11
Reuniones extraordinarias del comité de seguridad y salud	0
Reuniones monográficas del comité de seguridad y salud	88
Respuesta a escritos de los delegados de prevención	237
Respuestas a los formularios de riesgo percibido directamente por el personal	72
Comunicaciones informativas emitidas por el servicio de prevención	272

Fomento de la salud de los trabajadores

Este año se ha inaugurado el Centro Médico TMB Salud. Es un salto de calidad en la asistencia sanitaria que el personal podrá recibir directamente dentro de la empresa con una cartera de servicios que progresivamente se irán poniendo a disposición. Actualmente ya están operativos los siguientes servicios: la Unidad especializada en la asistencia de lesiones por accidente de trabajo, Diagnóstico por la imagen, Fisioterapia y rehabilitación funcional, Gestión del absentismo por contingencias comunes, Medicina del trabajo y Trabajo social.

Más allá de la asistencia sanitaria de las contingencias laborales, se dispone de un sistema de gestión de las contingencias comunes con el fin de colaborar con el/la trabajador/ra y el sistema público de salud con el objetivo común de reducir la duración de estos episodios, facilitando diagnósticos y, si fuera posible, también tratamientos para una curación efectiva del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

La empresa también dispone de un programa de asistencia social y sanitaria, mediante el cual se desarrollan actividades como: la atención a las consultas de ámbito social, la ayuda para la deshabituación del tabaco y atención a los trastornos de dependencia a sustancias psicoactivas o ludopatías.

Al mismo tiempo, se desarrollan otras actividades sanitarias y de promoción de la salud dirigidas a reducir el riesgo de enfermedades que prevalecen en nuestra sociedad, destacando las siguientes: promoción de hábitos dietéticos saludables y de pérdida de peso, prevención de enfermedades mentales, prevención del cáncer de colon y de próstata y campañas de vacunación contra la COVID-19 y la gripe.

El 23 de marzo de 2021 se publicó un aviso en la intranet sobre la actualización de la política de salud y seguridad en el trabajo: http://tmbnet/rrhh/avisos/avisos_2021/avisos/6_8tmb21.pdf

Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los/las trabajadores/as directamente vinculados con las relaciones comerciales

Este año, condicionado por la pandemia de Coronavirus SARS CoV-2, se han priorizado todas las acciones preventivas necesarias para garantizar la salud y seguridad en nuestras instalaciones y vehículos, tanto del propio personal interno y externo como de los clientes y usuarios de los servicios ofrecidos. Específicamente todas las actividades necesarias para que nuestro personal no represente ningún riesgo durante las relaciones comerciales con los clientes y profundizando en los procesos de limpieza para eliminar cualquier posible cadena

de transmisión del coronavirus. Como resultado de este esfuerzo, durante **el mes de noviembre se ha renovado el certificado de espacios seguros frente al coronavirus.**

Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

El alcance de cobertura del sistema es la totalidad del personal propio y externo que desarrolla funciones profesionales dentro de las instalaciones de nuestras empresas.

	Personal propio FMB	Externos
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud	4.224	7.071
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría interna	4.224	7.071
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría externa o certificación	4.224	7.071
En todos los casos representa el 100% de las plantillas		

Ayudas y beneficios sociales

Se han tramitado todas las solicitudes procedentes de activación o renovación de ayudas para empleados, por las diferentes causas (ayuda guardería, escolar, discapacidad, extrarradio, etc.), de forma que a 31/12/2021 casi la mitad de la plantilla de TMB percibe algún tipo de ayuda social.

	FMB		TB		TOTAL
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	
Ayudas: Número de ayudas vigentes	1.618	838	2.065	178	4.699
Ayudas: Perceptores	1.310	690	1.942	167	4.109

Por primera vez, y previa adecuación de los sistemas, se ha aplicado la posibilidad de percibir la ayuda escolar al 50 %, a fin de que las parejas de empleados separadas y con custodia compartida, pudieran percibirla por igual.

Otro cambio a destacar ha sido la sustitución de los talonarios en papel de los "vales comedor" por tarjetas físicas o bien "virtual/online "

Trabajo social

Las tareas que se llevan a cabo en el ámbito social de apoyo a las personas que lo soliciten se mantienen activas. Algunos de los datos principales del ejercicio que se han llevado a cabo desde el ámbito, en número de casos:

	FMB
Trastornos de dependencia	16
Asignación y seguimiento de jornadas por motivo social	29
Turno de conciliación en FMB	12
Atención repercusiones sociales COVID-19	8

Por lo que respecta al Fondo de Ayuda social, a finales de año había 145 beneficiarios en FMB.

7.4.2. Accidentabilidad laboral

Todo el personal tiene acceso a una serie de servicios sanitarios que garantizan la atención a las posibles lesiones y enfermedades profesionales con recursos propios de la empresa.

Por lo que respecta al personal externo que está realizando labores profesionales dentro de nuestros centros de trabajo, también pueden disponer, en caso de necesidad, de asistencia sanitaria urgente y primeros auxilios por parte del personal sanitario del Servicio de prevención de riesgos laborales.

El alcance de la cobertura del sistema es la totalidad del personal propio y externo que desempeña funciones profesionales dentro de las instalaciones de TMB.

Lesiones por accidente laboral

En relación con la accidentabilidad, en FMB se han producido un total de 261 accidentes de trabajo, **5 de los cuales han sido accidentes graves**: un caso *in itinere* y cuatro casos en el centro de trabajo.

Gravedad de las lesiones	FMB	
	Núm.	Tasa
Mortales	0	0,00%
Graves	5	1,91%
Leves y muy leves	256	98,08%

En relación con el personal externo, es decir, los trabajadores que no son empleados pero que están controlados por la organización, se han producido 9 accidentes, todos ellos con lesiones leves.

Dolencias y enfermedades laborales

En 2021 no se ha notificado ningún caso de enfermedad profesional. Se han detectado 3 nuevos casos de lipodistrofia, 2 casos en Información Centro Operativo de Metro (ICOM) y 1 en el Departamento de Salud, Seguridad y Bienestar laboral (SSBL).

Vigilancia de la salud y enfermedades profesionales

La actividad ordinaria del servicio de prevención, en lo que respecta a la vigilancia de la salud, durante este año ha estado condicionada por la pandemia por Coronavirus SARS CoV-2 y la actividad prevista de vigilancia individual de la salud ha quedado afectada en términos de realización de reconocimientos médicos planificados.

Vigilancia de salud planificada:	FMB
Vigilancia de la salud individual no obligatoria	84
Vigilancia de la salud individual obligatoria	1.981
Vigilancia de la salud individual por posible exposición al amianto	857
Vigilancia de salud no planificada:	FMB
Cambio de categoría	38
Ingresos	48
Reingresos	299
Retornos al trabajo post IT	115

Pandemia por Coronavirus SARS CoV-2

A continuación se muestran algunos de los datos más significativos del impacto de la pandemia en TMB:

	D. Red Metro	Corporativos	TOTAL
Casos COVID_19 POSITIVOS (Total acumulado)	478	77	555
- Ingresados en el hospital (planta) a fecha de hoy	0	0	0
- Ingresados en el hospital (UCI) a fecha de hoy	0	0	0
- Altas hospitalarias	22	8	30
- Alta por defunción	0	0	0
- Sin ingreso en el hospital	456	69	525
Casos SOSPECHA COVID-19 (total acumulado)	426	48	474
Casos en AISLAMIENTO DOMICILIARIO POR CONTACTO (total acumulado)	1.020	101	1.121
Personal externo que trabaja en instalaciones de TMB con COVID-19 positivo	110	0	110

Casos que han requerido estudio como contactos estrechos

	FMB
Contactos estrechos	188
Visitas de atención telefónica, presencial, realización de pruebas diagnósticas y emisión de informes	564

Notificación de brotes de coronavirus SARS-CoV-2

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 al SARS-COV-2*, en el momento que desde el Servicio se han detectado tres casos en el mismo centro/turno en un intervalo de tiempo de 14 días, se ha declarado un brote. Una vez declarado, se ha llevado a cabo el conjunto de actuaciones requeridas por las Autoridades Sanitarias.

Durante el año 2021 se han investigado 9 episodios considerados como brotes:

BROTE 1 (Sagrera Material Móvil)				
Núm. Casos	Núm. Contactos estrechos	Núm. Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
13	4	20	20	20 Negativos
BROTE 2 (Mantenimiento de Roquetas)				
Núm. Casos	Núm. Contactos estrechos	Núm. Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
5	4	0	0	0
BROTE 3 (Mantenimiento de Vilapicina)				
Núm. Casos	Núm. Contactos estrechos	Núm. Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
5	2	13	13	11 Negativos / 2 Positivos
BROTE 4 (Zona Franca 2)				
Núm. Casos	Núm. Contactos estrechos	Núm. Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
14	35	9	9	8 Negativos / 1 Positivo
BROTE 5 (Punto TMB)				
Núm. Casos	Núm. Contactos estrechos	Núm. Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
4	3	20	20	20 Negativos
BROTE 6 (Línea 4)				
Núm. Casos	Núm. Contactos estrechos	Núm. Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
8	0	7	7	7 Negativos
BROTE 7 (Can Boixeres)				
Núm. Casos	Núm. Contactos estrechos	Núm. Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
5	4	39	39	38 Negativos / 1 Positivo
BROTE 8 (Sant Genís)				
Núm. Casos	Núm. Contactos estrechos	Núm. Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
3	2	4	4	4 Negativos
BROTE 9 (Línea 9)				
Núm. Casos	Núm. Contactos estrechos	Núm. Contactos no estrechos	TAR realizados	Resultados TAR
5	0	4	4	3 Negativos / 1 Positivo

Estudios serológicos

Según lo previsto en el *Procedimiento de actuación para los servicios de prevención de riesgos laborales frente a la exposición al SARS-COV-2*, se han ido efectuando pruebas diagnósticas a lo largo de todo el año.

