



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

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

=====

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

Abril 2023



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 2022, 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 2022, 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 2022, la financiación de la Sociedad se complementa por la Autoritat del Transport Metropolità, con el reconocimiento de mayores necesidades derivadas de las bonificaciones de los títulos de transporte, de los incrementos de los gastos de energía y carburantes derivados de la situación geopolítica y de la demanda todavía débil de los primeros meses de 2022, entre otros (ver Notas 7, 7.3.1, 7.3.3 de la memoria. En este sentido, todavía se está negociando entre las Administraciones los convenios y acuerdos de financiación que deberían permitir cubrir, las mayores necesidades corrientes y de capital del sistema de transporte gestionado por la Autoritat del Transport Metropolità, en el que está integrada la Sociedad, para el año 2022 y siguientes.

Respuesta del auditor

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

Gastos de personal

Descripción

Los gastos de personal representan una parte muy relevante de los gastos 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 2022, 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 2022 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 2023

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

PROFORMA

Antoni Clapés i Donadeu (17879)

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (Sociedad Unipersonal)

CUENTAS ANUALES 2022



**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	16
NOTA 4 – NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN.....	18
NOTA 5 – INMOVILIZADO MATERIAL.....	30
NOTA 6 – INMOVILIZADO INTANGIBLE	41
NOTA 7 – ENTIDADES PÚBLICAS	42
NOTA 8 – INSTRUMENTOS FINANCIEROS	63
NOTA 9 – MONEDA EXTRANJERA.....	90
NOTA 10 – SITUACIÓN FISCAL	91
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.....	113
NOTA 16 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE	119
NOTA 17 – OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS	125
NOTA 18 – OTRA INFORMACIÓN.....	128
NOTA 19 – INFORMACIÓN SEGMENTADA.....	131

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA
BALANCE

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

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

	Nota	Año 2022	Año 2021
ACTIVO			
ACTIVO NO CORRIENTE		1.398.172.216,07	1.326.620.940,60
Inmovilizado intangible	6	5.842.436,35	5.604.676,32
Patentes, licencias, marcas y similares		3.055,50	3.505,50
Aplicaciones informáticas		5.764.168,28	5.525.958,25
Otro inmovilizado intangible		75.212,57	75.212,57
Inmovilizado material	5	730.165.432,73	670.718.871,07
Terrenos y construcciones		163.283.221,71	161.408.022,77
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		307.894.252,51	330.709.499,34
<i>Elementos de transporte</i>		<i>254.262.603,62</i>	<i>275.036.830,89</i>
<i>Otros</i>		<i>53.631.648,89</i>	<i>55.672.668,45</i>
Inmovilizado en curso y anticipos		258.987.958,51	178.601.348,96
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo	8	9.023.963,92	5.001.550,00
Instrumentos de patrimonio		7.035.274,38	5.001.550,00
Créditos a empresas		1.988.689,54	0,00
Inversiones financieras a largo plazo	8	653.140.383,07	645.295.843,21
Instrumentos de patrimonio		3.204.909,35	3.263.900,13
Valores representativos de deuda		1.443,48	1.443,48
Derivados a l/p		14.956.970,65	0,00
Otros activos financieros		22.642.823,69	24.541.232,21
Entidades Públicas	7	612.334.235,90	617.489.267,39
<i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>		<i>611.334.235,90</i>	<i>615.989.267,39</i>
<i>Otras deudas Entidades Públicas</i>		<i>1.000.000,00</i>	<i>1.500.000,00</i>
ACTIVO CORRIENTE		171.209.452,31	136.439.168,07
Existencias		9.120.904,93	8.724.460,65
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	8	145.986.055,67	122.362.613,11
Empresas del Grupo, deudores	17	417.023,00	113.205,39
Deudores varios		8.006.198,01	4.340.963,84
Personal		1.264.493,73	1.291.334,55
Otros créditos con Administraciones Públicas		21.908.974,74	22.051.069,01
Entidades Públicas	7	114.389.366,19	94.566.040,32
<i>Deudores por subvenciones Contrato Programa</i>		<i>100.649.333,83</i>	<i>85.182.564,00</i>
<i>Otras deudas Entidades Públicas</i>		<i>13.740.032,36</i>	<i>9.383.476,32</i>
Inversiones financieras a corto plazo	8	3.831.515,37	19.927,00
Derivados a c/p		3.807.088,37	0,00
Otros activos financieros		24.427,00	19.927,00
Periodificaciones a corto plazo		1.155.348,63	244.825,49
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		11.115.627,71	5.087.341,82
Tesorería		7.637.362,33	2.581.223,77
Otros activos líquidos equivalentes		3.478.265,38	2.506.118,05
TOTAL ACTIVO		1.569.381.668,38	1.463.060.108,67

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

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

	Nota	Año 2022	Año 2021
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
PATRIMONIO NETO		656.968.092,12	554.603.703,65
Fondos propios	8.10	126.365.343,12	126.365.343,12
Capital escriturado		10.226.797,48	10.226.797,48
Reservas		116.138.545,64	114.894.216,62
Resultado del ejercicio		0,00	1.244.329,02
Ajustes por cambio de valor	8	18.694.088,13	-35.283.115,33
Operaciones de cobertura		18.694.088,13	-35.283.115,33
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	15	511.908.660,87	463.521.475,86
PASIVO NO CORRIENTE	8	634.834.965,89	678.060.384,50
Provisiones a largo plazo		928.889,09	6.037.779,08
Deudas a largo plazo		633.906.076,80	672.022.605,42
Deudas con entidades de crédito		449.799.629,05	435.578.136,81
Acreedores por arrendamiento financiero		160.051.191,80	180.958.791,14
Derivados financieros		0,00	27.595.142,76
Otros pasivos financieros		24.055.255,95	27.890.534,71
PASIVO CORRIENTE		277.578.610,37	230.396.020,52
Provisiones a corto plazo	12	5.627.249,19	2.354.964,24
Deudas a corto plazo	8	106.646.223,80	83.640.523,35
Deudas con entidades de crédito		49.955.222,16	27.617.743,72
Acreedores por arrendamiento financiero		23.407.419,54	23.366.676,84
Derivados financieros		0,00	7.945.409,45
Otros pasivos financieros		33.283.582,10	24.710.693,34
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo		55.000.000,00	39.000.000,00
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		102.976.128,45	97.392.157,66
Proveedores		37.522.977,19	21.299.673,50
Proveedores, empresas del Grupo y asociadas		2.060.605,98	4.657.892,99
Acreedores varios		42.516.374,81	52.165.376,34
Personal, remuneraciones pendientes de pago		11.918.977,78	10.851.040,55
Otras deudas con Administraciones Públicas		8.957.192,69	8.418.174,28
Periodificaciones a corto plazo		7.329.008,93	8.008.375,27
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		1.569.381.668,38	1.463.060.108,67

Las notas 1 a 19 de la Memoria adjunta forman parte del Balance a 31 de diciembre de 2022.

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

Cuenta de Pérdidas y Ganancias de los ejercicios 2022 y 2021

(Euros)

	Nota	Año 2022	Año 2021
A) OPERACIONES CONTINUADAS			
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	11.1		
Ventas		211.769.749,15	171.790.623,32
Accesorios a la explotación		28.634.953,34	24.575.059,15
Subvenciones especiales		3.108.000,00	3.108.000,00
Subvenciones al servicio		374.270.937,16	361.797.231,16
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		617.783.639,65	561.270.913,63
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	11.2		
Aprovisionamientos		-12.184.280,61	-11.384.204,49
Electricidad		-50.270.889,89	-20.265.948,93
Personal		-217.691.073,10	-207.061.692,83
Servicios exteriores		-294.280.916,75	-282.133.792,63
Tributos		-211.001,37	-286.484,87
Variaciones de provisiones		121.193,03	248.046,20
Deterioro y resultado por ventas de inmovilizado		1.392.505,79	3.564.063,48
Otros resultados		0,00	0,00
TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES		-573.124.462,90	-517.320.014,07
Amortizaciones	11.3	-47.375.681,89	-48.051.112,80
Subvenciones en capital imputadas a pérdidas y ganancias	11.5	26.572.235,37	24.919.353,92
AMORTIZACIÓN NETA		-20.803.446,52	-23.131.758,88
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		-593.927.909,42	-540.451.772,95
RESULTADO FINANCIERO	11.4		
Gastos financieros por saneamiento CP		-19.667.240,56	-22.111.308,15
Resultado financiero estructural		-4.188.489,67	1.292.167,47
Beneficio por venta de instrumentos financieros		0,00	1.251.250,00
TOTAL GASTOS FINANCIEROS		-23.855.730,23	-19.567.890,68
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS ANTES DEL IMPUESTO DE SOCIEDADES		0,00	1.251.250,00
Impuesto sobre Sociedades		0,00	-6.920,98
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)		0,00	1.244.329,02
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS			
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS (Después del Impuesto sobre Sociedades)		0,00	0,00
RESULTADO DEL EJERCICIO		0,00	1.244.329,02

Las notas 1 a 19 de la Memoria adjunta forman parte de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias a 31 de diciembre de 2022.

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 31-12-2022 y 31-12-2021

(Euros)

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

	Notas	Año 2022	Año 2021
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		0,00	1.244.329,02
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
II. Por cobertura de flujos de efectivo	8	47.288.011,70	9.629.710,26
III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	15.1	75.191.506,82	161.946.876,62
B) Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		122.479.518,52	171.576.586,88
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
IX. Por cobertura de flujos de efectivo	8	6.689.191,76	8.879.165,34
X. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	15.1	-26.804.321,81	-25.164.060,96
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		-20.115.130,05	-16.284.895,62
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		102.364.388,47	156.536.020,28

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

	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 2021	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
I. Total ingresos y gastos reconocidos			1.244.329,02		-1.244.329,02	53.977.203,46	48.387.185,01	102.364.388,47
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2022	10.226.797,48		116.138.545,64		0,00	18.694.088,13	511.908.660,87	656.968.092,12

Las notas 1 a 19 de la Memòria adjunta forman parte del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto a 31 de diciembre de 2022.

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 31-12-2022 y 31-12-2021

(Euros)

	Notas	Año 2022	Año 2021
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN			
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos		0,00	1.251.250,00
2. Ajustes del resultado		43.145.477,93	38.887.539,88
a) Amortización del inmovilizado (+)	11.3	47.375.681,89	48.051.112,80
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)		-70.253,38	-69.811,89
c) Variación de provisiones (+/-)	11.2	-50.939,65	-178.234,31
d) Imputación de subvenciones (-)	11.5	-26.804.321,81	-24.919.353,92
e) Resultados por bajas y ventas del inmovilizado (+/-)	11.2	-1.392.505,79	-3.564.063,48
f) Resultados por bajas y ventas de instrumentos financieros (+/-)	8.5	0,00	-1.251.250,00
g) Ingresos financieros (-)		-1.095.703,40	-7.359.457,27
h) Gastos financieros (+)	11.4	25.190.101,71	28.170.662,95
i) Diferencias de cambio (+/-)	11.4	-6.581,64	7.935,00
k) Otros ingresos y gastos (+/-)		0,00	0,00
3. Cambios en el capital circulante		-13.617.248,40	44.991.996,82
a) Existencias (+/-)		-621.905,11	532.783,46
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	8	-14.503.502,25	44.793.172,35
c) Otros activos corrientes (+/-)	8	-910.523,14	-243.909,39
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	8	5.167.320,57	6.446.133,46
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	8	-679.366,34	-3.986.620,92
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)		-2.069.272,13	-2.549.562,14
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		-21.994.363,16	-27.036.225,12
a) Pago de intereses (-)	11.4	-23.052.973,07	-26.608.722,77
b) Cobro de dividendos (+)	8.8	435.698,40	354.966,27
c) Cobro de intereses (+)	11.4	658.189,03	727.042,74
d) Cobro (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	11.3	522.769,13	-1.073.900,70
e) Otros pagos (cobros) (+/-)	11.4	-558.046,65	-435.610,66
5. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4)		7.533.866,37	58.094.561,58

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

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

(Euros)

	Notas	Año 2022	Año 2021
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
6. Pagos por inversiones (-)		-102.162.660,86	-174.343.841,00
a) Empresas del grupo y asociadas		-3.963.423,14	0,00
b) Inmovilizado intangible	6	-1.812.208,82	-1.844.945,64
c) Inmovilizado material	5	-95.978.139,28	-171.809.166,60
e) Otros activos financieros	8	-342.348,11	0,00
g) Otros activos		-66.541,51	-689.728,76
7. Cobros por desinversiones (+)		53.781.653,48	54.851.111,70
a) Empresas del grupo y asociadas		0,00	1.412.800,00
b) Inmovilizado intangible		0,00	0,00
c) Inmovilizado material	5	0,00	2.502,13
e) Otros activos financieros		52.690.946,53	53.300.882,15
g) Otros activos	8	1.090.706,95	134.927,42
8. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (6+7)		-48.381.007,38	-119.492.729,30
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		18.078.635,72	19.618.984,72
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	15	18.078.635,72	19.618.984,72
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		28.790.209,54	41.508.136,20
a) Emisión:			
2. Deudas con entidades de crédito (+)	8	63.734.409,01	137.464.457,22
3. Deudas con empresas del Grupo y asociadas (+)		55.000.000,00	0,00
4. Otras Deudas (+)	8	2.990,00	259.345,20
b) Devolución y amortización de:			
2. Deudas con entidades de crédito (-)	8	-49.697.189,47	-57.715.666,22
3. Deudas con empresas del Grupo y asociadas (-)		-39.000.000,00	-38.500.000,00
4. Otras deudas (-)	8	-1.250.000,00	0,00
12. FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (9+10)		46.868.845,26	61.127.120,92
D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO		6.581,64	-7.935,00
E) AUMENTO / DISMIN. NETA DEL EFECTIVO O EQUIV. (5+8+12)		6.028.285,89	-278.981,80
Efectivo o equivalentes al principio del ejercicio		5.087.341,82	5.366.323,62
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio		11.115.627,71	5.087.341,82

Las notas 1 a 19 de la Memoria adjunta forman parte del Estado de Flujos de Efectivo a 31 de diciembre de 2022.

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 Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

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

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

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

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

El 18 de diciembre de 2012 el Consejo Metropolitano del AMB, constituido en Junta General de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, aprobó la modificación de los Estatutos y someter el texto refundido a información pública en 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 31-12-2022 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. El 13 de diciembre de 2009 y el 18 de abril de 2010 se inauguraron, respectivamente las líneas 9 Nord y 10 Nord, que a 31 de diciembre de 2022 constan de un total de 12 estaciones y 10,4 kilómetros de longitud. El 12 de febrero de 2016 y el 8 de septiembre de 2018 se inauguraron, respectivamente las líneas 9 Sud y 10 Sud, que a 31 de diciembre de 2022 constan de un total de 23 estaciones y 26,1 kilómetros de longitud. Con el tramo de la L9 Sud, 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 Sud, supuso por primera vez, que existiera una tarifa diferente en un sector de la red de metro, que son las estaciones Aeroport T1 y Aeroport T2 para los usuarios ocasionales. En el cuadro siguiente se muestra el calendario de entrada en funcionamiento de las diferentes estaciones de ambas líneas:

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

El 25 de julio de 2021 entró 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 cuentas anuales, con domicilio en la calle 60, nº 21-23, Sector A, Polígono Zona Franca, de la ciudad de Barcelona, que deposita sus Cuentas Anuales Consolidadas en el Registro Mercantil de Barcelona. La dominante última del Grupo es el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), con domicilio en el municipio de Barcelona, y que desde el ejercicio 2022 también presenta cuentas anuales consolidadas según criterios de contabilidad pública. El Grupo Transports Metropolitans de Barcelona no aplica el régimen de consolidación fiscal.

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

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA presta sus servicios de transporte de viajeros de forma totalmente coordinada con Transports de Barcelona, SA, bajo la denominación 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 presenta en miles de euros y los estados financieros se presentan en euros. El euro es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad.

NOTA 2 – BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

2.1 – Imagen fiel

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

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

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

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

2.2 – Aspectos críticos de la valoración y 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 y la guerra de Ucrania (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.

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

Cabe señalar que la Ley 18/2022 de 28 de septiembre, de creación y crecimiento de empresas, modifica la “Disposición adicional tercera. Deber de información” de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la cual se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, incluyendo requerimientos de información en la memoria de las cuentas anuales en relación al volumen monetario y número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad y el porcentaje que suponen sobre el número total de facturas y sobre el total monetario de los pagos a sus proveedores. No se presenta información comparativa al respecto del ejercicio 2021, considerándose las presentes cuentas anuales como iniciales a estos efectos.

NOTA 3 – APLICACIÓN DE RESULTADOS

En fecha 27 de diciembre de 2022 se firmó el Contrato Programa para la financiación del transporte regular de viajeros de TMB de Barcelona del ejercicio 2022, 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).

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 del ejercicio 2022 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 del ejercicio 2021, por 1.244 miles de euros, correspondía 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 la Junta General aprobó que este resultado del ejercicio se aplicara a las Cuentas de Reservas Voluntarias (1.120 miles de euros) y Reserva Legal (124 miles de euros), y que por su importe total sea destinado a la financiación de inversiones adicionales a las que se financian por el Contrato Programa.

Tal y como se indicaba en la nota 7 de Entidades Públicas se ha contabilizado como subvención al servicio la diferencia entre los ingresos y gastos a objeto de cubrir la cuenta de pérdidas y ganancias, por lo que el resultado del ejercicio 2022 es cero.

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 y los derivados de los contratos de leasing de trenes pagados a las entidades firmantes 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 2022 y 2021 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 costes de transacción en caso que se produzca la venta. Los cambios que se produzcan en el valor razonable se registrarán directamente a

patrimonio neto hasta que el activo cause baja del balance o se deteriore, momento en que se imputará en la cuenta de pérdidas y ganancias. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias aplicando el método del tipo de interés efectivo.

- Activos financieros a coste

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

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

Pasivos financieros

- Pasivos financieros a coste amortizado

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

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

A pesar de todo, aquellos débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual, así como otras cuentas a pagar no

comerciales, cuyos importes se prevé liquidar en el corto plazo, se valoran a valor nominal, tanto en la valoración inicial como en la valoración posterior, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no sea significativo.

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Derivados financieros y coberturas contables

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

- Coberturas de valor razonable

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

- Coberturas de flujos de efectivo

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

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

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

4.5 – Existencias

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

En el transcurso del ejercicio se han dotado 225 miles de euros de correcciones por deterioro, quedando un saldo a 31 de diciembre de 2022 de 1.136 miles de euros. En el ejercicio 2021 se dotaron 165 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 2022 y anteriores, por la Administración General del Estado (hasta el Contrato Programa 2013) y las Administraciones Consorciadas (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y AMB) que integran la Autoritat del Transport Metropolità (ver nota 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 edificios y construcciones		Instalaciones fijas	Instalaciones técnicas y Maq. y enseres		Elementos de transporte	Otros inmovilizados		
	Terrenos y bienes naturales	Edificios y Construcciones		Mobiliario	Elementos de transporte				
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2020	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 2020	1.233	43.608	336.539	189.943	8.293	671.887	47.429	178.601	1.477.533
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2022	1.233	43.608	336.539	189.943	8.293	671.887	47.429	178.601	1.477.533
(+) Adquisiciones	0	36	1.664	1.954	6	2.438	1.161	97.990	105.249
(-) Bajas	0	0	35	9	0	9	1.983	0	2.036
(-) Correcciones valorativas por deterioro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(+/-) Traspasos entre partidas	0	609	9.969	4.051	96	929	1.096	-17.603	-853
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022	1.233	44.253	348.137	195.939	8.395	675.245	47.703	258.988	1.579.893
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2020	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, reducc. o trasp.	0	0	149	226	19	44	0	0	438
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2020	0	22.116	197.856	141.243	6.620	396.850	42.129	0	806.814
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2022	0	22.116	197.856	141.243	6.620	396.850	42.129	0	806.814
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	0	1.282	9.121	7.358	308	24.141	2.738	0	44.948
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0	1	0	0	0	1
(-) Disminuc. por salidas, bajas, reducc. o trasp.	0	0	35	8	0	9	1.983	0	2.035
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022	0	23.398	206.942	148.593	6.929	420.982	42.884	0	849.728
V.NETO CONT., SALDO FINAL EJERCICIO 2022	1.233	20.855	141.195	47.346	1.466	254.263	4.819	258.988	730.165

5.2 – Inversiones del año

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

(Miles de euros)	Año 2022
Compra trenes	51.979
Vías	20.679
Remodelación de estaciones/red	6.134
Intereses intercalarios trenes	1.982
Equipos informáticos	3.957
Remodelación trenes serie 2100	3.645
Elementos movilidad pasaje (ascensores/escaleras mec.)	2.078
Señales, Enclavamientos y Telemando	1.876
Mejoras trenes	4.031
Mejoras edificios/talleres	1.380
Equipos de medida y laboratorio	905
Sistema de voz y datos	787
Material de reserva de trenes	631
Climatización	534
Sistemas seguridad y protección contra incendios	524
Sistema de información al pasaje	516
Sistema de validación y venta	449
Puertas de andén	431
Maquinaria y utillaje mantenimiento	365
Túneles y máquinas de lavado	300
Megafonía e interfonía	215
Vehículos mantenimiento	197
Centro transformación	165
Subcentrales	159
Electrificación líneas y alumbrado	143
Funicular revisión y material de reserva	107
Radiocomunicaciones	86
Centro médico (Colaboradora)	36
Mobiliario industrial y oficinas	32
Simulador conducción trenes	19
Pozos de ventilación y ventilación estaciones/túneles	16
Centro médico (Prevención)	14
Varios	877
Total	105.249

A efectos del Contrato Programa, las inversiones, considerando las correspondientes a inmovilizado intangible, han sido de 40.031 miles de euros.

(Miles de euros)	Año 2021
Opción compra trenes renting s.5000	110.175
Compra trenes	31.947
Remodelación de estaciones/red	6.313
Mejora trenes	6.784
Vías	3.652
Remodelación trenes serie 2100	3.648
Mejoras edificios/talleres	3.561
Intereses intercalarios trenes y otros	1.112
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.

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

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Construcciones	141.410	137.305
Resto de inmovilizado material:		
- Maquinaria	101.711	95.260
- Mobiliario	5.518	4.870
- Equipos para procesos de información	14.628	13.574
- Elementos de transporte	296.479	253.049
- Repuestos	22.846	23.821
Total resto de inmovilizado material	441.182	390.574
Total inmovilizado material	582.592	527.879

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 2022	Subvenciones	Coste de los activos	Valor neto
(Miles de euros)	recibidas	relacionados	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	5.654
Subvención ATP-ATO trenes Can Cuiàs	12.403	12.403	2.960
Subvención 16 puertas frontales trenes L-9	6.350	6.357	3.054
Subvención MOU TV	350	367	0
Subvención 6 trenes S/9000	43.674	43.674	30.632
Subvención Wifi Ciudadano	395	395	108
Subvención IDAE- Iluminación túnel	206	1.236	1.121
Subvención vehículos eléctricos	90	795	454
Subvención 12 trenes	92.118	94.830	86.119
Subvención 42 trenes	152.175	161.187	161.187
Subvención 8 trenes	24.107	24.826	24.826
Subvención 39 trenes	110.175	110.175	95.661
Subv. Digitalización	1.154	1.282	1.282
Ingreso en capital Colaboradora INSS	1.711	1.711	1.711
TOTAL	490.494	504.869	414.769

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

Año 2021	Subvenciones	Coste de los activos	Valor neto
(Miles de euros)	recibidas	relacionados	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.

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 2022

(Miles de euros)

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

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 2022 se ha contabilizado como inversión en curso un importe de 5.075 miles de euros. El contrato se firmó en fecha 22 de noviembre de 2019.

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 total de 6.344 miles de euros, de los cuales a 31 de diciembre de 2021 se contabilizó como inversión en curso un importe de 3.806 miles de euros. El contrato se firmó en fecha 22 de noviembre de 2019.

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

5.8 – Bajas y deterioro de inmovilizado material

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

Año 2022 (Miles de euros)	Valor inventario	Importe amortizado	Ingresos	Resultado
Baja material de parque	1.975	1.975	0	0
Desguace equipos de vigilancia	20	20	0	0
Desguace puertas M-90	15	15	0	0
Desguace bomba agotamiento	3	2	0	-1
Desguace maq., inst. y utillaje de talleres	6	6	0	0
Desguace elementos periféricos	8	8	0	0
Desguace aire acondicionado bateadora	9	9	0	0
Total	2.036	2.035	0	-1

Año 2021 (Miles de euros)	Valor inventario	Importe amortizado	Ingresos	Resultado
Desguace ascensores y escaleras mecánicas	150	150	0	0
Desguace equipos audiovisuales	19	19	0	0
Desguace maq., inst. y utillaje de talleres	179	178	0	-1
Venta cuatro furgonetas	44	44	3	3
Total	392	391	3	2

5.9 – Compromisos de adquisición de inmovilizado y fuentes de financiación

A 31 de diciembre de 2022 los compromisos de adquisición de inmovilizado de la Sociedad son de 251.804 miles de euros (a 31 de diciembre de 2021 eran de 298.342 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 2022 y 2021 han sido los siguientes:

(Milers d'euros)	Aplicaciones informáticas	Cesión Jocs Florals	Otros inmovilizados	Total
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
SALDO INICIAL BRUTO, EJERCICIO 2022	42.784	225	78	43.087
(+) Adquisiciones	1.812	0	0	1.812
(-) Bajas	0	0	0	0
(+/-) Traspasos de otras partidas	853	0	0	853
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022	45.449	225	78	45.752
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
AMORT. ACUM., SALDO INICIAL EJERCICIO 2022	37.258	150	74	37.482
(+) Dotación a la amortización del ejercicio	2.427	0	0	2.427
(+) Aumentos por adquisiciones o traspasos	0	0	0	0
(-) Disminución por salidas, bajas, reducciones o traspasos	0	0	0	0
SALDO FINAL BRUTO, EJERCICIO 2022	39.685	150	74	39.909
VALOR NETO CONTABLE, SALDO FINAL EJERCICIO 2022	5.764	75	4	5.843

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 2022	Any 2021
Investigación y desarrollo	72	72
Aplicaciones Informáticas	33.933	31.607
Total	34.005	31.679

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 2022 y 2021.

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 2021 se habían firmado Contratos Programa para los períodos 1990-1993, 1995-1997 (con regularización año 1994), 1999-2001 (con regularización año 1998), 2002-2004, 2005-2006, 2007-2008, 2009-2010, 2011-2012, 2013, 2014-2017 y 2018-2021.

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

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

Atendiendo a este convenio de financiación, el incremento de necesidades de los operadores por gasto corriente derivadas de nuevos servicios futuros no considerados en el escenario del

Plan Marco de Financiación 2014-2031 irán a cargo de la Administración solicitante del nuevo servicio.

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

En fecha 19 de diciembre de 2022 el Consejo de Administración de la ATM ha aprobado el Contrato Programa de TMB 2022, en el que se recogen las necesidades previstas por TMB y las aportaciones de la ATM, que junto con las subvenciones finalistas por la bonificación de títulos de transporte (según acuerdo del Consejo de Administración de la ATM de 26 de julio de 2022, nota 16.1) y una parte de los fondos de reserva disponibles a 31-12-2021, conforman la financiación del ejercicio, con el compromiso de establecer los mecanismos necesarios para equilibrar las necesidades y la financiación del servicio prestado por TMB en los Contratos Programa futuros.

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

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

Las subvenciones para los ejercicios en curso tienen como objetivo, entre otros, garantizar el equilibrio de las Cuentas Anuales de TMB (resultado del ejercicio). En relación a este Contrato Programa el pacto onceavo establece el objetivo de firmar un Contrato Programa para las necesidades del período 2022-2025 antes del 31 de diciembre de 2022 y el compromiso de la

ATM para realizar las gestiones pertinentes para que los presupuestos del año 2023 de las Administraciones Consorciadas incluyan una partida presupuestaria lo más cercana posible a las necesidades previstas. El Contrato Programa 2022-2025 no se ha podido firmar antes de 31 de diciembre de 2022.

En la presente nota se hace una enumeración de los objetivos que persiguen los Contratos Programa, y la descripción de los principales aspectos económicos que se recogen en el Contrato Programa 2022 y el compromiso de atender el servicio de la deuda derivado del Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero del Sistema de Transporte, como ejecución del Plan Marco 2014-2031.

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

7.1 – Objetivos del Contrato Programa 2022

El objeto del Contrato Programa 2022 es el de recoger las condiciones de financiación del transporte regular de viajeros de TMB. Los objetivos son los siguientes:

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

7.2 – Liquidación del Contrato Programa 2018-2021

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

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

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

(Miles de euros) COMISSION DE SEGUIMIENTO CP 2021	
Liquidación CP 2021	2021
Total aportaciones 2021	690.937
Fondo reserva CP 2019	3.656
Fondo reserva CP 2020	19.324
Total	713.916
Necesidades reales año 2021	713.916
Total	713.916

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

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

7.3 – Contrato Programa 2022. Necesidades y aportaciones

7.3.1 Necesidades a subvencionar

El Contrato Programa 2022 recoge, en el pacto tercero, la previsión de necesidades de TMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA) a subvencionar por la ATM para el ejercicio 2022 tal como se indica a continuación:

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

1) Las inversiones de la flota de Bus se financiaran con aportaciones de la ATM en un periodo de 8 años.

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

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

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

- Las cuotas de arrendamiento financiero para la compra de 6 trenes de la Línea 9. Esta compra fue autorizada por el Consejo de Administración de la ATM en sesiones de 24 de julio de 2008 y 23 de diciembre de 2008, cuyas obligaciones económicas se han incorporado a las necesidades de los 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 2022, la inversión acumulada de estos trenes, excluidos los intereses intercalarios, es de 92.118 miles de euros, igual que a 31 de diciembre de 2021. Las obligaciones económicas de estos contratos se incorporarán en los Contratos Programa.
- El Consejo de Administración de la ATM de fecha 13 de diciembre de 2018 aprobó la renovación de 42 trenes de las series 3000 y 4000 por un importe total previsto de 378.000 miles de euros, pero finalmente la licitación se adjudicó por un importe de 268.100 miles de euros. En el ejercicio 2022, la inversión acumulada en la adquisición de estos trenes es de 152.175 miles de euros (106.540 miles de euros en el ejercicio 2021), excluidos los intereses intercalarios. La incorporación de las necesidades derivadas de este acuerdo, se incluirá en los Contratos Programa a subscribir entre la

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

- El Consejo de Administración de la ATM de fecha 21 de diciembre de 2020 aprobó la adquisición de 8 trenes de la serie 7000 por un importe total previsto de 50.752 miles de euros, los cuales ya se contemplaban en la licitación de los 42 trenes como posible ampliación. En fecha 17 de diciembre de 2021, la ATM envió una carta al Consejero Delegado de TMB informando que la Directora General de Transports i Mobilitat había comunicado a la ATM que la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad y Agencia Urbana había firmado la resolución pertinente de otorgamiento de los fondos del Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada con los entornos urbanos y metropolitanos (Next Generation), donde se incluía la adquisición de 4 unidades de metro (4 trenes) por un importe total de 25.276 miles de euros. En el ejercicio 2022, la inversión acumulada en la adquisición de estos trenes es de 24.107 miles de euros (17.763 miles de euros en el ejercicio 2021). La incorporación de las necesidades de este acuerdo por la parte no cubierta por dichos fondos europeos, se incluirá en los siguientes Contratos Programa a suscribir entre la Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.
- Adicionalmente, el Consejo de Administración de la ATM de fecha 26 de mayo de 2021 aprobó aceptar la propuesta de modificación, cesión, ejercicio de opción de compra por parte de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y resolución del contrato marco y de arrendamiento, previo suministro, de 39 trenes por un importe total de 110.175 miles de euros. La incorporación de las necesidades derivadas de la adquisición de estos trenes, se incluirá en los Contratos Programa a suscribir entre la Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA.
- En fecha 19 de diciembre de 2022, el Consejo de Administración de la ATM reconoció las necesidades de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA por un total de 7.900 miles de euros, con los objetivos de, por un lado, incrementar la participación pública en la sociedad SOC Mobilitat (3.950 miles de euro) y por otro

lado, suscribir un crédito subordinado por parte de SOC Mobilitat (3.950 miles de euros).