	PCR	Anticuerpos (ELISA)
FMB	6	116

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 en los que 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 en el P.883, de planes de trabajo de desamiantado de infraestructura, y en el Plan de Desamiantado más complejo, como el de retirada de 42 trenes de la red de FMB.
Programa de control de calidad	Integración del Programa de control de calidad P.884 en los procesos de desamiantado

Vigilancia higiénica de humos de motores diésel

Recientemente el RD 665/1997 sobre protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes cancerígenos durante el trabajo ha sido 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.

Se han iniciado una serie de actividades para tener un diagnóstico inicial y conocer los niveles existentes de este contaminante en aquellas actividades de la empresa en las que intervengan motores diésel. En FMB se han realizado 14 muestras en 3 centros de trabajo y distintos escenarios de actividades de mantenimiento en interior de túnel, con emisión de humos diésel.

8. Protección del medio ambiente

8.1. Gestión ambiental

La **sostenibilidad ambiental en TMB** se basa en los criterios siguientes:

- Velar para que la protección del medio ambiente se lleve a cabo mediante hitos y directrices concretas de comportamiento en todas las áreas de la actividad de la empresa.
- Reducir sus impactos ambientales generados a consecuencia de las emisiones atmosféricas, la captación y vertido de aguas y la generación de residuos.
- Revisar periódicamente el grado de protección ambiental, con el objetivo de detectar puntos débiles y poder disponer de las actuaciones de mejora necesarias.
- La mejora continua y la prevención de la contaminación para conseguir un desarrollo más sostenible, mediante el uso moderado de la energía y el agua, y una correcta gestión ambiental de los productos utilizados.
- Informar y formar ampliamente a todo el personal sobre los aspectos medioambientales derivados de su actividad y motivarlo para que su comportamiento en el trabajo refleje la concienciación medioambiental de toda la organización.
- Exigir a los proveedores y empresas subcontratadas una concienciación ambiental de acuerdo con la de TMB. Poner a disposición del público que esté interesado la información sobre los esfuerzos y las actuaciones ambientales llevadas a cabo para mejorar la protección medioambiental.

8.1.1. Prevención de riesgos ambientales

El 16 de octubre de 2019 se publicó la orden ministerial TEC/1023/2019 en la que se establece la fecha a partir de la cual será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria para las actividades clasificadas como nivel de prioridad 3 por la ley. FMB y TB no están incluidos dentro de este nivel, por lo que no están obligados a establecer esta garantía. Sin embargo, en la póliza de responsabilidad civil de las sociedades se incluye una cobertura por contaminación accidental con un límite de indemnización por siniestro y año de 61.200.000 € (1.200.000 € para la empresa de TB y 60.000.000 € para la empresa de Metro).

En 2021 no ha habido ninguna sanción o multa por incumplimiento de normativas ambientales.

8.1.2. Sistema de gestión ambiental y energético

Los Sistemas de Gestión basados en normas ISO 14001 e ISO 50001 favorecen la mejora del comportamiento ambiental y energético de la organización y la prevención de la contaminación, garantizando el cumplimiento de los requisitos legales aplicables.

A mediados de 2020, la dirección de TMB aprobó el calendario de implantación del Sistema de gestión ambiental y energético de FMB.

A lo largo de 2021 se ha realizado la adaptación del marco documental que configura el Sistema de gestión y se ha trabajado intensamente en la evaluación de los requisitos legales ambientales aplicables a la L3, así como en la evaluación de sus aspectos ambientales y usos energéticos significativos. Igualmente se ha trabajado en la implantación del control operacional ambiental, tanto en la L3 como en el taller de Sant Genís. Con el fin de asegurar el

buen funcionamiento y eficacia del sistema de gestión, se han coordinado e impartido diferentes acciones formativas relacionadas con el sistema.

En el segundo semestre se ha realizado la auditoría interna del Sistema de gestión implantado basado en la ISO 14001 y 50001 en la L3. El próximo año se espera obtener la certificación de la L3, para ampliarla al resto de líneas de la red. Todo el trabajo se realiza de forma integrada en el Sistema de gestión único de TMB, que responde también a los requisitos de calidad (ISO 9001 y UNE 13816).

8.2. Reducción del impacto en el entorno

8.2.1. Prevención y gestión de residuos

Todos los centros de FMB en los que se realiza el mantenimiento de material móvil o instalaciones tienen implantada la recogida selectiva de residuos industrial. 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 en 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. En 2021 se han empezado a realizar visitas periódicas a todos los centros de FMB para verificar el correcto funcionamiento de la gestión de los residuos.

Como parte de la política de ambientalización de TMB y de minimización de residuos, desde el 2019 todas las dependencias de TMB tienen implantado un servicio de alquiler y reutilización de paños para minimizar la generación del residuo material absorbente contaminado, con código LER 150202. En 2021 se ha tramitado la nueva licitación de este servicio. En los pliegos de condiciones se han incorporado nuevos requisitos para mejorarlo y hacerlo técnica y económicamente más eficiente. Se prevé ponerlo en funcionamiento en enero de 2022.

En 2021, también se ha elaborado toda la documentación necesaria para poder licitar la nueva contratación del servicio de Gestión integral de residuos de TMB (actualmente se encuentra en trámite). En los pliegos de condiciones se han incorporado nuevos requisitos que permitirán mejorar el servicio.

Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales

En cuanto a la **tramitación y mantenimiento de las licencias de actividades de los talleres de Metro**, se ha elaborado y presentado al 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.

En cuanto a los **permisos de vertido de aguas residuales**, actualmente están vigentes los de todos los centros de FMB que les es de aplicación. En 2021 se ha elaborado y presentado en el Ayuntamiento de Barcelona la solicitud de renovación del permiso de vertido de los centros de Can Boixeres, Roquetes, Triangle Ferroviari y Can Zam.

En cuanto a los **estudios de minimización de residuos**, actualmente están vigentes los de todos los centros de FMB que les es de aplicación. En 2021 se han elaborado y presentado en

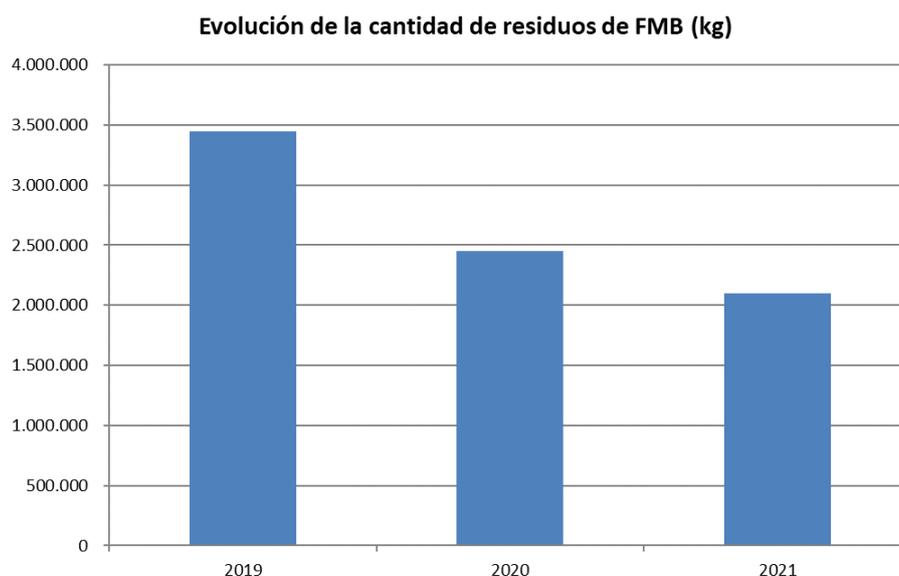
la Agencia de Residuos de Cataluña los estudios de minimización de los centros de Can Zam, Santa Eulàlia, Sagrera y Can Boixeres.

En cuanto a los **informes de situación de suelos**, actualmente están vigentes los de todos los centros de FMB que les es de aplicación. En 2021 se han 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. También se ha presentado el correspondiente informe para el conjunto de subestaciones de transformación de FMB.

En cuanto a los **trámites relativos a los focos emisores a la atmósfera**, actualmente todos los focos de emisión que les es de aplicación disponen de libro de registro y se les ha realizado las mediciones pertinentes. Todos los centros de FMB cuentan con el control atmosférico del establecimiento vigente. En el primer trimestre de 2021 se ha presentado el plan de gestión de disolventes del centro de Sagrera.

Datos de residuos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona

En 2021 se ha generado un total de 2.102,3 toneladas de residuos, frente a las 2.450,4 toneladas del año 2020. Todos los residuos que se generan en TMB son tratados por el transportista y gestor autorizado.