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

7.3.3 Resultado a liquidar del ejercicio 2022 respecto a la previsión de Contrato Programa.

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

Año 2022 (real)			
SUBVENCIONES (Miles de euros)	METRO	TB	TOTAL
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias (1)	212.522	266.947	479.469
Necesidades cuenta de perdidas y ganancias por canon L9/L10 (2)	113.919	0	113.919
Necesidades cuenta de pérdidas y ganancias por rénting de trenes	47.830	0	47.830
Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	26.900	0	26.900
Amortización leasing 6 trenes s/9000	2.260	0	2.260
Amortización leasing 12 trenes	5.137	0	5.137
Amortización leasing 42 trenes	303	0	303
Amortización lease back 39 trenes	14.881	0	14.881
Plan mejora de Bus y Metro (3)	18.043	40.671	58.714
Aportación diferida ATM	3.140	0	3.140
Aportación SOC Mobilitat (notas 15.1 i 8.8)	3.950	3.950	7.900
Total	448.885	311.568	760.453

(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 119.527,4 miles de euros, de los cuales 5.608,1 miles de euros han sido cubiertos con parte de los ingresos tarifarios asociados a la conexión con el aeropuerto de Barcelona con motivo de la entrada en funcionamiento en el año 2016, de un nuevo tramo de la línea 9 del metro desde Zona Universitaria hasta el aeropuerto de Barcelona-El Prat (L9 SUD.)

(3) Corresponde a inversiones ejecutadas en el ejercicio 2022 para la mejora del estado de los activos de Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, sin otra financiación finalista.

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

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

(*) Esta subvención, esta previsto que se formalice en el ejercicio 2023.

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

Año 2022 (Miles de euros)	Total
Necesidades Reales	760.453
Financiación necesidades 2022 (1)	
<i>Aportaciones recibidas de la ATM</i>	574.498
<i>Aportación por servicios prestados</i>	-419
<i>Total Aportaciones recibidas de ATM</i>	574.079
Fondo de Reserva CP 2020	1.217
Fondo de Reserva CP 2020 aplicado a canon ferroviario	8.114
Resto Fondo de Reserva CP 2020	29.795
Aportación bonificación títulos de transporte (2)	44.809
Aportación adicional CP 19-12-2022 (a liquidar periodo 2023-2028)	102.439
Total financiación necesidades 2022	760.453

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

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

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

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

Fondo Reserva CP 2020 (Miles de euros)	Total
Fondo de Reserva total CP 2020 pendiente de aplicar a 31-12-2021	39.917
Fondo de Reserva CP 2020	-1.217
Fondo de Reserva CP 2020 aplicado a canon ferroviario	-8.114
Resto Fondo de Reserva CP 2020	-29.795
Fondo de Reserva CP 2020 pendiente de aplicar a 31-12-2022	791

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. En fecha 20 de mayo de 2022 se publica la Orden Ministerial de otorgamiento de las ayudas de la primera convocatoria del programa. Los ajustes otorgados son los 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

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

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

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

Año 2022	METRO	TB	TOTAL
SANEAMIENTO DEUDA CP 2009-2016			
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	349.496	0	349.496
ATM Aportación diferida 2017-2022	3.140	0	3.140
Cobros año 2022	-30.040	0	-30.040
Total saneamiento deuda CP 2009-2016 (1)	322.596	0	322.596
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 2011-2021	-21.009	0	-21.009
Cobros año 2022	-2.260	0	-2.260
Total inversión 6 trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011	20.406	0	20.406
INVERSIÓN 12 TRENES año 2018			
Año 2018	32.241	0	32.241
Año 2019	20.169	0	20.169
Año 2020	35.692	0	35.692
Año 2021	4.016	0	4.016
Cobros años 2019-2022	-13.473	0	-13.473
INVERSIÓN 12 TRENES año 2018	78.645	0	78.645
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
Año 2022	45.635	0	45.635
Cobros años 2021-2022	-492	0	-492
INVERSIÓN 42 TRENES año 2019	151.683	0	151.683
INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)			
Año 2020	2.538	0	2.538
Año 2021	6.343	0	6.343
Año 2022	3.172	0	3.172
INVERSIÓN 8 TRENES año 2020 (50%)	12.053	0	12.053
INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)			
Año 2021	110.175	0	110.175
Cobros años 2021-2022	-30.762	0	-30.762
INVERSIÓN 39 TRENES año 2021 (LEASE-BACK)	79.413	0	79.413
RESTO ATM			
Subvención corriente año 2022 (sin renting)	326.441	266.947	593.388
Subvención plan de mejoras bus y metro año 2022	18.043	40.671	58.714
Subvención SOC Mobilitat	3.950	3.950	7.900
Cobros año 2022	-301.246	-166.826	-468.072
Total resto ATM	47.188	144.742	191.930
FONDO DE RESERVA 2020	0	-791	-791
Total a cobrar por TMB	711.984	143.951	855.935

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

Las subvenciones corrientes incluyen los intereses del saneamiento financiero calculados al tipo del 5,83%.

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

Año 2021	METRO	TB	TOTAL
SANEAMIENTO DEUDA CP 2009-2016			
ATM Contrato de Refinanciación y Saneamiento Financiero	375.496	0	375.496
ATM Aportación diferida 2017-2022	6.279	0	6.279
Cobros año 2021	-29.139	0	-29.139
Total saneamiento deuda CP 2009-2016 (1)	352.636	0	352.636
INVERSIÓN 6 TRENES L9 CP 2009-2010 y AÑO 2011			
Año 2009	15.039	0	15.039
Año 2010	16.082	0	16.082
Año 2011	12.554	0	12.554
Cobros años 2011-2020	-18.820	0	-18.820
Cobros año 2021	-2.189	0	-2.189
Total inversión 6 trenes L9 CP 2009-2010 y año 2011	22.666	0	22.666
INVERSIÓN 12 TRENES AÑO 2018			
Año 2018	32.241	0	32.241
Año 2019	20.169	0	20.169
Año 2020	35.692	0	35.692
Año 2021	4.016	0	4.016
Cobros 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

(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 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.

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

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

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 2022 y 2021 de ambas Entidades con Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es la siguiente, en miles de euros:

Año 2022				
(Miles de euros)	Ayuntamiento	AMB	Otras Administraciones	Total
<u>Otras Deudas a largo plazo</u>				
Tarifación Social	0	1.000	0	1.000
Total Otras Deudas a largo plazo	0	1.000	0	1.000
<u>Otras deudas a corto plazo</u>				
Tarifación Social	0	500	0	500
Fondos europeos-Gencat (notas 15.1 i 7.3)	0	0	12.054	12.054
MITMA (nota 15.1)	0	0	1.154	1.154
MOVES-ICAEN (nota 15.1)	0	0	30	30
Cámara de Compensación M-Card	2	0	0	2
Total Otras Deudas a corto plazo	2	500	13.238	13.740
Total	2	1.500	13.238	14.740

Año 2021

(Miles de euros)	<u>Ayuntamiento</u>	<u>AMB</u>	<u>Otras Administraciones</u>	<u>Total</u>
<u>Otras Deudas a largo plazo</u>				
Tarifación Social	0	1.500	0	1.500
Total Otras Deudas a largo plazo	0	1.500	0	1.500
<u>Otras deudas a corto plazo</u>				
Tarifación Social	0	500		500
Fondos europeos-Gencat (notas 15.1 i 7.3)	0	0	8.882	8882
Cámara de Compensación M-Card	2	0		2
Total Otras Deudas a corto plazo	2	500	8.882	9.384
Total	2	2.000	8.882	10.884

- 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 firmó 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 29 de junio de 2021 se firmó un convenio entre el Àrea Metropolitana de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA en el cual se establecía la financiación de tarificación social para el año 2021 por un importe de 7.770 miles de euros, que se cobró en su totalidad.
- c) En fecha 31 de mayo de 2022 el Consejo Metropolitano del Àrea Metropolitana de Barcelona autorizó y dispuso las transferencias corrientes a la compensación derivada del sistema de tarificación social metropolitana del año 2022 por importe de 4.662 miles de euros a favor de Transports de Barcelona, SA y por importe de 3.108 miles de euros

a favor de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. Las transferencias se han hecho efectivas en su totalidad.

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:

Fecha valor	Administración	Concepto	Total
27-01-2023	Administraciones por CP	Subvención 2022	22.341
31-01-2023	Administraciones por CP	Subvención 2023	7.887
27-02-2023	Administraciones por CP	Subvención 2022	22.341
Total			52.569

7.8 - Impacto económico Covid-19 y guerra Ucrania

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

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

Como se puede ver en el cuadro, en el año 2022, el impacto más significativo de la covid-19 se ha debido a la pérdida de ingresos de explotación, básicamente al descenso de la recaudación derivada de la venta de títulos de transporte (66.013 miles de euros en el año 2022 y 185.035 miles de euros en el año 2021). Otro capítulo importante del impacto de la covid-19 ha sido el de mayores gastos de explotación, que ha supuesto 6.107 miles de euros (13.988 miles de euros en el año 2021). En concreto, este impacto se ha vinculado a actuaciones relacionadas con la limpieza y desinfección de vehículos e instalaciones, actuaciones en vehículos y edificios, y material sanitario, entre otros.

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

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 2022 y 2021, 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 2022 (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			19.851	19.851
Activos financieros a coste amortizado			615.126	615.126
Activos financieros a coste	3.205	1		3.206
Derivados de cobertura			14.957	14.957
Total	3.205	1	649.934	653.140

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 2022 (Miles de euros)	ACTIUS FINANCERS A CURT TERMINI			
	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Categorías				
Activos financieros a coste amortizado			124.102	124.102
Derivados de cobertura			3.807	3.807
Total	0	0	127.909	127.909

Año 2021 (Miles de euros)	ACTIUS FINANCERS A CURT TERMINI			
	Instrumentos de Patrimonio	Valores representativos de deudas	Créditos, derivados y otros	Total
Categorías				
Activos financieros a coste amortizado			100.331	100.331
Total	0	0	100.331	100.331

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:

Any 2022	Data de constitució	Capital Social	Participació Metro	
			Import	%
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
TOTAL			3.205	

Año 2021	Fecha de constitución	Capital Social	Participación Metro	Importe	%
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 2021 eran de 33.893 miles de euros y su patrimonio neto 33.010 miles de euros. En fecha 13 de septiembre de 2010 se produjo la fusión entre las sociedades Operadora del Tramvia Metropolità, SA y Tramvia Metropolità, SA, quedando la participación de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en el 2,5% del capital

social con 32.105 acciones de 16,40 euros de valor nominal cada una. En fecha 18 de junio de 2021, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 185 miles de euros en concepto de dividendo a cuenta del año 2020. En fecha 27 de junio de 2022, Ferrocarril Metropolita de Barcelona SA ha cobrado 215 miles de euros en concepto de dividendo a cuenta del año 2021.

- 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 18 de junio de 2021, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA cobró 170 miles de euros en concepto de dividendo del año 2020. En fecha 27 de junio de 2022, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha cobrado 220 miles de euros en concepto de dividendo del año 2021. Los fondos propios de esta sociedad a 31 de diciembre de 2021 eran de 33.432 miles de euros y su patrimonio neto de 32.873 miles de euros.

b) Otros activos financieros a largo plazo

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

(Miles de euros)	Saldo	Saldo
	31-12-2022	31-12-2021
Prestamos al personal	2.755	2.412
Materialización de provisiones	8.952	8.758
Fianzas y depositos	37	21
Imposiciones a largo plazo	10.899	13.350
Total	22.643	24.541

Préstamos al personal

Se relacionan seguidamente con sus características de vencimiento y rentabilidad.

Año 2022	Importe (Miles de euros)	Tipo	Vencimiento
Al personal	2.755	3%-4,25%	En 3-6 anys
TOTAL	2.755		

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

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

Imposiciones a largo plazo y materialización de provisiones

Las imposiciones a largo plazo corresponden a la materialización en una cartera de valores de los fondos de Contrato Programa recibidos para financiar los gastos por pensiones que se devenguen a partir del año 2013. En el ejercicio 2022 se ha aplicado un importe de 1.102 miles de euros, y 1.267 miles de euros en 2021 (nota 14).

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

8.1.2 – Pasivos financieros

Año 2022 (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	609.851		13.954	623.805
	Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias			10.101	10.101
	Derivados de cobertura			0	0
Total		609.851	0	24.055	633.906

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 2022 (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	73.363		182.302	255.665
	Pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias				0
	Derivados de cobertura				0
Total		73.363	0	182.302	255.665

Año 2021 (Miles de euros)	PASIVOS FINANCIEROS A CORTO PLAZO			
	Deudas con entidades de crédito	Obligaciones y otros valores negociables	Derivados y otros	Total
Categorías				
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

a) Pasivos financieros a largo plazo

Corresponden a los siguientes conceptos, en miles de euros:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
a) Endeudamiento con Entidades de Crédito	449.800	435.578
b) Plan de Pensiones aportaciones futuras a largo plazo (nota 8.1.1b)	1.152	8.868
c) Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 14)	2.605	6.165
d) Plan de Pensiones previsión déficit 2022 (nota 14)	8.200	0
e) Leasings	160.051	180.959
f) Derivados a largo plazo	0	27.595
g) Otras deudas (materialización de provisiones) (nota 8.1.1b)	8.952	8.758
h) Fianzas y depósitos	646	350
i) Otras deudas con acreedores a largo plazo	2.500	3.750
Total	633.906	672.023

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

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

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 19 de septiembre de 2019 se firmó un préstamo con BEI de hasta 205.000 miles de euros (ampliado en noviembre de 2020 a 245.000 miles de euros) con vencimiento final en el año 2055 y carencia de amortización de principal de 4 años. Cada disposición será un 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 los años 2021 y 2022 no se han hecho disposiciones.
- En fecha 2 de octubre de 2019 se firmó un préstamo con Bankinter por 6.412 miles de euros con vencimiento en el año 2039 y carencia de amortización de principal de 3 años. Durante el año 2021 se hicieron las tres últimas disposiciones por un total de 4.168 miles de euros. A 31 de diciembre de 2021 el crédito quedó 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 realizó la primera disposición de 17.763 miles de euros. Durante el año 2022 se han dispuesto 3.172 miles de euros. A 31 de diciembre de 2022 se ha dispuesto un total de 20.935 miles de euros.
- 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 2022 no se han 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. Durante el año 2022 se han hecho disposiciones por un importe total de 42.032 miles de euros.

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

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

En el ejercicio 2019 se produjo la entrada de un tren, en el ejercicio 2020 entraron 9 trenes más, y en el ejercicio 2021 entraron 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 4.758 miles de euros están dispuestos a 31 de diciembre de 2022 (3.489 miles de euros en 2021).
- En Fecha 3 de junio 2021 se ha formalizó 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 formalizó 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 formalizó 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 2022 (Miles de euros)	Vencimientos						
	Total	2024	2025	2026	2027	2028	Resta
Amortización capital	160.051	15.100	15.445	15.792	16.149	16.510	81.055
Total	160.051	15.100	15.445	15.792	16.149	16.510	81.055

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

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 2022	Año 2021
Por préstamos bancarios	48.246	26.670
Por intereses devengados pendientes de pago	1.709	948
Total	49.955	27.618

Deudas con Acreedores por arrendamiento financiero

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Deuda por leasing de trenes	22.187	22.506
Deuda por intereses de leasing	1.220	861
Total	23.407	23.367

Otros pasivos financieros

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Proveedores de inmovilizado	30.170	20.900
Fianzas y depósitos recibidos	104	111
Deudas transformables en subvenciones, donaciones y legados (nota 7)	239	235
Otras deudas con entes públicos a corto plazo	1.250	1.250
Plan de Pensiones amortización déficit 2020 (nota 14)	1.273	1.992
Otras deudas	248	223
Total	33.284	24.711

Remuneraciones pendientes de pago

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Periodificación de las gratificaciones extraordinarias	11.560	10.647
Sueldos y salarios pendientes de pago	323	162
Retenciones a los empleados y otros	36	42
Total	11.919	10.851

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

Para el ejercicio 2022 corresponden al saldo de la cuenta corriente por asistencia financiera con Projectes i Serveis de Mobilitat, SA por 55.000 miles de euros. Para el año 2021 el saldo de la cuenta corriente por asistencia financiera era de 39.000 miles de euros con Transports de Barcelona, SA (Nota 17).

d) Resto de débitos y créditos a pagar

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Proveedores	37.523	21.300
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	2.061	4.658
Acreedores	17.167	38.116
Ifercat	24.128	11.767
Cuentas como empresa colaboradora con la Seg. Social	1.221	2.282
Total	82.100	78.123

“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 1.222 miles de euros (2.282 miles de euros en el ejercicio 2021). En el ejercicio 2022 se han aplicado 36 miles de euros (91 miles de euros en el ejercicio 2021) para realizar inversiones en los locales comprados en 2018, sede del 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 10.899 miles de euros a 31 de diciembre de 2022, 13.350 miles de euros a 31 de diciembre de 2021 y la materialización de provisiones (con un valor contable de 8.952 miles de euros a 31 de diciembre de 2022, 8.758 miles de euros a 31 de diciembre de 2021).

Para ambos conceptos también se han clasificado como pasivos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias los pasivos asociados por un importe de 18.301 miles de euros (17.623 miles de euros a 31 de diciembre de 2021). Para estos activos financieros

clasificados en esta categoría, la variación en el valor razonable ha sido equivalente a la variación en el valor razonable de los pasivos financieros asociados y por tanto también designados en esta categoría.

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 2022 (Miles de euros)	Creditos, derivados y	Total
Pérdidas por deterioro al inicio del ejercicio 2022	150	150
Dotaciones	12	12
Aplicaciones	-100	-100
Pérdidas por deterioro al final del ejercicio 2022	62	62

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

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

Año 2022		ACTIVOS FINANCIEROS	
(Miles de euros)	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo	
Activos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0		0
Activos financieros a coste amortizado	0		154
Activos financieros a coste	436		0
Total	436		154

Año 2021		ACTIVOS FINANCIEROS	
(Miles de euros)	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo	
Activos 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 2022		PASIVOS FINANCIEROS	
(Miles de euros)	Pérdidas (-) o ganancias netas (+)	Ingresos financieros por aplicación del tipo de interés efectivo	
Pasivos a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias	0		0
Pasivos financieros a coste amortizado	0		-17.709
Derivados de cobertura (nota 8.6.2)	47.288		0
Total	47.288		-17.709

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

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 2022 y 2021 es:

(Miles de euros)	Año 2022		Año 2021	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
	Coberturas de flujos de efectivo	18.764	0	0

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

8.6.2 – Ingresos y gastos en patrimonio neto

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

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 2022 y 2021 las empresas del Grupo y asociadas de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA presentaban los siguientes valores contables:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Transports Metropolitans de Barcelona, SL	0	0
Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	5.002	5.002
SOC Mobilitat	2.034	0
Total	7.036	5.002

- 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 vendió 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 suscribe 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 suscribe 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 31-12-2022, los fondos propios totales son de 72.621 miles de euros (66.626 miles de euros en el ejercicio 2021), con un capital social de 10.003 miles de euros y un beneficio del ejercicio 2022 de 5.995 miles de euros (en el año 2021 el beneficio fue de 1.323 miles de euros).

Durante los ejercicios 2022 y 2021, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA no ha cobrado dividendos de esta sociedad.

- Societat Catalana per a la Mobilitat SA

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 suscribió 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 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. En fecha 26 de octubre de 2022 la Junta General de la Sociedad acordó y aprobó la ampliación de capital por un importe de 3.950 miles de euros de los cuales 1.975 miles de euros fueron suscritos por Ferrocarril Metropolità de Barcelona y el resto (1.975 miles de euros) por Transports de Barcelona, SA, representando la participación de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA en esta sociedad un 15%, igual que la participación de Transports de Barcelona, SA (15%). Con esta operación el valor en libros de las acciones de SOC Mobilitat, SA es de 2.034 miles de euros para cada una de las sociedades, de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA. Adicionalmente, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA junto con Transports de Barcelona, SA le concedieron un crédito subordinado por un importe total de 3.950 miles de euros (50% para cada sociedad).

En el balance cerrado a 31-12-2022, el patrimonio neto es de 18.809 miles de euros (9.100 miles de euros en el ejercicio 2021) con unos fondos propios totales de 13.429 miles de euros (9.026 miles de euros en el ejercicio 2021), un capital social de 13.823 miles de euros (9.874 miles de euros en el ejercicio 2021), y un beneficio en el ejercicio 2022 de 453 miles de euros (206 miles de euros en el ejercicio 2021). El resultado de explotación del ejercicio 2022 ha sido de 3.376 miles de euros (4.995 miles de euros en el ejercicio 2021).

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 2022 y 2021:

BALANCE DE SITUACIÓN	(Miles de euros)	
	<u>Año 2022</u>	<u>Año 2021</u>
Activo		
Activo no corriente	1.938.856	1.715.862
Activo corriente	268.183	290.051
Total Activo	2.207.039	2.005.913
Patrimonio Neto y Pasivo		
Patrimonio Neto	1.004.815	863.909
Pasivo no corriente	868.589	881.551
Pasivo corriente	333.635	260.453
Total Pasivo	2.207.039	2.005.913
<u>CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS</u>		
Ingresos	1.009.245	906.511
Gastos de explotación	-977.830	-884.668
Gastos financieros	-24.498	-20.195
Particip.en beneficios soc.puestas en equivalencia	508	831
Resultado antes impuestos	7.425	2.479
Impuesto sobre sociedades	-201	-55
Resultado consolidado del ejercicio	7.224	2.424

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 2022 y 2021 son los siguientes:

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

(*) Los importes en positivo/negativo son importes a favor/en contra de Ferrocarril Metropolità de Barcelona S.A

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

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 2022 y 2021, las partidas que componen los fondos propios han presentado las siguientes variaciones:

Any 2022 (Milers d'euros)	Saldo 01-01-2022	Aplicació Resultat	Resultat 2022	Saldo 31-12-2022
Capital Subscrit	10.227	0	0	10.227
Reserva Legal	643	124	0	767
Altres Reserves	114.251	1.120	0	115.371
Resultats de l'exercici positius	1.244	-1.244	0	0
Total	126.365	0	0	126.365

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
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

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 red denominar el capital social en euros.

Después de esta red denominación el capital social se fija en diez millones doscientos veintiséis mil setecientos noventa y siete euros con cuarenta y ocho céntimos (10.226.797,48) representado por acciones nominativas completamente liberadas.

Las acciones están distribuidas en dos series: Serie A) de un millón novecientos 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 Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en virtud de la Ley 31/2010 del 3 de agosto, aprobada por unanimidad por el Parlament de Catalunya, y en la misma fecha el Consejo Metropolitano del Àrea Metropolitana de Barcelona adoptó la adscripción al AMB de las sociedades mercantiles de capital íntegramente público Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y Transports de Barcelona, SA. El AMB sucede a la EMT en la titularidad de las acciones de las sociedades mercantiles en las que ésta participaba según la citada ley.

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

c) Reserva Legal

El artículo 274 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de 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 2022 y 2021, son las siguientes:

Año 2022 CLASIFICACIÓN POR MONEDAS	Libra esterlina	Euro	Dólar USA	Euro
	Servicios recibidos	33.000	39.373	7.429
Total	33.000	39.373	7.429	7.175

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

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

(Miles de euros)	Año 2022		Año 2021	
	Deudores	Acreedores	Deudores	Acreedores
Administraciones Públicas Deudoras				
Por IVA	20.957		21.191	
Por IVA criterio de caja	1		1	
Por IVA Intracomunitario	3		2	
Por Impuesto sobre Sociedades	948		857	
Administraciones Públicas Acreedoras				
Por IRPF (Retenciones mes de diciembre)		4.646		4.332
Por Seguridad Social (Cuotas mes de diciembre)		4.311		4.086
Total	21.909	8.957	22.051	8.418

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

- a) Liquidaciones del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2022 pendientes de devolución por 948 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 2022, la deuda por IVA pendiente de cobro es de 20.957 miles de euros, de los cuales 8.507 miles de euros, 3.954 miles de euros y 8.497 miles de euros corresponden a las liquidaciones de los meses de octubre, noviembre y diciembre 2022, respectivamente. En fecha 30 de enero de 2023 se han cobrado 8.507 miles de euros correspondientes a la liquidación del IVA del mes de octubre 2022.

10.3 – Impuesto sobre Beneficios

- a) Las bases imponibles de los ejercicios 2022 y 2021, tienen el siguiente detalle:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Resultado contable del ejercicio	0	1.244
Diferencia positiva permanente	145	130
Diferencia negativa permanente	0	-1189
Diferencia negativa temporaria	-2.342	-2.342
Diferencia positiva temporaria	11.318	9.425
Impuesto sobre Sociedades	0	7
Base Imponible previa	9.121	7.275
Compensación Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores (25%)	-2.280	-1.819
Base Imponible	6.841	5.456
Cuota íntegra (25%)	1.710	1.364
Bonificación (99%)	-1.666	-1.315
Deducciones	-44	-42
Cuota líquida positiva	0	7

La diferencia negativa temporaria corresponde al 10% de la reversión del 30% del importe de los gastos de amortización contable de los años 2013 y 2014 que no eran fiscalmente deducibles por 2.342 miles de euros (2.342 miles de euros en el año 2021). La diferencia positiva temporaria de 11.318 miles de euros corresponde al gasto financiero no deducible en el período y la de 2021 corresponde a 9.425 miles de euros de gasto 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 en el año 2021.

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	19.260
Total	19.260
Pendiente de deducir 2022	2.280

c) Deducciones

A continuación se relacionan las deducciones pendientes de imputar y que se pueden aplicar durante los 15 o 18 años siguientes al ejercicio en que se originen:

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

10.4 – Otros aspectos fiscales

Durante el ejercicio 2022, se han publicado diferentes Real Decretos Ley para hacer frente, de manera excepcional y temporal, las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania y a otras situaciones de vulnerabilidad. Referente a la tributación, los RD Ley que

afectan principalmente a la sociedad son el RD Ley 6/2022, de 29 de marzo, el RD Ley 11/2022, de 25 de junio, el RD Ley de 17/2022, de 20 de septiembre y el RD Ley 20/2022, de 27 de diciembre.

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

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

- Aplicación de tipo de IVA superreducido del 5% a las facturas recibidas de subministro de gas natural.

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

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

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

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

- Impuesto especial sobre la electricidad

Este impuesto se liquidaba periódicamente dentro de las facturas recibidas de suministro eléctrico, tanto por el término 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.

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

El 16 de setiembre de 2021 entró en vigor el RD Ley 17/2021. Esta normativa regulaba una nueva medida excepcional y transitoria desde esa fecha hasta el 31 de diciembre de 2021, donde se establecía una reducción del tipo de gravamen del 5,1127% al 0,5%, reducción aplicable directamente a las facturas recibidas de los suministradores y comercializadores de energía. El RD Ley 29/2021 de 21 de diciembre prorrogó la reducción de este impuesto hasta el 30 de abril de 2022 y, más tarde, el RD Ley 6/2022, de 29 de marzo, lo extendió hasta 30 de junio de 2022. El RD Ley 11/2022, de 25 de junio, alarga la extensión de esta reducción hasta el 31 de diciembre de 2022 y, finalmente, la prórroga llega hasta 31-12-2023, según el RD Ley 20/2022, de 27 de diciembre. Así, durante todo este período desde el día 16 de setiembre de 2021, esta reducción temporal de tipo de gravamen al 0,5%, prorrogada con los diferentes RD

Ley publicados en el año 2022, se complementa con la reducción del 100% de la base imponible aplicable a empresas de transporte por ferrocarril, por la energía tracción.

- Subministro Inmediato de Información a la AEAT (SII)

Según indicaba el Real Decreto 596/2016 de 2 de diciembre de modernización, mejora e impulso del uso de medios electrónicos en la gestión del IVA, desde el día 1 de julio de 2017 se suministran electrónicamente los registros de facturación emitida y recibida a la 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 2022	Año 2021
Ventas. Recaudación		
Viajeros transportados según validaciones (en millones)	372	278
Tarifa media (euros)	0,57	0,62
Recaudación	218.593	174.364
Descuento sobre ventas	-1.510	-287
Rappels sobre ventas	0	0
Comisiones por venta de títulos	10.730	8.121
Gastos sistema tarifario integrado	-16.043	-10.407
Suma	211.770	171.791
Ingresos accesorios a la explotación		
Publicidad	2.726	2.192
Instalaciones comerciales	378	252
Máquinas vending	680	452
Cesión de uso de infraestructura	313	276
Ventas de residuos	493	611
Consultoría exterior	252	100
Servicios a otras empresas	1.012	64
Servicios de mantenimiento Ifercat L9/L10	14.291	13.078
Servicios a Transports de Barcelona, SA	3.626	1.332
Servicios a Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	350	323
Servicios a TMB, SL	36	36
Servicios a la ATM	418	316
Intervención - Inspección	1.236	985
Ingresos Plan de Pensiones (CP 1995-1997)	1.102	1.267
Penalizaciones a proveedores	244	2.038
Ingresos por cobertura de telefonía móvil	964	887
Otros	514	366
Suma	28.635	24.575
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	374.271	361.797
Suma	374.271	361.797
Total ingresos	617.784	561.271

11.2 – Gastos de explotación

(Miles de euros)	<u>Año 2022</u>	<u>Año 2021</u>
Aprovisionamientos		
Material de consumo y reposición	11.394	10.715
Material de oficina	303	322
Billeteaje	487	347
Suma	<u>12.184</u>	<u>11.384</u>
Energía		
Electricidad	50.271	20.266
Suma	<u>50.271</u>	<u>20.266</u>
Personal		
Sueldos y salarios	154.461	147.361
Seguridad Social	52.928	50.676
Indemnizaciones	54	155
Aportaciones corrientes por pensiones (CP 1995-1997)	1.102	1.267
Resto de aportaciones	1.712	1.519
Otros gastos de personal	7.434	6.084
Suma	<u>217.691</u>	<u>207.062</u>

	<u>Año 2022</u>	<u>Año 2021</u>
Servicios exteriores		
Cesión de trenes (nota 12.6)	47.830	48.909
Cánones L9/L10 (nota 11.7)	119.527	121.414
Otros alquileres y cánones	374	237
Reparación y conservación de elementos de transporte	8.116	8.780
Reparación y conservación del resto del inmovilizado	26.928	25.933
Transportes	1.026	1.020
Seguros	1.358	1.104
Asistencia técnica y estudios	3.259	3.064
Seguridad y vigilancia	28.479	29.166
Transporte y manipulación de recaudación	983	843
Gastos de informática	6.213	5.022
Interrelaciones con TB-Otros servicios	2.903	1.129
Proyectos de consultoría exterior	5	8
Limpieza y saneamiento	19.269	21.962
Promoción y comunicación	802	545
Consumo electricidad estaciones e instalaciones	22.799	9.899
Resto consumos	874	566
Comunicaciones	646	633
Otros	2.890	1.900
Suma	294.281	282.134
Tributos		
Impuesto sobre actividades económicas	16	16
Impuesto sobre bienes inmuebles	57	60
Impuesto sobre gases fluorados	22	35
Tasas varias	116	175
Suma	211	286
Variaciones de provisiones		
Provisiones por tráfico	-39	-249
Provisiones por Insolvencias deudores	-82	1
Suma	-121	-248
Deterioro y Resultado por ventas de inmovilizado		
Resultado por bajas de inmovilizado (notas 5.8 y 6.3)	1	1
Resultado por ventas de inmovilizado (ingreso) (nota 5.8 y 6.3)	0	-3
Resultado por otras operaciones (ingreso) (nota 12.1)	-1.394	-3.562
Suma	-1.393	-3.564
Total gastos de explotación	573.124	517.320

11.3 – Amortizaciones

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
De inmovilizado intangible	2.428	2.324
De inmovilizado material	44.948	45.727
Total amortizaciones	47.376	48.051

11.4 – Resultado financiero antes de subvenciones

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Gastos financieros		
De créditos y leasings	17.628	17.718
Intereses de derivados financieros	6.689	8.879
Diferencias negativas de cambio	0	9
Otros	873	1.818
	25.190	28.424
Ingresos financieros		
De créditos y préstamos	73	51
De inversiones financieras	436	355
Diferencias positivas de cambio	6	1
Subv.por gastos fin. imputados a pérdidas y ganancias	232	245
Exceso de provisión intereses (nota 12.1)	0	6.277
Otros	587	676
	1.334	7.605
Deterioro y resultado por venta de instrumentos financieros		
Resultado por enajenaciones y otros	0	1.251
	0	1.251
Total resultado financiero antes de subvenciones	23.856	19.568

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

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Subvención Contrato Programa 1999-2001	643	643
Subvención Contrato Programa 2009-2010	381	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	1.426
Subvención Contrato Programa 2021	1.119	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	3.685	3.455
Subvención desamianto CP 2019 42 trenes	0	2.615
Subvención desamianto CP 2021 6 trenes	0	814
Subvención 39 trenes CAF	9.181	5.332
Otras subvenciones en capital	52	48
Total subvenciones de capital imputadas a pérdidas y ganancias	26.572	24.919

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 fecha 29 de diciembre de 2022 se ha formalizado un acuerdo de intenciones para la adquisición de los nombrados trenes de forma similar a la realizada para los 39 trenes (nota 7.3.1).