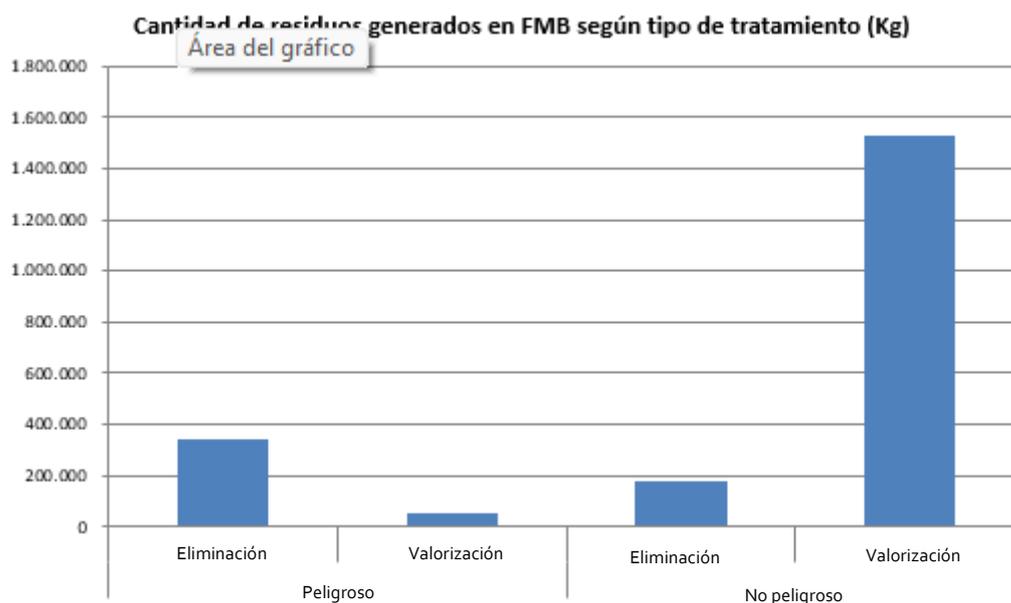


Los residuos que se han generado con mayor cantidad (>100 Tm/año) en FMB son: el carril de metro, metales, los residuos banales, los residuos acuosos gestionados con camión cisterna que se generan en el proceso de lavado de trenes y de los separadores de hidrocarburos, los escombros, los fangos EDAR, la madera y las ruedas de trenes. En un segundo orden de importancia (>20Tm/año) hay las fosas sépticas, las aguas con hidrocarburos y el papel/cartón.

Los principales residuos que se han generado en 2021 en FMB han sido:

CANTIDAD AÑO 2021 SEGÚN TIPOLOGÍA	
RESIDUO	kg
1 carril metro	635.420
2 metales	374.945
3 banales	242.470
4 aguas lavado grafitis contaminadas	197.854
5 escombros	115.960
6 fangos edar	113.937
7 madera	111.228
8 ruedas metro	110.550
9 fosas sépticas-rm	61.720
10 aguas con hidrocarburos	29.277
11 papel y cartón	26.287
12 extintores	15.087
13 eléctrico/electrónico_51	12.231
14 aceites	9.721
15 vidrio	6.488
16 envases pl.valorizables	6.171
17 lámparas y fluorescentes_31	3.951
18 vehículo fuera de uso	3.160
19 baterías níquel/cd	3.105
20 trapos y absorbentes o filtros de aire	2.773

En el gráfico siguiente se puede ver la cantidad de residuos generados en 2021 en FMB, diferenciando según se trate de residuos peligrosos o no peligrosos según el Catálogo de Residuos de Cataluña, y diferenciando según la vía de tratamiento final que han recibido (valorización o eliminación).



Como puede verse, la gran mayoría de los residuos generados en FMB se valorizan. De esta manera el 75% de los residuos generados se reutilizan, reciclan o se lleva a cabo una valorización energética, entre otros métodos.

Desperdicio alimentario

En cuanto al desperdicio de alimentos, aunque no sea una cuestión relevante para TMB, dada la naturaleza del servicio que presta la compañía, a principios del año 2022, procedente del excedente facturado de lotes de Navidad de 2021, se hizo la donación de los alimentos de los 482 lotes que no se recogieron al Banco de alimentos. La parte correspondiente al alcohol se devolvió y se descontó de la factura del proveedor.

8.2.2. Protección de la biodiversidad

La actividad de TMB no afecta a ningún espacio natural protegido, sino que se desarrolla en un entorno urbano o en zona industrial. Por tanto, la incidencia de TMB en la biodiversidad no es relevante.

8.3. Minimización del uso de recursos

8.3.1. Agua

La disminución de carga contaminante de las aguas vertidas al alcantarillado y la minimización de residuos especiales generados por los procesos de limpieza y/o tratamiento de aguas residuales representan una oportunidad de reducción de costes ambientales y económicos. En 2021 se ha trabajado en la realización de un estudio de las aguas residuales generadas en el centro de Roquetes con el objetivo de optimizar su tratamiento. Está previsto finalizarlo a final de año. La idea es hacer extensibles las conclusiones y acciones resultantes al resto de centros de FMB.

Por otra parte, FMB aprovecha las aguas filtradas en el metro para hacer un retorno al río Besòs (convenio con la Agencia Catalana del Agua) y para 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 en 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 abastecerá la balsa didáctica. Esta 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 62.493 m³ del año anterior, es decir, creció un 15,5 %.

8.3.2. Energía y carburante

En 2021, la Dirección de TMB ha aprobado una nueva política energética para adaptarla a la nueva versión de la norma voluntaria de gestión energética ISO50001:2018 y, donde reafirma una vez más, su compromiso en la eficiencia energética y la reducción de las emisiones de efecto invernadero.

Tal y como se establece en la nueva política energética, TMB se compromete a:

1. Establecer un Sistema de gestión energética, adaptado a sus actividades y servicio, que proporcione un marco de trabajo para el establecimiento y seguimiento de objetivos y metas energéticas, basado en la norma ISO 50001:2018.
2. Asegurar la disponibilidad de información, formación y recursos, para alcanzar los objetivos y metas energéticas definidas, que garantice la mejora continua de su cumplimiento energético y de su Sistema de gestión energética.
3. Cumplir con requisitos legales y otros requisitos aplicables relacionados con el ámbito energético.
4. Incorporar criterios energéticos en la compra de bienes, obras y servicios, así como en el diseño de instalaciones, equipos, sistemas y procesos, que permitan mejorar su comportamiento energético.
5. Ser una empresa de transporte y movilidad ciudadana que sea referente por su contribución a la mejora de la movilidad en el área metropolitana de Barcelona, la sostenibilidad urbana y el medio ambiente.
6. Adquirir compromisos voluntarios de reducción del consumo energético a fin de avanzar en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como de promoción de las energías renovables y de mejora de la eficiencia energética.

En 2021 se ha realizado una auditoría energética de FMB por parte de una empresa especializada en la que se analizan en detalle los suministros energéticos y se proponen acciones para reducir el consumo energético.

En el año 2021 TMB resolvió por concurso público la contratación del suministro de la energía eléctrica para la red de metro que gestiona para los años 2022 y 2023. El contrato, que especifica que la electricidad suministrada será 100 % de origen renovable, es fruto de una licitación conjunta con Metro de Bilbao S.A., Metro Málaga S.A. y Sociedad Concesionaria Tranvía de Murcia, que se adjudicó a Endesa Energía, S.A.

Consumo energético en el metro

CONSUMO ENERGÉTICO DE FMB (miles de kWh):				
	Año 2021	Año 2020	Difer.	% dif.
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%
Gasóleo 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 en 2020 a 218,42 kWh/100 coches-km totales en 2021, un 0,3 % más.

El consumo energético en Megajoules de FMB del año 2021 ha crecido un 10,9 %:

CONSUMO ENERGÉTICO DE FMB EN MEGAJOULES				
	Año 2021	Año 2020	Difer.	% dif.
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%
Gasóleo de automoción (litros)	1.315.034	1.881.889	-566.855	-30,1%
TOTAL CONSUMO ENERGÉTICO (Megajoul)	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 frenado: Se han puesto en marcha los recuperadores de energía de frenado en las subcentrales de Canyelles y Llacuna. Se prevé obtener una recuperación de alrededor de 1 MWh por recuperador y año.
- Alumbrado LED: se ha migrado a luminarias LED todos los túneles de la red convencional y a tubos LED la iluminación de 29 andenes de la red. Se ha renovado integralmente la nave de vías de Can Boixeres, con lo que el 100 % de los talleres de Material Móvil y Vías ya disponen de este tipo de alumbrado, con el ahorro que esto 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 Triangle Ferroviari desde la subestación receptora de Sagrera (L9). También han comenzado 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 en la convocatoria de ayudas del programa *Moves Projectos Singulares II*, consistente en instalar una red de cargadores ultra-rápidos de vehículos en todo 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 lo 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).

8.4. Lucha contra el cambio climático

8.4.1. Emisiones

TMB desarrolla su actividad cuidando el medio ambiente y situando la ciudad de Barcelona como una de las líderes en la investigación y la innovación en el transporte urbano de emisión cero.