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 2022 y 2021, este importe ha sido de 47.830 y 48.909 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 2022 y 2021, la Sociedad ha reconocido un gasto de 119.527 y 121.414 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 2022 (Miles de euros)	Saldo 01-01-2022	Variación Provisiones		Saldo 31-12-2022
		Dotaciones	Aplicaciones	
Provisiones a largo plazo	6.038	0	5.109	929
Provisiones a corto plazo	2.355	4.347	1.075	5.627
Provisión "La Sudamérica"	160	0	1	159
Provisión por reclamaciones laborales	1.281	604	770	1.115
Provisión por desamiantado	0	3.716	0	3.716
Otras provisiones	914	27	304	637
Total	8.393	4.347	6.184	6.556

Año 2021 (Miles de euros)	Saldo 01-01-2021	Variación Provisiones		Saldo 31-12-2021
		Dotaciones	Aplicaciones	
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

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 2022 se ha registrado un exceso de dicha provisión por importe de 1.392 miles de euros y se ha

traspasado a corto plazo un importe de 3.716 miles de euros. En el ejercicio 2021 se registró un exceso de dicha provisión por un importe de 3.562 miles de euros (nota 11.2).

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

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

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 2022	Valor de adquisición	Amortización	Valor neto
(Miles de euros)			
Suministro e instalación de depuradoras en los locales de:			
- Boixeres	160	150	10
- Sagrera	132	99	33
- Roquetes	73	73	0
- Santa Eulàlia	64	63	1
- Triangle Ferroviari	123	112	11
- Can Zam	39	38	1
- Zal	21	12	9
Suma	612	547	65
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	32	8
- Santa Eulàlia	40	40	0
- Sagrera	42	42	0
- Triangle Ferroviari	5	5	0
- Sant Genís	39	18	21
- Vilapicina	54	54	0
- Can Zam	39	26	13
- Roquetes	10	9	1
Suma	269	226	43
Cargadores vehículos eléctricos	185	15	170
Eficiencia Energética	72	66	6
Instalaciones térmicas Talleres	304	304	0
Licencia ambiental Boixeres	20	0	20
Licencia ambiental Sant Genís	1.081	624	457
Llicencia ambiental Santa Eulàlia	20	0	20
Máquina reciclaje plásticos y latas	9	4	5
Pantalla sónica entrada Talleres Santa Eulàlia	93	26	67
Proyecto Scada	201	137	64
Reducción ruidos Talleres Sagrera	88	58	30
Sistema de gestión medioambiental	118	104	14
Vehículos auxiliares eléctricos	1.788	826	962
Desamianto trenes	9.600	9.600	0
Recuperadores de energía de tracción	1.071	89	982
Marquesina fotovoltaica	89	8	81
Desamiantado Subcentral Zona Universitaria	98	0	98
Desamiantado Vilapicina	50	0	50
Desamiantado Zona Franca	32	0	32
Total inversiones	16.088	12.922	3.166

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 2022 y 2021 para la protección y mejora del medio ambiente se muestran en el siguiente detalle:

Materiales y servicios exteriores (Miles de euros)	Año 2022				Año 2021			
	Servicios				Servicios			
	Materiales	exteriores	Resto	Total	Materiales	exteriores	Resto	Total
Auditorías medio ambiente	0	2	0	2	0	2	0	2
Actuaciones de mejora	0	9	0	9	0	17	1	18
Tratamiento de residuos	0	1.690	0	1.690	0	1.389	0	1.389
Gestión mediambiental	9	798	53	860	3	1.139	57	1.199
Total gastos	9	2.499	53	2.561	3	2.547	58	2.608

Durante el ejercicio 2022 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 2022 y 2021 por razones medioambientales corresponden a:

(Milers d'euros)	Año 2022
Infraestructura carga eléctrica	128
Desamiantado Subcentral Zona Universitaria	97
Desamiantado Vilapicina	50
Desamiantado Zona Franca	32
Vehiculos auxiliares eléctricos	27
Total	334

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

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%:

<u>Hipótesis:</u> 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)	<u>METRO</u>	<u>TB</u>	<u>TOTAL</u>
<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 empleo 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 generado por el cambio de las tablas biométricas (PER 2020), por importe de 10.118 miles de euros, que se amortizarían en cinco años según el siguiente cuadro de aportaciones de la Sociedad a un interés del 1,57%.

(Miles de euros)	Principal	Intereses	Total
Años			
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 aplicó a la cuenta de reservas por pérdidas y ganancias actuariales y otros ajustes.

En fecha 25 de mayo de 2022 la Comisión de Control de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA según informe del actuario aprobó un reajuste de Plan de Amortización del Déficit en base a

la existencia de un superávit de cobertura a 31 de diciembre de 2021 de 3.026 miles de euros, quedando la amortización en 4 años según indica el cuadro siguiente:

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

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

Durante los años 2022 y 2021, la Sociedad ha realizado aportaciones corrientes que se destinan a cubrir las contingencias de jubilación y riesgo (nota 11.2).

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

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

NOTA 15 – SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS

15.1 – Subvenciones en capital, donaciones y legados

Año 2022 (Miles de euros)	Saldo a	Incorporac.	Trasp. a rdos.	Saldo a
	01-01-2022	2022	2022	31-12-2022
Subv.conversión trenes L-4 a L-2	11.636	0	1.454	10.182
Subv.trenes ATP-ATO Can Cuiàs	3.969	0	496	3.473
Subv.en capital mat.móvil L-2	1.287	0	642	645
Subv.en capital CP 2009-2010	105	0	105	0
Subv.en capital CP 2009-2010 L-9	35.692	0	2.023	33.669
Subv.en capital CP 2014-2017	15.208	0	2.782	12.426
Subv.en capital CP 2018	6.433	0	1.194	5.239
Subv.en capital 12 trenes	87.322	0	3.685	83.637
Subv.en capital 42 trenes	106.540	45.635	0	152.175
Subv.en capital 8 trenes	17.764	6.344	0	24.108
Subv.en capital 39 trenes	104.842	0	9.181	95.661
Subv.en capital desamiantado de trenes	0	0	0	0
Subv.en capital CP 2019	25.940	0	2.412	23.528
Subv.en capital CP 2020	20.476	0	1.426	19.050
Subv.en capital CP 2021	19.624	0	1.119	18.505
Subv.en capital CP 2022	0	18.043	0	18.043
Subv.en capital Wifi estaciones	139	0	31	108
Subv.Pla Movea	29	0	9	20
Subv.alumbrado túneles y talleres	206	0	13	193
Subvenciones otorgadas transitorias	0	1.185	0	1.185
Tramvía Metropolità, SA	2.624	0	0	2.624
Tramvía Metropolità del Besós, SA	513	0	0	513
SOC Mobilitat, SA (nota 8.8)	59	3.949	0	4.008
Subv.com.apertura crédito CP 2014-2017 (nota 7.3)	1.438	0	232	1.206
Centro médico Colaborador INSS	1.675	36	0	1.711
Total	463.521	75.192	26.804	511.909

Año 2021 (Miles de euros)	Saldo a	Incorporac.	Trasp. a rdos.	Saldo a
	01-01-2021	2021	2021	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 Besòs, 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

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

El Tramvia Metropolità, SA corresponde a la donación de acciones realizada en su momento (nota 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 (previsto 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 en 48 trenes que deben retirarse a medida que se produzca la entrada de los nuevos trenes comprados.

En fecha 3 de junio de 2021 se produjo 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, así como las aportaciones de la ATM para la financiación de la compra de acciones de 2022 y el otorgamiento del préstamo subordinado (notas 8.8 y 7.3.3).

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 General 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 aplicación del fondo de reserva que debe financiar el local y los equipos comunes, en la parte afectada a contingencias laborales como empresa colaboradora por un importe acumulado de 1.711 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 (nota 7.3.3).

El Área Metropolitana de Barcelona solicitó ayudas finalistas para Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA. En fecha 20 de mayo de 2022 se publica la Orden Ministerial de otorgamiento de las ayudas de la primera convocatoria del programa. Los proyectos de la sociedad con subvención otorgada, en miles de euros, son los siguientes:

ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA				
(Miles de euros)				
Tipo de Proyectos	Actuación	Importe	Subvención otorgada	% s/total inversión
Digitalización servicio de Metro	Digitalización elementos de información en estaciones de Metro	5.700	5.130	90,00%
Digitalización servicio de Metro	Digitalización gestión y mantenimiento de activos de Metro	1.962	1.766	90,00%
Total		7.662	6.896	
Total Inversión/Subvención Provisional		7.662	6.896	

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

(Miles de euros)	Importe	Subvención otorgada	Inversiones contabilizadas a 31-12-2022	Subvención provisional
Actuación				
Digitalización servicio de Metro	7.662	6.896	1.282	1.154
Total	7.662	6.896	1.282	1.154

En el ejercicio 2022 se han registrado las subvenciones correspondientes (nota 7.3.3).

Como subvención otorgada transitoria se ha devengado, el importe de 31 miles de euros, según la propuesta de resolución de otorgamiento de fecha 20 de julio de 2022, por lo cual se publicita la convocatoria del año 2021 para la concesión de subvenciones del Programa de incentivos a la movilidad eléctrica dentro del programa MOVES III (nota 7.3.3).

15.2 – Subvenciones al servicio

Año 2022 (Miles de euros)	METRO	TB	TMB
ATM por Contrato Programa			
Necesidades Corrientes	374.271	266.947	641.218
Total	374.271	266.947	641.218

Estas subvenciones incluyen las mayores necesidades de TMB por el impacto de la covid-19, las bonificaciones de tarifas y los sobrecostes energéticos, recogidos en las notas 7.3.3 y 7.8.

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2022 (nota 7.3).

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

Los importes contabilizados corresponden a los compromisos adquiridos por la ATM para el año 2021 (nota 7.2).

15.3 – Otras Subvenciones

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Àrea Metropolitana de Barcelona		
Tarjeta Rosa	3.108	3.108
Suma	3.108	3.108
Total	3.108	3.108

Las subvenciones contabilizadas, para los años 2022 y 2021, lo han sido en función de los acuerdos contractuales establecidos con los Organismos y Entidades mencionados en el cuadro anterior (ver nota 7.6).

NOTA 16 – ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

16.1 – Nuevas tarifas

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

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

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

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

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

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

A continuación, se detallan los títulos más utilizados:

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.
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: -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: -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, Esplugués, 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 2023 (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	20,00	26,95	37,80	46,30	53,10	56,90
T-jove	40,00	52,60	73,80	90,40	103,00	111,15
T-dia	10,50	16,00	20,10	22,45	25,15	28,15
T-grup	79,45	156,80	213,50	274,40	315,35	335,30
T-familiar	10,00	19,00	27,00	35,00	40,00	42,00
T-aire	2,05	4,05	5,50	7,55	8,10	8,60
T-4	2,00					

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	7,95	15,70	21,35	27,45	31,55	33,55
T-usual	20,00	26,95	37,80	46,30	53,10	56,90
T-jove	40,00	52,60	73,80	90,40	103,70	111,15
T-dia	10,50	16,00	20,10	22,45	25,15	28,15
T-grup	79,45	156,80	213,50	274,40	315,35	335,30
T-familiar	10,00	19,00	27,00	35,00	40,00	42,00
T-aire	2,05	4,05	5,50	7,55	8,10	8,60
T-4	2,00					

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



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

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

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

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

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

16.2 – Otros acontecimientos

En fecha 28 de febrero de 2023 se recibió una notificación de la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (DGOSS) dirigida a las dos empresas colaboradoras Transports de Barcelona, SA y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, conjuntamente denominadas TMB.

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

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

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

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

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

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 2022 y 2021 son las siguientes:

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Servicios recibidos de Transports de Barcelona, SA		
Servicios prestados por el personal de Transports de Barcelona, SA en la explotación de Metro	811	950
Servicios de lanzaderas	2.903	1.129
Total servicios recibidos	3.714	2.079
Servicios prestados a Transports de Barcelona, SA		
Servicios prestados por el personal de FMB, SA en la explotación de autobuses	793	1.094
Servicios de asistencia y otros en virtud del Contrato de Interrelaciones	3.127	1.189
Venta electricidad TB	499	143
Total servicios prestados	4.419	2.426
Servicios prestados a Projectes i Serveis de Mobilitat, SA		
Servicios prestados por el personal de FMB, SA en la explotación de PSM, SA	350	325
Seguros	7	6
Total servicios prestados	357	331
Servicios prestados a TMB, SL		
Servicios de asistencia y otros en virtud del Contrato de Interrelaciones	36	36
Cesión recursos proyecto ALSA	1	0
Total servicios prestados	37	36
Servicios prestados a la Fundació TMB		
Servicios prestados por el personal de FMB en la Fundació TMB y servicios subcontratados	55	56
Donación e ingresos a cuenta de la Fundació TMB	145	126
Total servicios recibidos	200	182
Gasto financiero		
Intereses asist.financiera de Transports de Barcelona, SA	193	283
Intereses asist.financiera de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA	57	395
Total gasto financiero	250	678

SALDOS CON PARTES VINCULADAS EN EL EJERCICIO

(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
	Otras empresas del Grupo	Otras empresas del Grupo
Activo no corriente		
Instrumentos de Patrimonio	7.035	5.002
Créditos a empresas	1.989	0
Total Activo no corriente	9.024	5.002
Activo corriente		
Deudores comerciales	417	113
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas	0	0
Total Activo corriente	417	113
Pasivo corriente		
Deudas con empresas del grupo y asociadas a c/p	55.000	39.000
Acreedores comerciales	2.061	4.658
Total Pasivo corriente	57.061	43.658

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 2022, 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 125 miles de euros (en el ejercicio 2021 fueron de 137 miles de euros), de los cuales corresponden a retribuciones a la Alta Dirección la cantidad de 81 miles de euros (80 miles de euros en el ejercicio 2021). La Sociedad ha satisfecho una póliza de responsabilidad civil de Administradores y Directivos por importe de 4 miles de euros el año 2022 (4 miles de euros el año 2021).

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

El personal de Alta Dirección tiene el derecho de inscribirse en el Plan de Pensiones de Empleo que, tanto Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA como Transports de Barcelona, SA, tienen establecidos para sus empleados. En consecuencia, el régimen de aportaciones al que 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 2022 ni 2021.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida y de créditos concedidos al personal de Alta Dirección, éste no ha hecho uso durante los ejercicios 2022 ni 2021.

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

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 2022 y 2021, expresado por actividades, se desglosa a continuación:

Actividad	Número medio de personas	
	Año 2022	Año 2021
Material Móvil Metro	393	392
Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras	558	578
Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.049	2.001
Otros servicios operativos	286	279
Áreas funcionales	400	364
Plantilla cedida de Metro a TB	11	13
Total	3.697	3.627

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

Año 2022	Actividad	Total a 31-12-2022	Hombres	Mujeres
	Material Móvil Metro	400	397	3
	Mantenimiento y Proyectos Infraestructuras	573	552	21
	Gerencias de líneas convencionales y automáticas	2.275	1.185	1.090
	Otros servicios operativos	315	224	91
	Áreas funcionales	417	190	227
	Plantilla cedida de Metro a TB	10	9	1
Total		3.990	2.557	1.433

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

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

Sexo	Año 2022	Año 2021
Hombres	4,00	4,00
Mujeres	7,00	7,00
Total	11,00	11,00

18.2 – El importe de los honorarios correspondientes a los ejercicios 2022 y 2021 por auditoría de cuentas y otros servicios prestados se detalla a continuación:

(Miles de euros)		
Honorarios por auditoría de cuentas y otros servicios prestados por la sociedad auditora	Año 2022	Año 2021
Servicios de auditoría	56	56
Otros servicios	21	22
Total	77	78

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 2022	Año 2021
	Días	Días
Período medio de pago a proveedores	27	52
Ratio de operaciones pagadas	29	27
Ratio de operaciones pendientes de pago	3	250
	Importe	Importe
Total pagos realizados	380.531	428.592
Total pagos pendientes	16.345	54.865

(Miles de euros) Facturas pagadas en plazo	Año 2022	
	Total	Porcentaje sobre total pagos
Número de facturas pagadas en plazo	13.396	57%
Total monetario de las facturas pagadas en plazo	178.137	47%

Por otra parte, dado que la Sociedad esta encuadrada en el artículo 2.1 de la Ley Orgánica 2/2012 de 27 de abril, desde el 1 de diciembre de 2022, cabe mencionar que su período medio de pago calculado de acuerdo con el RD 1040/2017 de 22 de diciembre sería de 26,12 días en el año 2022.