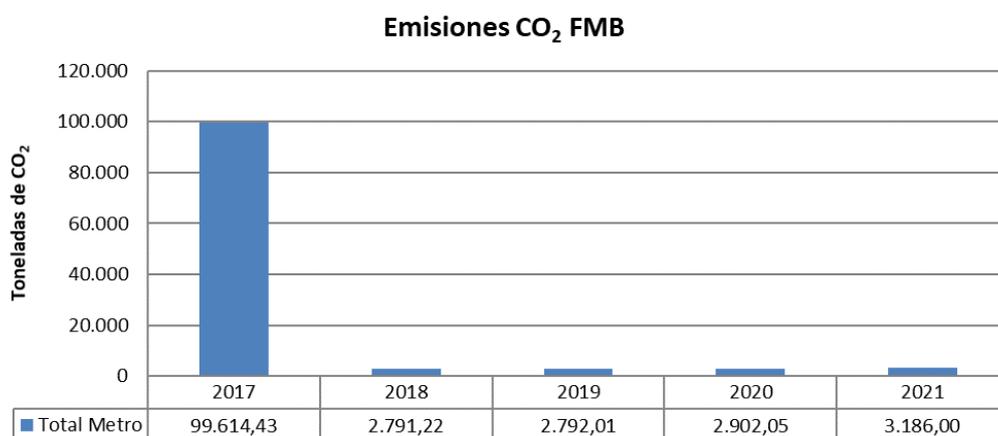
Desde 2011 FMB está adherido al Programa de Acuerdos Voluntarios para la reducción de las emisiones de efecto invernadero de la Oficina Catalana del Cambio Climático. En 2021, después de un proceso de verificación por parte de una entidad acreditada, se ha renovado esta adhesión. También, a lo largo de 2021 se ha realizado el inventario de emisiones de CO₂ correspondiente a 2020, verificado por una entidad acreditada. El informe de verificación se ha presentado a esta Oficina.

En 2021 se 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.

Datos de emisiones de metro

Desde enero de 2018, toda la electricidad en alta tensión que compra TMB es verde. Asimismo, desde enero de 2016 toda la electricidad en baja tensión que compra TMB también lo es. Esto se traduce en una drástica reducción de las emisiones de CO₂.

Las emisiones de CO₂ de 2021 se han estimado tomando como premisa que los consumos de gases refrigerantes se mantienen iguales que los del año anterior.



Nota: No incluye Lg/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):

Ferrocarril Metropolità de Barcelona			
	2021	2020	% dif.
Toneladas de CO ₂	3.186	2.902	9,8%
Coches-km totales (miles)	81.982	73.735	11,2%
kg CO₂/coche-km total	0,0389	0,0394	-1,3%
Viajeros transportados (millones)	261,75	204,63	27,9%
kg CO₂/viajero	0,0122	0,0142	-14,2%

Las emisiones de CO₂ han crecido un 9,8 % por un mayor consumo de combustibles fósiles. El hecho de haber realizado más coches-km recorridos y haber transportado más viajeros que el año anterior, explica también la disminución de ambos ratios en el año 2021, especialmente en el caso de los Kg de CO₂ por viajero transportado.

Medidas de lucha contra el cambio climático

En noviembre entraron en servicio tres nuevas estaciones la línea 10 Sur de metro con las que se completó el trayecto que transcurre por el viaducto. En cada una de las cuatro estaciones del viaducto, el departamento de *Polítiques Digitals i Territori* 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.

8.4.2. Otros tipos de contaminación

Plan de retirada de materiales con contenido de amianto

Durante el año 2021 se han realizado 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 fecha 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 diferentes actuaciones de cara al año 2022, las más relevantes serán la retirada de paneles 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 contaminación principal generada por la operación del metro es la vibroacústica. Durante el año se han realizado 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 travesías con instalación de fijaciones antivibratorias en diferentes puntos de la red: en la L1 entre Plaça de Sants y Espanya, en la L4 en Jaume I y Alfons X, y en la L5 en Entença, Hospital Clínic y Sant Ildefons.
- Instalación de 760 fijaciones antivibratorias en la L1, entre Rambla Just Oliveres y Can Serra y, por parte de Infraestructures.cat, en la L9 Nord, en Bon Pastor.
- Instalación de un equipo modificador de fricción rueda-carril en la L5, entre Gavarrà y Sant Ildefons, con la instrumentación para valorar la eficacia en el retraso del desgaste ondulatorio del carril.

8.4.3. Fondo Next Generation EU

A través del Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y los Ayuntamientos de Cornellà de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià del 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 que se han solicitado estas subvenciones son:

- 4 nuevos trenes para el servicio de Metro.
- 99 autobuses eléctricos de 12 metros y 24 de 18 metros.
- Infraestructuras para la carga de autobuses eléctricos en las cocheras de Triangle y Zona Franca.
- Videovigilancia y nuevo sistema de información al usuario en el bus.
- Digitalización de elementos de información en las estaciones de metro.

- Digitalización de la gestión y mantenimiento de activos de metro.
- Pago del billete sencillo a bordo del bus con tarjeta bancaria.

En relación a proyectos que está previsto ejecutar desde TMB, para 2022 se espera una nueva convocatoria del propio MITMA y varias convocatorias del *Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico* enmarcadas en el PERTE en *Energías Renovables, Hidrógeno Renovable y Almacenamiento*.

En 2021, la Generalitat de Catalunya ha otorgado a TMB 25,4 millones de euros en relación a 4 nuevos trenes correspondientes al lote de 8 unidades de las series 7000 y 8000, de la ampliación del contrato de adquisición de 42 trenes firmado en octubre de 2019.

8.4.4. Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (Taxonomía)

Durante el año 2020, se desarrolló el marco de regulación para facilitar las inversiones sostenibles (Reglamento EU 2020/852 de 18 de junio) con el fin de que las empresas faciliten información sobre sus actividades económicas medioambientalmente sostenibles. Este se complementó en el año 2021 con dos reglamentos más: el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión de 4 de junio y el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión de 6 de julio.

Este marco legislativo establece los criterios de selección para determinar las condiciones en las que se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la **mitigación del cambio climático o a la adaptación al mismo**, y determinar también si esta actividad económica no causa un perjuicio significativo a ninguno de los otros objetivos ambientales.

La actividad económica realizada por FMB, S.A. se ajusta a la actividad que el Reglamento Delegado 2021/2139 de 4 de junio describe en el Anexo I, 6.1 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril, (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, S.A. 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 deben valorarse 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, es necesario realizar un análisis según su naturaleza. Por su parte, 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, S.A. es transportar viajeros en ferrocarril, se han considerado las inversiones totales como sostenibles, a excepción de aquellas que no están relacionadas con el funcionamiento de la actividad principal. Por tanto, se han excluido las inversiones para el nuevo centro médico del año 2021.

3. Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Dado que la actividad principal de la empresa es la de transportar viajeros en metro, casi el 100 % de los gastos de operación que son necesarios para garantizar el funcionamiento de la actividad serían medioambientalmente sostenibles.

Hechas estas consideraciones, los resultados del ejercicio 2021 de los tres indicadores para FMB, SA son los siguientes:

miles de euros		Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2			
Actividades económicas (1)	Códigos actividad	Volumen de negocios absoluto	Proporción del volumen de negocios	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	CapEx absolutas	Proporción de CapEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	OpEx absolutas	Proporción de OpEx	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA													
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.1	194.564	95,6%	100%	0%	185.079	99,9%	100%	0%	523.458	99,8%	100%	0%
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)													
Actividad 1	6.1	0	0,0%	0%	0%	0	0,0%	0%	0%	0	0,0%	0%	0%
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													
Total (A+B)	6.1	194.564	95,6%	100%	0%	185.079	99,9%	100%	0%	523.458	99,8%	100%	0%

9. Compromiso social

9.1. Plan de responsabilidad social - Agenda 2030

Este Plan contiene el marco estratégico, conceptual y operativo, el modelo de gestión y los mecanismos de seguimiento y evaluación, así como el cuadro de ámbitos de impacto, objetivos, indicadores y metas de toda la organización, definidos a partir de tres referentes: uno legal (Ley 11/2018 de 28 de diciembre, de divulgación de la información no financiera y diversidad), uno técnico (informe GRI) y uno aspiracional (Agenda 2030).

Las fases que ha seguido el desarrollo del plan durante el año han sido las siguientes:

- Febrero: final de la fase de identificación de retos de la organización alineados con los principales referentes normativos y técnicos de responsabilidad social y con la Agenda 2030.
- Marzo: redacción del documento base y cuadro de mando del Plan de responsabilidad social.
- Noviembre: adecuación al Plan Estratégico 2025 de TMB.
- Diciembre: presentación del Plan al Comité de dirección de TMB.
- 17 de febrero de 2022: presentación del Plan a los consejos de administración de TB y FMB.
- 18 de febrero de 2022: acto de presentación pública del Plan a los grupos de interés.
- Marzo de 2022: constitución del comité de responsabilidad social y sostenibilidad de TMB y puesta en marcha de la estructura de participación.

9.1.1. Contribución a la sociedad

Impacto económico, social y ambiental de TMB

En el primer trimestre de 2021 finalizó el estudio realizado con la colaboración de la *Universidad Pompeu Fabra, Barcelona School of Management*, para cuantificar en euros el impacto de la actividad de TMB en la sociedad. El estudio contempla dos vertientes: 1) impacto en la economía y 2) impacto social y medioambiental, basado en el ahorro que TMB genera en externalidades negativas para la sociedad.