NOTA 19 – INFORMACIÓN SEGMENTADA

El importe de la cifra de negocio se desglosa a continuación: 2022

CIFRA DE NEGOCIO		
(Miles de euros)	Año 2022	Año 2021
Ventas netas líneas Metro	211.770	171.791
Total	211.770	171.791

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 2022 de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

Marzo de 2023



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	Asesoramiento externo y 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 2022	15
3.1.	Datos principales de la red de metro	15
3.2.	Hechos destacados de 2022	15
3.3.	Acontecimientos del ejercicio	16
4.	Unos servicios de calidad, innovadores y seguros.....	20
4.1.	Calidad en el servicio de metro.....	20
4.1.1	Pasajeros transportados.....	20
4.1.2	Datos principales de la red de metro.....	21
4.1.3	Atención y satisfacción del cliente	25
4.1.4	Accesibilidad de los servicios	28
4.2.	Nuestra apuesta por la innovación	30
4.2.1	Novedades y mejoras	30
4.2.2	Proyectos de innovación, investigación y desarrollo	32
4.2.3	Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad	35
4.3.	Salud y seguridad de nuestros pasajeros	36
4.3.1	Viajes seguros.....	36
4.3.2	Protección de datos.....	38
4.4.	Relación con los medios de comunicación.....	39
4.5.	Presencia en las redes sociales y campañas importantes.....	39
5.	Una gestión responsable	41
5.1.	Ética y buen gobierno.....	41
5.1.1	Gobernanza.....	41
5.1.2	Normativa y reglamento	44
5.2.	Gestión del riesgo	46

5.3.	Transparencia	48
5.3.1.	Grupos de interés	49
5.3.2.	Materialidad: los aspectos relevantes	54
6.	Gestión de la Covid-19	57
7.	Nuestra gente	58
7.1.	Perfil del grupo.....	58
7.1.1.	Empleo.....	58
7.1.2.	Política retributiva	67
7.2.	Atracción e impulso del talento.....	69
7.2.1.	Formación	69
7.2.2.	Desarrollo del talento	73
7.3.	Bienestar, diversidad e inclusión	77
7.3.1.	Organización del trabajo	77
7.3.2.	Relaciones laborales y sociales	80
7.3.3.	Comunicación interna.....	84
7.3.4.	Igualdad de oportunidades.....	85
7.4.	Seguridad y salud en el trabajo.....	88
7.4.1.	Fomento de la salud y la seguridad laboral	88
7.4.2.	Accidentabilidad laboral	93
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 energética	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	100
8.4.	Lucha contra el cambio climático	102
8.4.1.	Emisiones	102
8.4.2.	Otros tipos de contaminación.....	104
8.4.3.	Fondos <i>Next Generation EU</i>	105
8.4.4.	Reglamento europeo sobre inversiones sostenibles (Taxonomía)	106
8.4.5.	Proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible.....	108
9.	Compromiso social.....	109
9.1.	Plan de responsabilidad social - Agenda 2030	109

9.2.	Contribución a la sociedad	109
9.3.	Fundación TMB	110
9.3.1	Proyectos sociales	110
9.3.2	Proyectos culturales	111
9.3.3	TMB Educa	111
9.3.4	Patrimonio histórico	112
9.4.	Derechos humanos	112
10.	Información financiera	115
10.1.	Cuenta de pérdidas y ganancias	115
10.2.	Balance de situación a 31 de diciembre	118
10.3.	Información fiscal.....	119
10.4.	Inversiones.....	119
11.	Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio	121
12.	Tabla de contenidos del EINF (GRI 1 Req. 7)	122

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 2022 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 de gestión de **Ferrocarril Metropolita de Barcelona, S.A.**

El EINF se ha elaborado describiendo las principales actuaciones realizadas durante el año 2022 en los ámbitos medioambientales, sociales y relativos al personal de la sociedad, los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno, y sobre la relación de la empresa con la sociedad, siguiendo los principios de precisión, equilibrio, claridad, comparabilidad, exhaustividad, contexto de sostenibilidad, puntualidad y verificabilidad. 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.

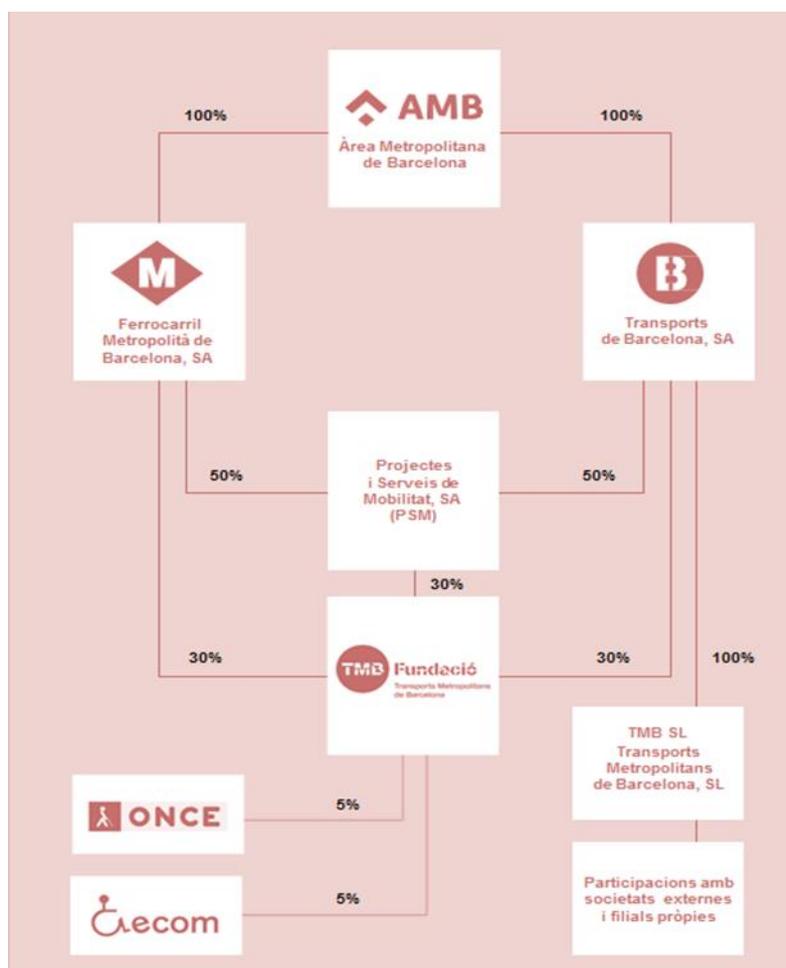
Por último, tal y como indica la ley, el EINF ha sido verificado por un prestador independiente de servicios de verificación.

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

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



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

TMB trabaja para mejorar la ciudad y su entorno como 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. A tal fin, impulsa todos sus programas de actuación, la protección del medio ambiente, el ahorro de energía, la promoción de la inclusión social y el impulso de las políticas de accesibilidad, vectores de una **movilidad sostenible e inclusiva**.

En 2021 se elaboró y aprobó el **Plan Estratégico TMB 2025**, fruto del cual se redefinió 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 en lo referente al mundo:

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

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

Por la calidad técnica que ofrece y 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



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, n.º 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				
				
Metro:	Bus:	Servicios de movilidad:	Negocio exterior:	Fundación TMB:
<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 	<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 	<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.) 	<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. 	<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 del área metropolitana de Barcelona			Fuera del ámbito metropolitano	

Servicio de metro

La **red de metro** está formada por 8 líneas más el funicular de Montjuïc 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 Nord, 9/10 Sud y la línea 11). **Actualmente, el 93 % de la red de metro de TMB está adaptada para personas de movilidad reducida.** Se trabaja también para adaptarla a toda la ciudadanía, pensando en la diversidad de 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

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

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

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

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

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. Estos últimos 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>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>

Àrea 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 conformada 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. Sus 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 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 ambiental 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 comportó un proceso de **revisión global del procedimiento P716** (aprobado en 2016) y estableció **la obligatoriedad de incluir criterios ambientales en las compras de bienes, obras y servicios prioritarios**.

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.

A finales del año 2021 se puso en funcionamiento en el SAP el sistema definido para automatizar el proceso de comunicación de criterios ambientales a los promotores o adjudicatarios con el objetivo de favorecer y potenciar una mayor ambientalización de las compras. En 2022 la unidad de Gestión Ambiental ha continuado asesorando y apoyando a los promotores en la incorporación de criterios ambientales en las compras. También ha establecido conjuntamente con Aprovisionamientos la metodología para realizar el seguimiento del grado de ambientalización de las compras de TMB.

Actualmente, todos los pliegos de condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones generales en materia ambiental y social que especifica la obligación de ser conocedor y comprometerse a cumplir: 1) la normativa ambiental vigente, 2) la política ambiental de TMB y los procedimientos de aplicación y 3) las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.

En cuanto a la **coordinación ambiental de las actividades empresariales (CAAE)**, todos los proveedores que tengan que acceder a las instalaciones de TMB y sean considerados de riesgo alto deben firmar previamente un **autocertificado ambiental**, en el que se comprometen, entre otros, a dar cumplimiento a la normativa ambiental y tomar las medidas necesarias para minimizar el impacto ambiental que generan.

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.**

Las empresas del Grupo TMB se adhirieron a **Electronics Watch** en diciembre de 2019, con lo que TMB dio un paso adelante más en la transparencia de la cadena de suministro de material electrónico. Este año 2022 se ha cerrado una nueva afiliación con esta ONG en su nuevo Programa de Vehículo Eléctrico, en el que distintos operadores de transporte y otras instituciones públicas, junto con la ONG, colaboran en el aprendizaje compartido que supone ejercer la debida diligencia en materia de derechos humanos y en las funciones de seguimiento de los contratos públicos.

2.1.4 Asesoramiento externo y negocio exterior

Dentro del ámbito de Metro se ha adjudicado al consorcio AYESA-TMB el contrato para la consultoría y el acompañamiento en la gestión del Proyecto de Ampliación de la Capacidad de Transporte de la Línea 1 del metro de Santo Domingo, en la República Dominicana.

Se ha comenzado la prestación de servicios por parte de TMB como asesor de operación y mantenimiento, conjuntamente con Systra, en el proyecto *Grand Paris Express*, que prevé la construcción de 200 km de nuevas líneas automáticas en la región de París.

Se ha continuado con la prestación de asistencia técnica para la gestión del tranvía de Zaragoza, que se prolongará hasta febrero de 2024 y podrá ser renovada durante dos años más.

Por último, se ha llevado a cabo en varias redes de transporte público la implementación del sistema **Navilens**, orientado a la ayuda para personas invidentes o con dificultades visuales, basado en una tecnología de etiquetas inteligentes. Durante este año, TMB, como empresa preferente, ha finalizado la ejecución del sistema dentro del 30 % de la red de metro y tranvía de Bilbao, así como la implantación de proyectos pilotos en una estación de Singapur y en otra de París. Por otra parte, se está iniciando la puesta en marcha de este sistema dentro de la red de metro y tranvía de Valencia y Alicante, para un total de 9 líneas, 215 estaciones y más de 150 km entre metro y tranvía.

Organización y coordinación de proyectos internacionales

El departamento de Relaciones Públicas coordina y produce los eventos corporativos de la compañía, como la organización de actos institucionales, la organización de visitas institucionales y/o corporativas e internacionales, la organización de ferias, participaciones en congresos y reuniones de *benchmarking* y actos vinculados a la Fundación TMB, entre otros. Este año se ha participado en la feria anual del *Smart City Expo World Congress*, dentro del salón *Tomorrow Mobility*, en el que TMB estuvo presente con un stand.

Este año se han recibido 25 visitas institucionales de delegaciones de todo el mundo, como delegaciones de transporte del Ministerio de Transportes de Chile, Israel, Turquía, Indonesia, Singapur o Argentina, entre otros.

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

Durante este año se ha recuperado paulatinamente la actividad internacional, también con la presencia activa de distintos profesionales de TMB en diversos organismos internacionales de transporte público. Se han recibido varias visitas y coordinado *workshops* internacionales por parte de delegaciones de empresas y organismos internacionales de Francia, Indonesia, Singapur, Brasil y Japón.

Como cada año, se ha producido la participación activa de los profesionales de TMB en las actividades de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Urbanos Colectivos (ATUC), la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS) y el International Bus *Benchmarking Group* (IBBG), en que TMB participa activamente. El 8 de noviembre, en la 36.ª Asamblea General de ALAMYS, TMB fue elegido para asumir la Secretaría General de la organización a partir de junio de 2023 y hasta el mismo mes de 2029.

2.2. Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad

2.2.1 Plan Estratégico TMB 2025

En 2021 se elaboró el Plan Estratégico TMB 2025 (<https://www.tmb.cat/es/sobre-tmb/conocenos/plan-estrategico>) a partir del trabajo de los equipos internos de TMB y la ayuda de una consultora externa, y 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. Como resultado del Plan Estratégico se redefinieron la misión, la visión y los valores de la compañía,

se establecieron unos ejes y líneas estratégicas y se identificaron los objetivos y actuaciones que deben ser relevantes dentro de este plan.

Durante el año 2022 se han ido desarrollando los proyectos y actuaciones contemplados en el Plan Estratégico 2025, entre los que, **en el ámbito de Metro**, destacan los siguientes:

- Plan para la mejora de la oferta y frecuencias de Metro (véase el apartado 3.3)
- Plan de trenes:
 - Plan de adquisición y transformación de trenes para el tramo central de L9 y nuevas estaciones de L10 Sud (véase el apartado 3.3).
 - Plan de adquisición y transformación de trenes por incremento de flota en líneas convencionales (véase el apartado 3.3).
 - Puesta en marcha de 48 nuevos trenes para la eliminación total del amianto en los trenes (véase el apartado 3.3).
- Optimización de la energía:
 - Reducción de la utilización de la energía de tracción del metro (véase el apartado 8.3.2).
 - Aprovechamiento de energías generadas en la propia actividad del metro (véase el apartado 8.3.2).
- Plan de mejora integral de infraestructuras de metro. Desarrollo del plan y ejecución (véase el apartado 4.2.1)
- Digitalización del metro:
 - Virtualización de la seguridad y el control del servicio de metro (véase el apartado 4.2.2).
 - Digitalización del mantenimiento y gestión de activos de metro (véase el apartado 4.2.2).
 - Digitalización de servicios y operaciones en estaciones (véase el apartado 4.2.2 y apartado 4.3.1).
- Plan de absentismo (véase el apartado 7.3.1).
- Empresa saludable (véase el apartado 7.4.2).
- Incremento de los ingresos no tarifarios (véase el apartado 4.1.3).
- Servicio metropolitano de bicicleta pública compartida (véase el apartado 2.1.1).
- Impulso del programa *Hola Barcelona* y *MaaS* para no residentes (véase el apartado 4.1.3).
- RSC e Igualdad:
 - Aprobación y desarrollo de políticas de responsabilidad social (véase el apartado 9.1.1).
 - Desarrollo de políticas de igualdad y diversidad (véase el apartado 7.3.4).
- T-Mobilitat (véase el apartado 4.2.2).

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

3. Hechos y datos destacados del año 2022

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 2022	Año 2021
Viajeros transportados Red de Metro (millones):	371,68	278,24
Plantilla absoluta a 31 de diciembre:	3.991	3.855
Número de plazas-km ofertadas (en millones):	19.056	19.060
Coches-km útiles recorridos (en miles):	102.247	102.309
Ingresos netos de FMB, SA (miles de euros) (*):	617.784	561.271

(*) Incluye subvenciones al servicio

3.2. Hechos destacados de 2022

Servicios de calidad, innovadores y seguros

- Incremento del pasaje en 2022 en 93,44 millones más de viajeros en el metro.
- Los clientes puntúan con un notable el servicio de metro: 7,85 puntos sobre 10 en el estudio anual de percepción del cliente.
- 93 % de las estaciones de metro adaptadas a personas de movilidad reducida.
- Renovación de más de 3.700 metros de vía doble de la L5.
- Finalización de la conexión de la videovigilancia embarcada en el Centro de Control para disponer de las imágenes en tiempo real.
- Desarrollo del Sistema de monitorización de temperatura de los carriles y del Sistema embarcado de auscultación de vía en servicio (*Onboard Track Measurement System*).
- Puesta en marcha de la nueva aplicación para *smartphone* del HOLA BCN.
- Adhesión a la red de Puntos Violeta para fomentar la “tolerancia cero” ante la violencia machista.