El impacto económico total es el resultado de sumar el impacto directo (la creación de renta y empleo que TMB genera de inmediato gracias a su actividad), el indirecto (la creación de renta y empleo que los trabajadores de la empresa generan a través del consumo propio de bienes y servicios) y el inducido (la creación de renta y empleo en todos los sectores de la economía).

Las grandes conclusiones son:

Con su actividad, TMB genera un retorno importante anual a la sociedad y multiplica el valor de las aportaciones realizadas por las administraciones por la prestación del servicio:

- **Impacto en la economía** de Cataluña de **1.689,1 millones de euros**, el 0,67% del PIB catalán.
- **Genera 27.887 puestos de trabajo en toda Cataluña**, el 0,802 % del empleo total en Cataluña (el empleo generado multiplica por 3,3 los puestos de trabajo directos de TMB).
- Es relevante el efecto dinamizador de la economía, especialmente **en el ámbito de Barcelona y su área metropolitana**: el 1,02 % del PIB y el 1,33 % del empleo.
- En cuanto al **impacto social y ambiental**, se estudió el ahorro generado por TMB en externalidades negativas, es decir, el conjunto de costes no pagados por el usuario final que se generan a partir del uso de los medios de transporte. Dentro de las externalidades

se consideraron los tiempos de desplazamiento, el uso de la infraestructura vial, los accidentes, los efectos en la salud de las personas y el impacto ambiental global de las emisiones de CO₂, el consumo de energía y el ciclo de vida de los vehículos. Así, se determinó un impacto social y medioambiental (ahorro de externalidades) de **706,5 millones de euros** anuales.

- Por último, el estudio calcula el **impacto global de TMB** como el resultado de sumar el impacto económico, social y medioambiental, y restarle las aportaciones económicas recibidas en forma de aportaciones de las administraciones públicas. Así, en 2019 TMB recibió en concepto de prestación de servicios 368,8 millones de euros, **generando una riqueza en la sociedad de Cataluña de 2.395,6 millones de euros**, es decir, cada euro que las administraciones aportan a los viajeros de TMB, generan un retorno a la sociedad de **6,5 euros**.

Fomento de la comunidad local

El 99,75 % de las adquisiciones realizadas en el año 2021 se han realizado en empresas españolas y, dentro de estas, el 44,13 % en la provincia de Barcelona y el 0,47 % en empresas del resto de Cataluña. Respecto al año anterior, han aumentado 1,51 puntos las compras a empresas españolas, debido al crecimiento de las adquisiciones realizadas en el resto del estado.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	Año 2021	Año 2020
España	99,75%	98,24%
Provincia de Barcelona	44,13%	61,25%
Resto de Cataluña	0,47%	8,47%
Resto de España	55,14%	28,52%
Fuera de España	0,25%	1,76%
TOTAL FMB, SA	100,00%	100,00%

Movilidad sostenible

Madrid, Barcelona y Bilbao son las ciudades españolas que acreditan un mayor grado de cumplimiento en la consolidación de la movilidad sostenible, según se desprende de la **segunda edición del Índice de Movilidad Sostenible de las Ciudades de España (IMSCE)**, correspondiente al año 2021, realizado por la consultoría *IdenCity*, especializada en procesos de transformación de ciudades y territorios. El índice mide, analiza y evalúa los sistemas de movilidad de 82 ciudades de toda España y por primera vez incluyó también un estudio pormenorizado de siete áreas de transporte público integrado. Las siete áreas estudiadas alcanzan un 55,1 % de cumplimiento en términos de movilidad sostenible y, por orden, el área de Barcelona, formada por 17 municipios, obtiene el mayor grado de cumplimiento, con un 64,4 %.

Según el informe, Barcelona destaca por la prioridad de uso del suelo destinado a infraestructuras de transporte y la longitud de vías adaptadas para uso de los peatones, la accesibilidad y la cobertura en el transporte público, así como el servicio de metro y el servicio nocturno de autobús. También despunta por la buena gestión y gobernanza de los sistemas de movilidad, la presión fiscal en los vehículos privados y pesados, el gasto e inversión municipal en protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica o la inversión y el gasto en transporte público.

En el lado opuesto, el índice refleja como puntos de mejora la densidad de vehículos, los índices de accidentes y siniestralidad leve en vías urbanas.

9.2. Fundació TMB

La Fundació TMB es una entidad sin ánimo de lucro acogida a la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales de mecenazgo. Fue constituida en 2010 y tiene los objetivos siguientes:

- El fomento del transporte público y la movilidad urbana de Barcelona y su área metropolitana, en línea con el propósito de las compañías fundadoras, contribuyendo así al desarrollo más sostenible y más equitativo de la sociedad.
- La aportación de valor al objeto social de las compañías que conforman el Grupo TMB.
- El impulso de acciones que favorezcan la inclusión de todos los colectivos, para garantizar la accesibilidad universal al transporte público de todas las personas.
- El desarrollo de proyectos sociales, culturales, educativos y cívicos, así como de promoción y preservación del patrimonio histórico y documental de TMB.

9.2.1. Proyectos sociales

- **Servicios solidarios para la movilidad:** a lo largo del año se han prestado 19 servicios especiales de bus que han contado con la colaboración de 19 profesionales solidarios, dedicando 76 horas de su tiempo libre. Un total de 285 personas de distintos colectivos en riesgo de exclusión social se han beneficiado de estos servicios.

Los talleres para el fomento de la autonomía en el metro se reanudarán en enero de 2022.

- **Colaboraciones en difusión de entidades sociales:** durante el año se han realizado 108 colaboraciones para dar a conocer iniciativas, eventos y campañas de entidades del tercer sector mediante canales de comunicación propios de TMB.
- **Elige tu causa y Muévete 2021:** la acción escogida este año ha sido "Muévete por un futuro sin Alzheimer" de la mano de la Fundación Pasqual Maragall: Del programa de acciones destaca la exposición instalada en el intercambiador de la estación Diagonal (L5/L3), que se inauguró el pasado 9 de noviembre, con la participación de la Fundación Pasqual Maragall, y la actividad infantil "Pinta neuronas", con la participación de los niños y niñas de 5.º y 6.º de primaria de la escuela Estel de la Sagrera.
- **Acuerdos de colaboración** con entidades como la Fundación ANAED (trastornos mentales), con la Comisión Catalana de ayuda a personas refugiadas (CCAR) y con la Federación ECOM con motivo de su 50 aniversario.
- Destacar el **Convenio de colaboración** que firmaron en septiembre de 2021 la **Cruz Roja y la Fundació TMB** que prevé, entre otros, la cesión sin coste de varios espacios e instalaciones para acciones de sensibilización y campañas de comunicación de Cruz Roja y la acción de agradecimiento con motivo del Día Internacional del Voluntariado. En este **Acto de reconocimiento al voluntariado de TMB** con la colaboración de Cruz Roja (15 de diciembre), se ofreció una visita a su sede en Barcelona y una dinámica en relación con los objetivos de desarrollo sostenible.

9.2.2. Proyectos culturales

- **15.ª edición del Concurso de relatos cortos de TMB:** creación de la biblioteca digital del concurso y los valores de la Fundació TMB como inspiración de los relatos.
- **Músicos en el Metro:** hay 43 puntos habilitados y con previsión de revisión del proyecto en 2022.
- **XII Edición Festival Subtravelling:** por sexto año consecutivo se ha celebrado este certamen con la colaboración del festival SMIFF del Metro de Seúl. Los cortometrajes más votados han sido:
 - Muestra Internacional: el cortometraje titulado "2019".
 - Rueda de TMB: el cortometraje titulado "DES CONEXIÓN"
 - El ganador en la categoría Rueda TMB ha sido: "Tu nombre"
- **Calendario del *Espai Mercè Sala*:**
 - **Tu experiencia y la mía, tu exposición y la mía:** de octubre de 2020 a enero de 2021, organizada por la asociación *48H Open House Barcelona*.
 - **Rojo Clavel:** del 17 de febrero al 11 de abril, organizada por el Teatro libre.
 - **Los colores del agradecimiento, Un camino de esperanza:** del 28 de abril al 23 de junio. Exposición propia comisariada por el artista Philip Stanton.
 - **La Nueva Era:** del 28 de junio al 8 de octubre, comisariada por el fotógrafo documental y artístico Jordi Otix (artistas transgénero).
 - **Miró. Del objeto a la escultura:** octubre-diciembre. Muestra de fotografías de Joaquim Gomis, organizada por la Fundació Miró.
 - **Come, actúa e impacta:** enero y febrero de 2022. Deslocalización de la gran exposición comisariada por la *Fundació catalana de l'esplai* y enmarcada en el programa de actividades de la capitalidad mundial de Barcelona para la alimentación sostenible.

9.2.3. TMB Educa

El proyecto TMB Educa, entre otras metas, promueve educar para moverse con criterios de movilidad sostenible y segura e impulsa actitudes cívicas en la movilidad de la ciudadanía.

Este año ha contado con cuatro nuevas propuestas temáticas específicas: Civismo, Medio Ambiente, Personas Mayores y Movilidad inclusiva.

Se ha realizado la revisión y digitalización del proyecto educativo. Con el inicio del curso escolar 2021-22, se han reanudado las visitas escolares de forma presencial a nuestras instalaciones.