Apostamos por una gestión responsable

- Presentación pública del Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad de TMB con el horizonte 2030.
- Publicación de la Política de Gestión del Absentismo: constitución de un equipo de gobernanza y diferentes grupos de trabajo, incluidos los representantes de las personas trabajadoras, para definir la política, los valores clave, los objetivos y los planes de acción.
- Sistema de gestión de riesgos y oportunidades (RyOs) referenciado en el mapa de procesos de TMB: Identificación de 768 RyOs de los procesos de TMB, de los que 247 se han considerado prioritarios.
- Confección del Plan de Medidas Antifraude de TMB aprobado por el Consejo de Administración (julio de 2022).

- Confección y aprobación del procedimiento para la prevención y corrección de conflictos de interés como desarrollo de la política de conflictos de interés.
- TMB fue premiada con varios galardones, entre los que destaca el premio Empresa del Año, en la categoría de transporte urbano, que otorga la revista *Autobuses y Autocares*.

Nuestra gente

- 3.991 trabajadores: 2.558 hombres y 1.433 mujeres.
- 82 empleados con diversidad funcional (2,05 % de la plantilla).
- 111.291 horas de asistencia en actividades de formación.
- Proyecto Empresa Saludable, que se enmarca dentro del Plan Estratégico 2025, con el objetivo de seguir desarrollando y adaptando el concepto a los tiempos presentes.
- 2.623 exámenes individuales de salud planificados y 583 no planificados.
- Puesta en marcha el Programa de Acompañamiento a las Personas Trabajadoras para aquellas personas que entran por edad en el período para optar a la jubilación parcial.

Compromiso social

- El 99,09 % de las adquisiciones de bienes y servicios se han realizado a empresas del ámbito español.
- Presentación del Proyecto Global de Gestión de la Diversidad Humana e Inclusión 2022-2025, que establece las bases para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre la plantilla y entre las personas usuarias del servicio.
- Despliegue del programa de prácticas "*Dones STEM*" ['Mujeres STEM'] para desarrollar proyectos estratégicos en los negocios de bus y metro.
- Renovación del Sello de Calidad Educativa del Consejo de Coordinación Pedagógica a la tarea de TMB Educa.
- Acogida de 5 estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual.
- Entre otras distinciones recibidas en 2022, TMB recibió el premio UITP a la Diversidad, Inclusión e Igualdad de Género durante el congreso y exposición del transporte MENA, celebrado en Dubái en febrero.

Protección del medio ambiente

- Valorización de los residuos en metro: .82 %.
- Consumo de agua en metro: 65.577 m³.
- 24,86 % de agua aprovechada recogida de los pozos de agotamiento de la red de metro.
- Consumo de electricidad en metro: 264,3 millones de kWh.
- Emisión de gases de efecto invernadero: 2.971,4 toneladas de CO₂.
- Aplicación del Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB para impulsar proyectos de eficiencia energética que permitirán reducir el consumo eléctrico en 68 GWh y evitar 122.000 toneladas de emisiones de CO₂ al año.
- Iniciados los proyectos *MetroCHARGE* para aprovechar la energía recuperada del frenado y curvas de conducción eficiente para permitir un uso más eficiente de la energía de tracción.

3.3. Acontecimientos del ejercicio

- Continúa la recuperación del pasaje

La crisis sanitaria y económica derivada de la pandemia de la Covid-19 ha continuado impactando la movilidad, especialmente en los primeros meses del año 2022. Sin embargo, se

observa que desde la primavera y el verano se ha recuperado una cierta normalidad al finalizar definitivamente los confinamientos de la población y la mayoría de las medidas restrictivas vigentes desde el inicio de la pandemia. Durante el año 2022 la demanda de bus y metro se ha ido recuperando a lo largo de los meses, aunque todavía no ha alcanzado el volumen de viajeros del año 2019, anterior al estallido de la pandemia.

Concretamente en el caso de la red de metro, se han transportado 371,68 millones de viajeros en 2022, lo que representa un crecimiento de 93,44 millones más que el año anterior, es decir, un incremento del 33,6 % (véase el apartado 4.1.1).

▪ **Nuevos trenes**

En octubre de 2019 se firmó el contrato de adquisición de **42 trenes de las nuevas series 7000 y 8000**. En 2022 se ha trabajado en el proyecto de fabricación de estos 42 trenes, que servirán para iniciar la sustitución durante el año 2023 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**. Estos se fabricarán a continuación de los anteriores y servirán para sustituir los 6 trenes de la serie 2000 (L3) afectados también por el asbesto, y los 2 restantes servirán para ampliar la oferta de líneas convencionales. Con esto se habrá completado la sustitución de los trenes de la red de metro afectados por el amianto.

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

▪ **Todas las estaciones de la red disponen de desfibriladores**

La primera semana de febrero se completó el proyecto de instalación de desfibriladores en toda la red de metro, que empezó en verano de 2021. De esta forma, las 165 estaciones de la red ya disponen de desfibriladores semiautomáticos que puede utilizar cualquier persona aunque no tenga conocimientos sanitarios. Existe señalización en diferentes puntos de cada estación para facilitar su localización. Estos aparatos están equipados con un sistema de comunicaciones, que permite geolocalizar el aparato, comprobar su óptimo estado a distancia y comunicarse con el 112 en caso de necesidad (ver apartado 4.3.1).

Adicionalmente, se ha realizado formación en esta materia al personal de Metro y a los vigilantes de seguridad.

▪ **Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB**

TMB está impulsando proyectos de eficiencia energética que permitirán a la compañía **reducir el consumo eléctrico en 68 GWh y evitar 122.000 toneladas de emisiones de CO₂ al año**, un ahorro económico estimado de 20 millones de euros al año en consumo y 7 millones de euros en término fijo de potencia, en un contexto donde el incremento de costes del gasto energético se ha convertido en una sobrecarga importante para los operadores de transporte público. Los proyectos forman parte del **Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB**, que contempla diferentes actuaciones innovadoras en la red de metro y bus; algunos de ellos ya están en marcha y otros se ejecutarán durante los próximos años. Estas políticas de eficiencia energética forman parte de los objetivos del Plan Estratégico de TMB 2025 y están alineadas con el Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad de la organización.

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

Hay decenas de proyectos y acciones de TMB para conseguir esos objetivos; en lo que se refiere a Metro, destaca el proyecto de optimización de la conducción automática aplicando modos económicos de conducción a metro que permite reducir 27 GWh al año y evita la emisión de 6.993 toneladas de CO₂ al año. Este modo de conducción ya se aplica a todas las líneas de metro L1, L2, L3, L5, L9 y L10, con lo que se consigue reducir el consumo de tracción en un 15 % y hacer el viaje más confortable para el usuario. El segundo proyecto que tiene más impacto ambiental es de recuperación de energía de frenado (*metrocharge*). Esto permitirá que el 41 % de la energía de tracción que necesitan los trenes sea energía recuperada por el frenado, y se reduzca el consumo en 15 GWh al año, además de evitar 3.885 toneladas de CO₂ cada año.

Migrar el alumbrado de la red a tecnología LED es otro de los proyectos que traerán un importante ahorro de emisiones con 3.793 toneladas de CO₂ al año, con una reducción del consumo eléctrico de 14,6 GWh. Esta nueva iluminación, que en 2023 estará ya en todas las estaciones, mejora también la sensación de seguridad.

Un nuevo sistema de gestión inteligente de la ventilación que ya está funcionando en toda la red de metro reduce el consumo en 6,2 GWh al año y ahorra 1.616 toneladas de CO₂ en emisiones, además de mejorar su confort. Y, también en la red de metro, hay un proyecto que generará energía solar fotovoltaica en cinco bases de mantenimiento: ZAL, Can Boixeres, Santa Eulalia, Sagrera y Funicular, consiguiendo una reducción de 3,5 GWh al año y evitando emitir 906 toneladas de CO₂.

▪ Reconocimiento nacional e internacional de TMB

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

- En enero, TMB recibió el **premio al Derecho a la Accesibilidad dentro de los Premios ECOM María José Vázquez**. Estos premios anuales quieren reconocer, hacer visible y agradecer la labor llevada a cabo por personas, empresas, entidades o instituciones para promover los derechos de las personas con discapacidad física y/u orgánica.
- En febrero, la Unión Internacional del Transporte Público otorgó a TMB el **Premio UITP a la Diversidad, Inclusión e Igualdad de Género** durante el Congreso y Exposición del Transporte MENA celebrado en Dubái. El galardón reconoce el compromiso y el trabajo de TMB en este ámbito, implementado a través de sus planes contra el acoso y la LGTBI-fobia, así como en sus diferentes acciones para promover la igualdad de oportunidades y la no discriminación.
- También en febrero, en la sede de las Naciones Unidas de Viena, TMB fue premiado con el galardón **Zero Project Conference (ZeroCon22)** por los nuevos trenes (que se están fabricando en las instalaciones de Alstom) como buena práctica mundial en cuestiones de accesibilidad. Para ser elegida como una de las 76 buenas prácticas galardonadas, las medidas de accesibilidad de los nuevos trenes pasaron el filtro de las valoraciones de expertos de tres criterios principales: innovación, impacto en la sociedad y posibilidades de escalabilidad. Las propuestas premiadas provenían de 35 países.
- En el XXII Congreso del ITS, celebrado en Madrid del 26 al 28 de abril, se otorgó un premio a TMB por **"la gran trayectoria de TMB en la implantación de sistemas**

inteligentes de transporte de vanguardia en toda la su red de transporte". En este foro se presentó el planteamiento del proyecto del nuevo sistema de información al usuario (SIU) y videovigilancia embarcada para bus.

- En noviembre, la Asociación del Museo de la Ciencia y de la Técnica y de Arqueología Industrial de Cataluña (AMCTAIC) premió a la **Fundación TMB** con un **premio Bonaplata en su categoría "Premio Especial de Patrimonio"** y la subcategoría "Preservación del patrimonio mueble". El objeto de premio es la "**recuperación del autobús Tilling-Stevens B-8302**", el primer modelo de autobús que circuló en la red de Barcelona, restituyéndolo a su estado original de 1922.
- En diciembre, TMB recibió de **Autobuses y Autocares**, la revista especializada en transporte de viajeros, el **premio Empresa del Año, en la categoría de "transporte urbano"**. Estos premios se otorgan desde 1992 y suponen un reconocimiento al trabajo desarrollado por diferentes empresas de ámbito estatal del transporte de viajeros por carretera, discrecional y urbano.
- Un estudio elaborado por **Clean Cities Campaign** a partir de datos e indicadores de movilidad limpia y habitabilidad, que comparaba 36 ciudades europeas, **posicionó en 3.º lugar a Barcelona y a TMB** como operador principal, como referente en accesibilidad y asequibilidad, superado solo por París y Lisboa.
- Por último, TMB quedó **finalista de los premios Impacta de la Fundació Factor Humà** con el Programa de Acompañamiento a la Desvinculación/Jubilación (PAD), el cual se había puesto en marcha en junio.

▪ Reducción temporal de las tarifas del transporte público

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

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

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

4. Unos servicios de calidad, innovadores y seguros

4.1. Calidad en el servicio de metro

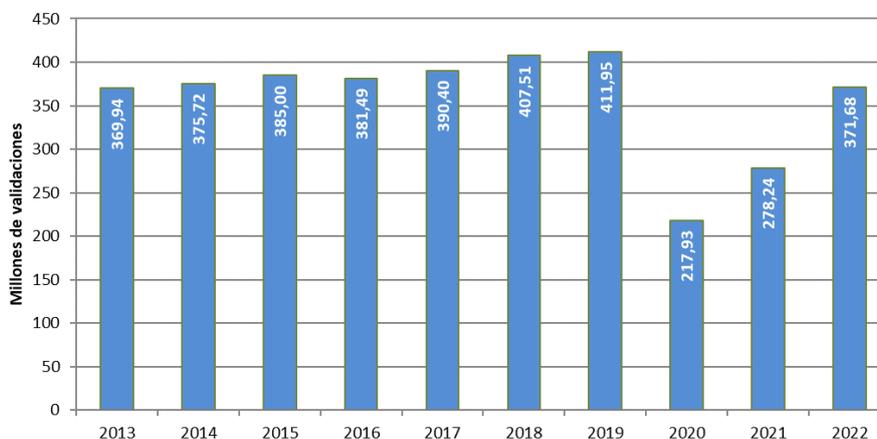
4.1.1 Pasajeros transportados

Durante el año 2022 se ha continuado recuperando la demanda, llegando a la cifra de 371,7 millones de viajeros, es decir, 93,4 millones más que el año anterior (+33,6 %).

Pasajeros transportados (en millones)

Línea	2022	2021	Diferencia	% dif.
L1	99,23	73,68	25,55	34,68%
L2	41,37	31,31	10,06	32,13%
L3	70,85	50,40	20,45	40,58%
L4	49,10	34,05	15,05	44,19%
L5	87,47	71,05	16,42	23,11%
L9/L10 Norte	8,94	7,39	1,55	20,99%
L9/L10 Sur	12,89	9,10	3,79	41,62%
L11	1,07	0,85	0,23	26,63%
Funicular	0,76	0,41	0,35	83,56%
TOTAL	371,68	278,24	93,44	33,58%

Evolución de los viajeros de la red de Metro



Respecto a la evolución de la demanda de metro, durante el año 2022 se ha observado cómo se ha ido recuperando a lo largo de los meses, si bien todavía no ha recuperado el volumen de viajeros del año 2019 de antes de la pandemia de la Covid-19. Las causas son diversas y la afectación de cada una de ellas es difícil de cuantificar, pero las más relevantes serían las siguientes:

- Metro ha ampliado la red con la finalización de la línea 10 Sud hasta ZAL/Riu Vell y la nueva estación de Ernest Lluch de la línea 5. Además, ha incrementado el número de trenes en circulación en hora punta.
- Crecimiento de los vehículos de movilidad personal: algunos estudios publicados por el AMB y el RACC muestran un incremento importante en el uso de la bicicleta y del

patinete eléctrico en los últimos años, y cómo hasta un 80 % de los nuevos usuarios de estos medios provenían del transporte público.

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

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

4.1.2 Datos principales de la red de metro

Oferta de servicio

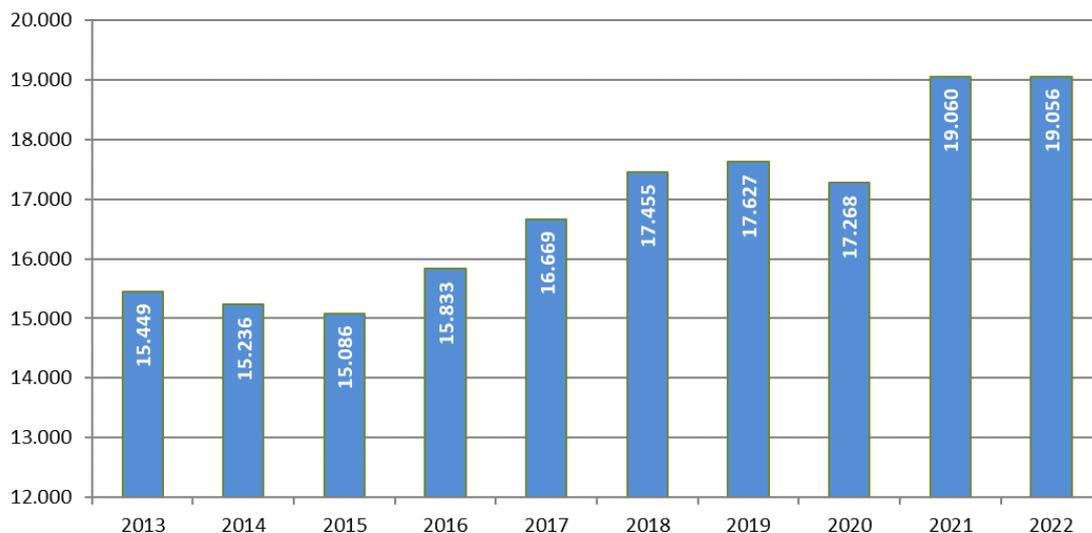
En 2022 se han ofrecido 19.056 millones de plazas-km, lo que ha supuesto casi igualar la cifra del año anterior (-0,02 %). Debido al notable incremento del coste de la energía, se diseñó una reducción de la oferta para afectar las líneas y franjas horarias con menor demanda.