Ha continuado el proyecto "Nos mueve la educación", en colaboración con el Consorcio de Educación de Barcelona.

Un año más, se ha mantenido el Sello de Calidad Educativa del Consejo de Coordinación Pedagógica, un reconocimiento otorgado por el Instituto de Ciencias de la Educación (ICE) de la Universidad de Barcelona y el Instituto Municipal de Educación de Barcelona (IMEB).

9.2.4. Patrimonio histórico

Este año se ha creado la comisión de trabajo y programado el calendario de actividades destinadas a celebrar el **Centenario de la red de Bus en 2022**. Así, en diciembre destacan: el concurso interno del diseño del Cartel del Centenario de la red de autobuses (iniciado en

noviembre); el calendario corporativo 2022; el villancico (tanto digital como impreso) y el videoclip navideño de la plantilla de TMB con un final alusivo a este centenario.

Las acciones más destacadas del año han sido las siguientes:

- **La línea del tiempo:** Un recurso digital para mostrar el patrimonio histórico de TMB (1a fase del Centenario de la red de Bus).
- **Restauración del autobús *Tilling Stevens Imperial*** a cargo de la empresa *Consman Truck, SL*. Este proyecto formará parte de las actividades enmarcadas en la celebración del centenario de la red de bus en 2022, como pieza de la colección de vehículos históricos de la Fundació TMB.
- **Restauración de la puerta de forja** de la estación Sagrada Família.
- **Actuaciones de digitalización:**
 - o **Actas de los consejos de Administración:** han finalizado los trabajos de digitalización de las actas de los Consejos de Administración de Transports de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, desde el año 1906 hasta el 2000. Se trata de un conjunto formado por 80 libros (10.000 páginas). Con esta tarea se garantiza la conservación del contenido de los libros de actas históricas y se ha iniciado la biblioteca digital del archivo de Patrimonio Histórico, que facilitará el acceso y consulta mediante PDF-OCR (reconocimiento óptico de caracteres).
 - o **Negativos de vidrio y de acetatos:** con la finalidad de disponer de material para documentar la historia de la red de autobuses, en los próximos meses se digitalizará un paquete de negativos de vidrio y de acetatos de tranvías y autobuses del archivo de patrimonio histórico.

En cuanto a **Videoma**, el total de imágenes provenientes de la colección de diapositivas de los años 1980/1990 y de la colección fotográfica del archivo de infraestructuras ha llegado a 8.000, todas ellas digitalizadas y documentadas.

El archivo dispone actualmente de más de 95.000 imágenes introducidas que van desde el 2007 al 2021. Este año se han introducido 120 colecciones, todas ellas peticiones de coberturas de diferentes actividades de departamentos de TMB, con un total de 6.401 imágenes.

También se ha elaborado el catálogo de obras artísticas de la red de metro, con el fin de disponer de un entorno digital de consulta en 2024 (Centenario de Metro).

En cuanto al inventario de **vehículos históricos**, la Fundació TMB tiene actualmente 60 vehículos junto con 4 trenes y 16 tranvías.

Por último, se sigue trabajando en la identificación de un espacio que acoja una exposición permanente y única del transporte en la ciudad de Barcelona.

9.3. Derechos humanos

En cuanto a los acuerdos y contratos de inversión y operaciones significativos con cláusulas sobre los derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos, cabe decir que TMB opera dentro del ámbito del área metropolitana de Barcelona, en el que no hay riesgos significativos de vulneración de derechos humanos fundamentales. Es por ello que durante el año no se han previsto acuerdos de inversión que incluyan cláusulas específicas de derechos humanos.

Sin embargo, como se ha indicado anteriormente, **todos los pliegos de condiciones particulares de TMB** incorporan un apartado específico de obligaciones generales en materia

ambiental y también social que especifica la obligación por parte del proveedor de ser conocedor y comprometerse a cumplir: la normativa ambiental vigente, la política ambiental de TMB y los procedimientos de aplicación, **y las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.**

Por otra parte, en junio, la Fundació TMB y la Comisión catalana de ayuda al refugiado (CCAR) firmaron un convenio que permite que la Fundació apoye las **acciones de sensibilización y promoción de los derechos de las personas refugiadas** que lleva a cabo la organización, a través de la cesión de espacios, físicos y publicitarios en la CCAR y la difusión de piezas promocionales en el MouTV. Otra vertiente del convenio supone la realización conjunta entre ambas entidades de talleres educativos, dirigidos a las personas usuarias de la CCAR, para el conocimiento de los recursos del transporte público.

En cuanto a la formación, durante el año **se han programado cuatro acciones formativas con un contenido de Derechos Humanos:** 1) Formación Protección de Datos -Teams- Básico, 2) El Contrato de Encargado de Tratamiento, 3) Acceso, bloqueo y supresión de los datos y 4) Jornada sobre *Compliance* / Código Ético.

Todas se han llevado a cabo en formato virtual, mediante *MS Teams*. Se han realizado 13 sesiones con 1.467 asistentes, de los cuales 842 eran de Metro.

En 2021 se han realizado las siguientes acciones formativas en derechos humanos:

curso	duración (horas)	número de sesiones	horas lectivas	número de asistentes FMB	horas-asistente FMB
Formación protección de datos (teams) básico	2	4	8	178	356,0
El contrato de encargado de tratamiento	2	1	2	133	266,0
Acceso, bloqueo y supresión de los datos	2,5	1	2,5	55	137,5
Jornada Compliance/Código ético	2	7	14	476	952,0
TOTAL		13	26,5	842	1.711,5

En cuanto a prácticas en materia de seguridad, se han formado en derechos humanos los siguientes:

	FMB		
	Plantilla	Formatos en derechos humanos	%
Unidad de seguridad	97	6	6,2%
Seguridad y control del fraude	1	1	100,0%
TOTAL	98	7	7,1%

También se realiza una formación **dirigida a los vigilantes de seguridad de empresas externas** para evitar la discriminación, que incluye contenidos de identidad de género, orientación sexual, religión, discapacidad, origen étnico e ideología.

Finalmente, en 2021 no ha habido denuncias por discriminación.

10. Información financiera

Operaciones de tesorería y planificación financiera

Por segundo año consecutivo, los efectos económicos de la pandemia de COVID-19 han supuesto un desequilibrio económico para nuestras empresas. Se ha registrado una importante reducción de viajeros, al tiempo que se ha mantenido un nivel de oferta y servicio a los ciudadanos y, además, las aportaciones de la ATM necesarias se han visto aplazadas. Como consecuencia de ello, la situación de tesorería a corto plazo en TMB no ha cambiado respecto al año anterior y se han renovado las pólizas de crédito (35 millones de euros para Transports de Barcelona, S.A. y 56 millones de euros para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.) para cubrir, entre otros, los compromisos de pagos con proveedores y empleados a la espera de recibir las aportaciones de las Administraciones Públicas. Con estas pólizas, el endeudamiento a corto plazo es de 91 millones de euros para el conjunto de TMB.

Durante 2021 se han realizado diversas disposiciones de los créditos a largo plazo firmados en 2019 con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), para Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., para financiar la compra de la nueva flota de autobuses 2019-2021 y la compra de 8 trenes.

En marzo se firmó el acuerdo de la subvención otorgada a Transports de Barcelona, S.A. por importe de 9.213.515,00 € de INEA (*Innovation and Networks Executive Agency*), organismo que pertenece a la Comisión Europea, de los cuales se han cobrado 2.701,638,50 €.

En junio se firmó una financiación con tres bancos españoles para financiar a largo plazo, mediante *sale & lease back*, la opción de compra que la ATM cedió a TMB por 39 trenes de CAF, que hasta ese momento Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. tenía cedidos para su uso.

10.1. Cuenta de pérdidas y ganancias

En 2020 estalló la crisis de la pandemia de COVID-19, lo que tuvo un impacto importante sobre la cuenta de pérdidas y ganancias de ese ejercicio. En 2021, todavía bajo los efectos de la pandemia, se ha producido una mejora de los ingresos debido a la recuperación de pasaje, acompañada de un incremento de la oferta de servicio con la mejora de la calidad y la puesta en servicio de la estación de Ernest Lluch en la L5 y del nuevo tramo de la L10 Sur.

- **Ingresos de 2021 vs 2020**

Los ingresos derivados de las ventas de títulos de viaje han aumentado en 33 millones de euros, un 23,3 % respecto al año anterior, gracias al incremento de pasaje de 60,3 millones de viajeros. Por otra parte, hay que tener presente que en 2021 se mantuvieron las mismas tarifas del transporte público que en 2020.

Por otra parte, se ha producido un descenso de las comisiones y rápeles aplicados del -2,3 % y un mantenimiento de las subvenciones especiales respecto al año anterior.

Los ingresos accesorios han disminuido en 0,5 millones de euros, pero si se excluyen los ingresos por pensiones, han aumentado en 1,8 millones de euros (8,2 %). Las partidas que más han crecido han sido: los ingresos procedentes de penalizaciones a proveedores, los cánones de publicidad, los ingresos procedentes de la venta de chatarra y material de desecho y los ingresos derivados de la inspección e intervención.

- **Gastos de operación de 2021 vs 2020**

El conjunto de gastos antes de amortizaciones ha disminuido -8,8 millones de euros (-1,7 %) respecto al año anterior, debido principalmente al descenso del renting de los trenes, incluidos en los Servicios exteriores debido a la operación de *sale & lease back* comentada anteriormente. Excluyendo el canon de la L9/10 y el renting de los trenes, estas han aumentado en 12,3 millones de euros (3,7 %).

Los aprovisionamientos han aumentado en 1,3 millones de euros (12,7 %) y los gastos de personal (que incluyen las pensiones) en 2,0 millones de euros (1,0 %).

Destaca el incremento de los gastos de energía y carburante en 5,4 millones más que el año anterior, es decir, han crecido un 36,6 %. Esto se ha debido, por un lado, al notable aumento de consumo de energía por la realización de más kilómetros recorridos y, por otra parte, al incremento del precio medio del kWh de la energía cerca del 20 % este año 2021.

Los servicios exteriores, que incluyen el renting de los trenes y cánones de la L9/L10, han disminuido -13,3 millones de euros, por el descenso del renting de los trenes. Sin embargo, si se excluyen los cánones de la L9/10 y el renting de los trenes, han crecido 7,9 millones de euros (7,6 %). Las partidas que han aumentado más han sido: la reparación y conservación de maquinaria, instalaciones y utillaje, la reparación y conservación de instalaciones fijas, los gastos de limpieza de trenes e instalaciones, los trabajos de informática, los gastos de seguridad y vigilancia y los gastos de energía eléctrica de estaciones e instalaciones.

Destacan finalmente unos resultados positivos de 3,6 millones de euros procedentes de una regularización de una provisión por desamiantamiento de trenes.

- **Resto de partidas**

La amortización neta ha aumentado 0,9 millones de euros (3,9 %) por el incremento de las dotaciones a la amortización, sobre todo por la entrada de nuevos trenes, que es superior al aumento de las subvenciones en capital. Por su parte, los gastos financieros se han reducido en -5,8 millones de euros (-23,0 %).

Como consecuencia del aumento de los ingresos y la disminución de los gastos, las subvenciones al servicio necesarias para equilibrar la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio han sido de 361,8 millones de euros, 45,1 millones de euros inferiores a las del año anterior.

Por último, ha habido un resultado positivo de 1,24 millones de euros por la venta de las acciones de TMB, S.L. propiedad de FMB, S.A. a la sociedad Transports de Barcelona, S.A.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (en miles de euros)

	(1) Año 2021	(2) Año 2020	Diferencia (1) - (2) (%)	
A) OPERACIONES CONTINUADAS:				
INGRESOS				
Ventas	174.364	141.394	32.971	23,3
Comisiones y rápeles	-2.574	-2.635	62	-2,3
Accesorios a la explotación	24.575	25.115	-540	-2,2
Subvenciones especiales	3.108	3.108	0	0,0
Subvenciones al Servicio	361.797	406.848	-45.051	-11,1
TOTAL INGRESOS	561.271	573.829	-12.558	-2,2
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Aprovisionamientos	-11.384	-10.098	-1.286	12,7
Electricidad/carburantes	-20.266	-14.840	-5.426	36,6
Personal	-207.062	-205.052	-2.010	1,0
Servicios Exteriores	-282.134	-295.412	13.278	-4,5
Tributos	-286	-165	-122	74,0
Variaciones de las provisiones	248	-603	851	-141,1
Deterioro y resultados por ventas de inmovilizado	3.564	0	3.564	
Otros resultados	0	0	0	
TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES	-517.320	-526.168	8.848	-1,7
Amortizaciones	-48.051	-38.141	-9.910	26,0
Subv. en capital imputadas a pérdidas y ganancias	24.919	15.886	9.033	56,9
AMORTIZACIÓN NETA	-23.132	-22.255	-877	3,9
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-540.452	-548.423	7.971	-1,5
Gastos financieros por saneamiento CP	-22.111	-22.784	672	-3,0
Gastos financieros estructurales	1.292	-2.623	3.915	-149,3
Beneficio por la venta de instrumentos financieros	1.251	0	1.251	
GASTOS FINANCIEROS	-19.568	-25.406	5.838	-23,0
RESULTADO TOTAL ANTES DE IMPUESTOS	1.251	0	1.251	
Impuesto sobre sociedades	-7	0	-7	
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas (después del impuesto s/ Sociedades)	1.244	0	1.244	
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS:				
Resultado del ejercicio procedente de operaciones interrumpidas (después del impuesto s/ Sociedades)	0	0	0	
RESULTADO DEL EJERCICIO	1.244	0	1.244	

Nota: Dentro de los servicios exteriores se incluyen en concepto de renting de trenes 48.909 miles de euros en 2021 y 68.870 miles de euros del año 2020. También en el año 2021 se incluyen 121.414 miles de euros de cánones de la L9/L10 Norte y L9/L10 Sur y, por el mismo concepto, 122.597 miles de euros en el año 2020.

10.2. Balance de situación a 31 de diciembre

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA			
Cifras en miles de euros	Año 2021	Año 2019	Diferencia
ACTIVO			
ACTIVO NO CORRIENTE	1.326.621	1.123.657	202.964
Inmovilizado intangible	5.605	5.339	265
Inmovilizado material	670.719	533.957	136.761
Inversiones inmobiliarias	0	0	0
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	5.002	5.163	-162
Inversiones financieras a largo plazo	645.296	579.197	66.099
			0
ACTIVO CORRIENTE	136.439	157.565	-21.126
Existencias	8.724	9.092	-368
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	122.363	143.086	-20.723
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	0	0	0
Inversiones financieras a corto plazo	20	20	0
Periodificaciones a corto plazo	245	1	244
Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	5.087	5.366	-279
TOTAL ACTIVO	1.463.060	1.281.222	181.838
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
PATRIMONIO NETO	554.604	398.068	156.536
Fondos propios:	126.365	125.121	1.244
<i>Capital escriturado</i>	10.227	10.227	0
<i>Reservas</i>	114.894	114.894	0
<i>Resultados del ejercicio</i>	1.244	0	1.244
Ajustes por cambio de valor	-35.283	-53.792	18.509
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	463.521	326.739	136.783
PASIVO NO CORRIENTE	678.060	621.255	56.805
Provisiones a largo plazo	6.038	9.600	-3.562
Deudas a largo plazo	672.023	611.655	60.368
PASIVO CORRIENTE	230.396	261.899	-31.503
Provisiones a corto plazo	2.355	12.603	-10.248
Deudas a corto plazo	83.641	67.546	16.095
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	39.000	77.500	-38.500
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	97.392	92.255	5.137
Periodificaciones a corto plazo	8.008	11.995	-3.987
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	1.463.060	1.281.222	181.838

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

Riesgos asociados a instrumentos financieros

Véase la Nota 8.9 de las Cuentas Anuales del ejercicio 2021 de la sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

10.3. Información fiscal

- **Beneficios obtenidos país por país:** las sociedades del Grupo TMB como Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. siempre presentan sus respectivas Cuentas de pérdidas y ganancias iguales a cero beneficios. Sin embargo, en 2021 se ha cerrado el ejercicio con un resultado de 1.244,3 miles de euros procedentes de la venta de instrumentos financieros (venta de las acciones de TMB, S.L. propiedad de FMB, S.A. a la sociedad Transports de Barcelona, S.A.).
- **Impuestos sobre beneficios pagados:** en 2021 no hay pago del impuesto sobre beneficios. La previsión de pago del impuesto 2021 que se liquida en julio es de 6.920,98 euros.
- **Subvenciones públicas:** Esta información se desarrolla en las Cuentas anuales del ejercicio (apartado referente a las subvenciones, donaciones y legados). Las subvenciones recibidas por FMB, S.A. en el año 2020 han sido:

AÑO 2021 (en miles de euros)	FMB, SA
Subvenciones al servicio de la ATM:	361.797
Subvenciones especiales del AMB por títulos sociales:	3.108
Subvenciones para proyectos europeos:	0
Subvenciones en capital:	24.919

Dentro de las subvenciones al servicio de la ATM 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.

10.4. Inversiones

Conceptos	Miles de euros
Inmovilizado intangible:	1.845,0
Aplicaciones informáticas	1.845,0
Inmovilizado material:	129.489,8
Edificios y otras construcciones	2.405,6
Instalaciones fijas	3.219,1
Maquinaria, instalaciones y utillaje	1.855,5
Subcentrales	0,0
Mobiliario y enseres	225,2
Equipos para proceso de información	101,9
Elementos de transporte	119.594,3
Recambios para inmovilizado	2.088,2
Subtotal	131.334,8
Variaciones de inmovilizado en curso	53.743,8
Total	185.078,6

En 2021 las inversiones de FMB, S.A. han sido de 185,08 millones de euros, la cifra más alta de los últimos años, debido principalmente a la compra de trenes.

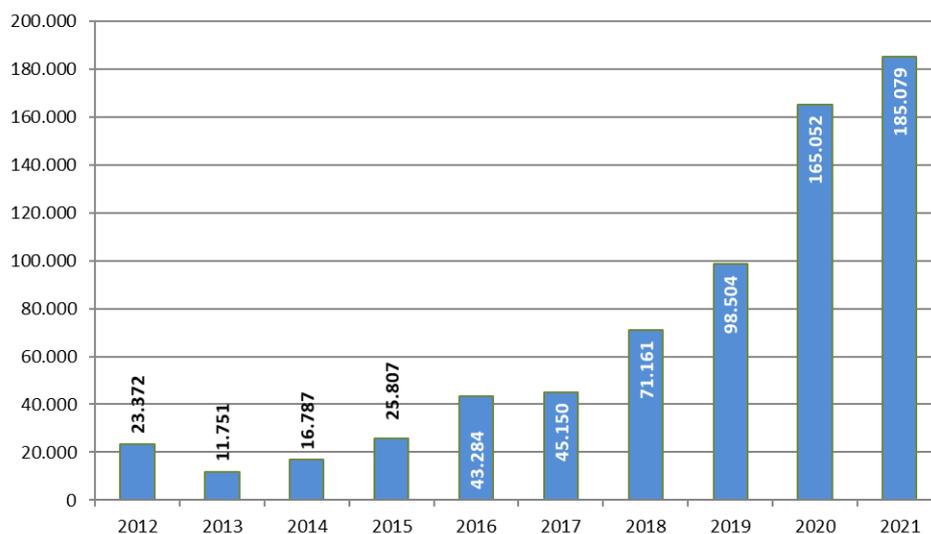
Las inversiones más significativas del ejercicio han sido las siguientes:

- Las aplicaciones informáticas hacen referencia principalmente a licencias de *Microsoft Office 365*, licencias de *Windows* y del software *Wmware*.
- Edificios y otras construcciones: destaca los módulos prefabricados del Taller de Can Boixeres y la inversión destinada a la remodelación de la cubierta del Taller de Sagrera.
- Dentro de instalaciones fijas resaltar las inversiones destinadas a la consolidación de la estructura en Can Serra, los enclaves en la L1, alumbrado de túneles, escaleras 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 la grúa puente, entre otros.
- Equipos para procesos de información: destacan las destinadas a ordenadores HP y servidores HPE Proilant.
- Dentro de los elementos de transporte se incluye la compra de 39 trenes de la serie 5000 y furgonetas y las destinadas a la remodelación de trenes.
- Recambios para inmovilizado hacen referencia principalmente al *kit* de *bogies* de ruedas de trenes y a 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 los que 27,8 millones de euros corresponden a la compra de 42 trenes y la ampliación posterior de 8 trenes. Destacan también las inversiones en automatización de puertas de accesos en estaciones, las fijaciones antivibratorias, las actuaciones de adaptación de la L1 a personas de movilidad reducida, las inversiones derivadas de la T-mobilitat y las de equipos de videovigilancia, entre otros.

En el siguiente gráfico se puede ver la evolución de las inversiones de FMB, S.A. en los últimos diez años, donde se observa el crecimiento de estas últimas sobre todo a partir del año 2017.

Evolución de las inversiones en FMB (miles de euros)



11. Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio

Tras el cierre del ejercicio no se ha producido ningún suceso remarcable que no estuviera contemplado dentro de los planes económicos y operacionales previstos para el año 2022.

Asimismo, el Consejo de Administración de la Autoritat del Transport Metropolità decidió, el pasado 23 de diciembre de 2021, mantener las tarifas del transporte público para el próximo ejercicio 2022 (que son las mismas que las de 2020 también). La decisión del Consejo de Administración de la ATM se tomó para afrontar el impacto negativo que la pandemia tiene para muchas personas y familias.

Por otra parte, la Unión Internacional del Transporte (UITP) ha otorgado a TMB el **Premio UITP a la Diversidad, inclusión e igualdad de género** durante el Congreso y Exposición del Transporte MENA de la UITP, celebrado en Dubai en febrero de 2022. El premio reconoce el compromiso y el trabajo de TMB en este ámbito, implementado a través de sus planes contra el acoso y la LGTBIfobia, así como las diferentes acciones para promover la igualdad de oportunidades y la no discriminación.

Durante el mes de febrero de 2022 se ha publicado la concesión de las subvenciones del *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)*. Las ayudas otorgadas suman un total de 40,5 millones de euros que corresponden a: 22,4 millones de euros para la compra de 81 autobuses eléctricos de 12 metros y 24 autobuses eléctricos de 18 metros y, por otro lado, 18,1 millones de euros para los proyectos de videovigilancia y sistema de información a bordo del bus, y digitalización de elementos de información en las estaciones de metro y digitalización de la gestión y mantenimiento de activos de metro.

12. Tabla de contenidos del EINF (GRI 102.55)

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
MODELO DE NEGOCIO				
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	De 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 y GRI 102.23 GRI 102.40; GRI 102.45; GRI 102.53	Capítulo 2, Apartado 3.1, y Apartados 5.1.1. y 5.3.1	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad (Nota 1)
	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
Introducción Estado de Información No Financiera	Ley 11/2018 de 28 de diciembre	GRI 101, 103, 102.50, 102.51, 102.52, 102.54 y 102.56	Capítulo 1	
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 y 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 y GRI 307.1	Apartado 8.1.1.	No ha habido sanciones en materia medioambiental
I.2. Contaminación	SGAIE (ISO 14001/50001) Energía, CO ₂ y calidad del aire Medidas contra la contaminación Otros tipos de contaminación	GRI 305.4 GRI 305.5	Apartados 8.1.2; 8.4.1 y 8.4.2	Véase también 8.4.3. Fondo Next Generation
I.3. Economía circular y prevención y gestión de los recursos	Prevención y gestión de residuos Tramitación y mantenimiento de permisos y autorizaciones ambientales Cuantificación de los residuos de Metro Desperdicio alimentario	GRI 306.2 a GRI 306.5.	Apartado 8.2.1.	
I.4. Uso sostenible de los recursos	Consumos de energía, carburante y agua Fomento de la eficiencia energética en el metro. Aprovechamiento del agua de los pozos de agotamiento.	GRI 302, GRI 303.1, GRI 303.2 y GRI 303.5	Apartado 8.3	
I.5. Cambio climático	Evolución de las Emisiones de CO ₂ (en toneladas) y Medidas contra el cambio climático	GRI 305.1 y GRI 201.2	Apartado 8.4.1.	Ver 8.4.4 Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (taxonomía)
I.6. Protección de la biodiversidad		GRI 304	Apartado 8.2.2	La actividad de TMB no afecta a ningún espacio natural protegido
	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/observaciones
II. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL				
II.1. Empleo	Contratación laboral Procesos de selección y promoción Plantilla por sexos, por nacionalidades, Plantilla por edades Plantilla para clasificación profesional Plantilla para modalidad de contrato Empleados con discapacidad Despidos Remuneraciones y brecha salarial Desconexión laboral	GRI 102.8 GRI 102.38 GRI 102.39. GRI 202.1. GRI 202.2 GRI 401.1 y 401.2 GRI 405.1 y 405.2	Apartados 7.1 y 7.3.1	
II.2. Organización del trabajo	Medidas de conciliación familiar Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios Horas de absentismo	GRI 401.3	Apartado 7.3.1	

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/Observaciones
III.3. Salud y Seguridad	Salud, seguridad y bienestar laboral Lesiones por accidentes de trabajo Enfermedades profesionales	GRI 403 y GRI 102.44	Apartados 7.4 y 7.2.1	Se complementa con la información de la gestión de la COVID-19 (Capítulo 6)
III.4. Relaciones sociales	Negociación colectiva Integración y cohesión de los trabajadores/ras Organización del diálogo social Comunicación interna	GRI 402 GRI 102.41 GRI 404.2	Apartados 7.3.2 y 7.3.3.	
III.5. Formación	Actividad formativa y desarrollo del talento	GRI 404.1, GRI 404.3 y 102.44	Apartados 7.2.1. y 7.2.2.	
III.6. Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	Código operativo de accesibilidad universal Prioriza Convenio Acceso Subterráneo al Público Mejora de la accesibilidad cognitiva en la red de metro 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
III.7. Igualdad	Acciones realizadas en materia de igualdad	GRI 406	Apartado 7.3.4.	ver también formación en derechos humanos (Apartado 9.3)

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/observaciones
III. INFORMACIÓN SOBRE RESPETO A LOS DERECHOS HUMANOS		GRI 412 y GRI 410	Apartado 9.3.	TMB desarrolla su actividad teniendo en cuenta en todo momento el respeto a los derechos humanos fundamentales
IV. INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO	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 2.1.3, 4.3.2, 5.1.2 y 5.3.	
V. SOCIEDAD				
V.1. Compromisos de la Empresa con el desarrollo sostenible	Adquisiciones en ámbito local Iniciativas sociales Fundación TMB	GRI 204	Apartados 9.1.1 y 9.2.	
V.2. Subcontratación y proveedores	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 2.1.3.	Actualmente todos los Pliegos de Condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones en materia ambiental y social
V.3. Consumidores	Perfil del Cliente de metro 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 y 4.5.	Se complementa con la información de la gestión de la COVID-19 (Capítulo 6)
V.4. Información fiscal	Beneficios obtenidos país por país Impuestos sobre beneficios pagados Subvenciones públicas del ejercicio	GRI 201.4 y GRI 207.4	Apartado 10.3.	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad.
VI. INFORMACIÓN FINANCIERA	Operaciones de tesorería y planificación financiera			
	Cuenta de pérdidas y ganancias Balance de situación a 31 de diciembre Otra información financiera	GRI 201.1 y GRI 203.1	Apartados 10.1; 10.2 y 10.4	Ver también Cuentas Anuales de la Sociedad.