Plazas-km ofertadas (en millones)

Línea	2022	2021	Diferencia	%
L1	4.107,98	4.072,87	35,11	0,86
L2	2.142,15	2.151,85	-9,70	-0,45
L3	2.551,46	2.610,67	-59,21	-2,27
L4	2.333,31	2.306,86	26,45	1,15
L5	3.431,92	3.583,35	-151,43	-4,23
L9/10 Norte	1.518,40	1.480,29	38,11	2,57
L9/10 Sur	2.898,39	2.796,43	101,96	3,65
L11	72,10	57,47	14,63	25,46
Total	19.055,69	19.059,78	-4,09	-0,02

La disminución de la oferta de plazas-km en las líneas 2, 3 y 5 obedece a los cortes de servicio por obras de mejora y/o renovación de vías, principalmente en Semana Santa y verano.

Evolución de las plazas-km ofertadas (millones)



Coches-km útiles (en millares)

Línea	2022	2021	Diferencia	%
L1	20.210,69	20.078,36	132,33	0,66
L2	11.731,59	11.784,67	-53,08	-0,45
L3	15.397,11	15.686,53	-289,42	-1,84
L4	13.238,02	13.069,82	168,20	1,29
L5	18.611,58	19.433,18	-821,60	-4,23
L9/10 Norte	7.786,64	7.591,22	195,42	2,57
L9/10 Sur	14.863,52	14.340,67	522,85	3,65
L11	407,34	324,69	82,65	25,45
Total	102.246,51	102.309,14	-62,63	-0,06

Por las mismas razones descritas anteriormente, la oferta en el conjunto de la red de metro, en términos de coches-km útiles recorridos, ha sido muy similar a la del año anterior.

Datos de la red de metro

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

Línea	km	Número de estaciones	Trenes programados en hora punta	Intervalo de paso en hora punta	Velocidad comercial (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	3'57"	27,7
5	18,6	27	36	2'33"	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	7'55"	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 2022 era la siguiente:

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

(*) Los trenes de la serie 500 son dobles

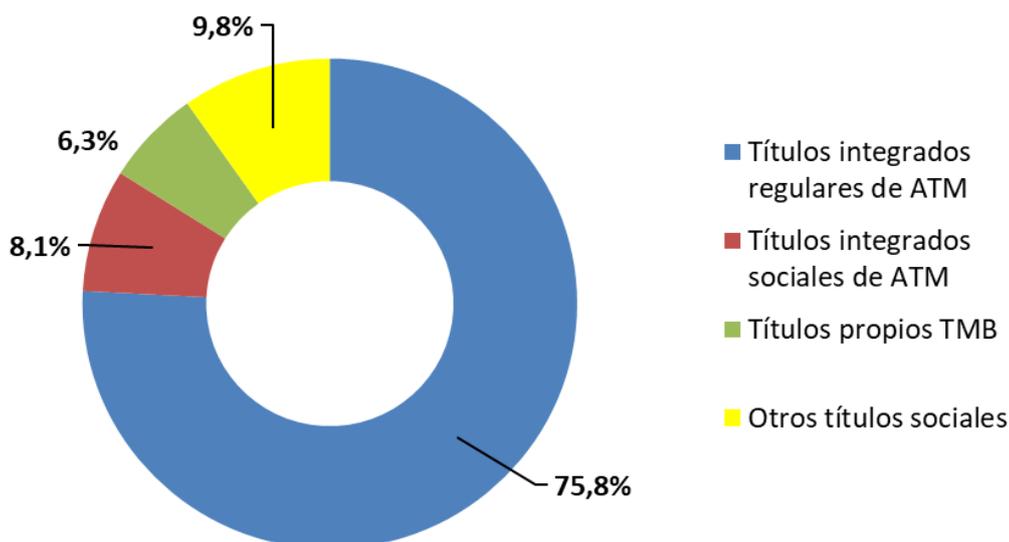
Además, el Funicular de Montjuïc cuenta con una flota de 2 unidades de tres coches cada una.

La edad media del parque móvil a finales de 2022 era de 19,38 años, la cual ha crecido ligeramente respecto a la del año 2021, que fue de 18,36 años. En los próximos ejercicios, conforme 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 2022 por títulos de transporte ha sido la siguiente:

Distribución de los viajeros de Metro por tipología de título de transporte año 2022



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

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

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

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

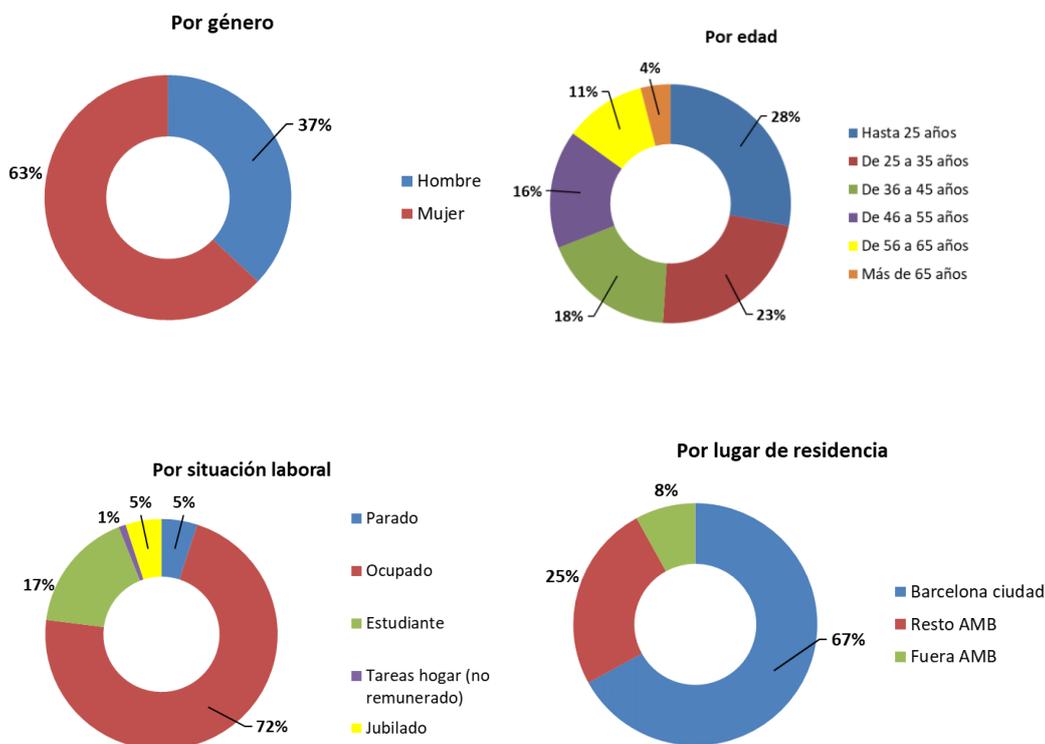
Variación en el uso de títulos de metro

En 2022 se ha producido un ligero descenso en la utilización tanto de los títulos integrados regulares de la ATM como de los títulos integrados sociales de la ATM, y también ha disminuido el uso de los Otros títulos sociales. Por el contrario, ha crecido la utilización de los títulos propios de TMB en 2,8 puntos porcentuales.

	Año 2022	Año 2021
Títulos integrados regulares de ATM	75,8%	76,2%
Títulos integrados sociales de ATM	8,1%	8,8%
Títulos propios TMB	6,3%	3,5%
Otros títulos sociales	9,8%	11,5%
TOTAL	100,0%	100,0%

Perfil sociodemográfico del usuario de metro

Con base en el Estudio de Percepción del Cliente (EPC) del año 2022, el perfil del cliente de metro sería el que se muestra en los siguientes gráficos:

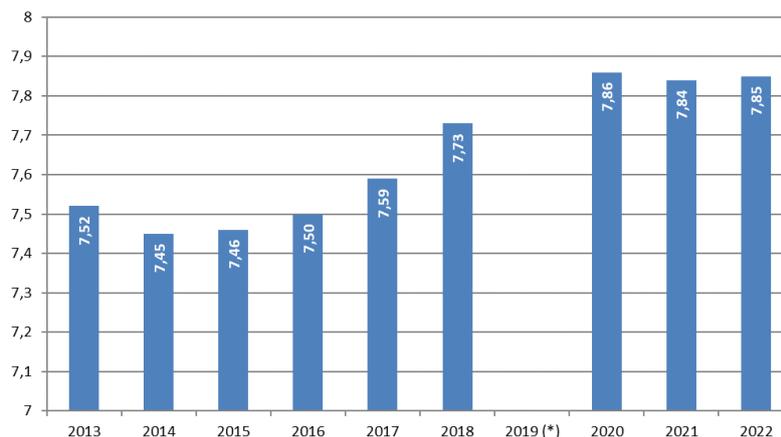


4.1.3 Atención y satisfacción del cliente

Valoración del servicio por parte de los clientes

En el Estudio Anual de Percepción del Cliente (EPC) que se llevó a cabo en 2022, los clientes otorgaron una nota media de 7,85 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 (6,26 puntos), las aglomeraciones (6,23 puntos) y la temperatura en los vagones (6,90 puntos).

Evolución de la nota de satisfacción global del servicio de Metro



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

Quejas, reclamaciones y sugerencias

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

En 2022 se han registrado 6.634 QRS, lo que representa un significativo aumento respecto al año anterior. La mayor parte de las QRS han sido relacionadas con las máquinas validadoras y de la venta automática de títulos de transporte (coincidiendo con la puesta en marcha de la T-Mobilitat), seguido de las que hacen referencia a las instalaciones y al personal.

Tema	Año 2022	Año 2021	dif.
Resultado total	6.634	4.644	1.990
Instalaciones	1.172	896	276
Servicios de transporte	567	372	195
Información y atención al cliente	618	405	213
Personal	872	785	87
Validaciones y venta automática	2.042	1.479	563
Usuarios	301	256	45
Títulos, tarifas y soportes	27	13	14
Varios	1.035	438	597

Información y atención

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

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

El canal de **WhatsApp para la T-Mobilitat** ha experimentado una consolidación como canal de conversación útil y versátil para diferentes tipos de públicos, lo que hace prever un aumento de su uso según incrementen los clientes dentro del nuevo sistema.

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

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

Otras acciones destacadas del ejercicio han sido:

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

Ámbito comercial

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

En cuanto al **vending**, se han producido las **renovaciones, a través de licitaciones adjudicadas** procedentes de concurso público, **del vending alimentario (Selecta) y del vending de fotografía (Tecnotron)**. Ambos contratos conllevan el cambio de todas las máquinas. Así, las 182 máquinas de *vending* alimenticio se están sustituyendo por máquinas nuevas. El nuevo contrato de restauración automática es para siete años y se traduce en unos

ingresos previstos para TMB de unos seis millones de euros. TMB considera oportuno **potenciar y favorecer el consumo de alimentos saludables**, de acuerdo con las recomendaciones de la estrategia NAOS (nutrición, actividad física y prevención de la obesidad). De esta forma, la empresa adjudicataria debe incluir en la oferta de cada máquina al menos un 15 % del total de productos:

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

Por su parte, *Tecnotron* está en proceso de sustitución del total de las 61 máquinas de fotos instantáneas y las cuatro de *Instagram* que tiene en distintas ubicaciones del metro de Barcelona. En el campo tecnológico y también por cuestiones de higiene, un aspecto prioritario con el trasfondo de la Covid-19, se ha potenciado la instalación en los nuevos modelos de sistemas *contactless* y NFC (pago con móvil y otros dispositivos electrónicos).

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

Hola Barcelona quiere ofrecer a los visitantes de Barcelona una solución integral de movilidad adaptada a sus particularidades y basada en medios de transporte sostenibles a partir de una aplicación móvil que les permitirá tener acceso a la información, planificar desplazamientos y también reservar, pagar y hacer uso de los distintos operadores de transporte.

Se ha lanzado la nueva aplicación Hola Barcelona (<https://www.holabarcelona.com/es/app-hola-barcelona>), que tiene como principales objetivos digitalizar la experiencia de movilidad para visitar la ciudad de Barcelona, potenciar ventas de productos propios y acompañar durante la visita.

Por otra parte, se ha renovado **la web de e-commerce** <https://www.holabarcelona.com/es>, que tiene como objetivos un mejor posicionamiento *online*, una mejor imagen de marca y una mejor experiencia de usuario.

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

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

Àmbito digital

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

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

4.1.4 Accesibilidad de los servicios

La accesibilidad a TMB se ha orientado en los siguientes ejes:

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

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

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

Por otra parte, se ha participado con entidades de discapacidad, mesas técnicas de diferentes ámbitos y operadores de transporte: UNE (Normalización de normas de accesibilidad para la

rotulación), Asociación Española de Profesionales de la Accesibilidad Universal, Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos, en el Grupo Abierto de Accesibilidad del Colegio de Arquitectos, en el Grupo Motor Coemfe y en la mesa técnica de accesibilidad con el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad, entre otros.

Se ha firmado el convenio marco con la Federación de Personas Sordas de Cataluña (FESOCA), que tiene como objetivo la promoción de proyectos que proporcionen la accesibilidad universal comunicativa en los medios del transporte público dependientes de TMB.

También se firmó la adenda del convenio con la Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (COCEMFE), orientado principalmente a la presentación del cambio de Reglamento 107 en la Comisión Económica de las Naciones Unidas.

Actuaciones de mejora de la accesibilidad en la red de metro

- **Obras de renovación de ascensores:** Se han ejecutado reformas parciales en 12 ascensores de la red para mejorar la seguridad y la disponibilidad de los equipos. También se ha redactado el proyecto de renovación de los ascensores más antiguos de la red de metro.
- **Obras de renovación de escaleras mecánicas:** Se han iniciado las obras de renovación de 14 escaleras mecánicas. De estas, 8 se han renovado durante el 2022 en las estaciones de Bellvitge, Hospital de Bellvitge, Avinguda de Carrilet, Verneda y Pep Ventura. Quedan pendientes otras 6 escaleras mecánicas, a ejecutar durante el 2023.

Durante el 2022 se han modernizado 6 escaleras mecánicas en las estaciones de Tetuan, Sant Martí, Sagrada Família L2 y Urquinaona L4.

Se está licitando la renovación de 5 escaleras mecánicas más en las estaciones de Rambla Just Oliveres, Can Serra y Montbau; estas obras están previstas para los años 2023-2024. Cuando finalice esta actuación, todo el parque de escaleras obsoleto quedará renovado.

Durante 2022 también se ha trabajado la fase de ingeniería para la sustitución de las 15 escaleras O&K de la red, que son las últimas sin telemando, para licitar las obras a partir del año 2023.

Se está licitando la modernización de 4 escaleras mecánicas más en las estaciones de Tetuan y Sant Antoni. La ejecución de estas obras está prevista para el período entre marzo y diciembre de 2023.

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

La situación de la red de metro a 31-12-2022, 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	25	19	24	12	23	5	152
Número de estaciones en obras	1		1		1				3
Número de estaciones en fase de redacción del proyecto	3			3	2				8

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

- **Validación de la nueva flota de trenes y de los trenes remodelados:** Los nuevos requisitos implantados permitirán seguir avanzando en términos de calidad y nuevas necesidades que puedan surgir.
- **Prueba piloto de apoyo isquiático y apoyabrazos:** Los diseños propuestos y avalados por la Oficina Técnica de Accesibilidad se han instalado en una prueba piloto en las estaciones de metro de Universitat y La Sagrera, previa validación por diversas entidades de discapacidad física y motora, así como por personas mayores.
- **Colocación de señalización de prioridad absoluta en líneas convencionales** para priorizar el uso de ascensores para usuarios de sillas de ruedas y personas con movilidad reducida. El civismo y la prioridad en el uso de los ascensores era una reivindicación por parte de las principales entidades de discapacidad física. La totalidad de la red dispone de esa señalización.
- **Creación de señalética accesible** a medida y de fácil lectura en los cortes y adaptaciones de estaciones para dar un servicio óptimo que oriente a las personas usuarias a sus desplazamientos habituales, y que están en fase de obras.

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:**

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

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

- **Mejora de las infraestructuras:**

- **Renovación de vía de la Línea 5 en Gavarra:** 200 metros de vía doble. Se ejecutó con un corte de servicio entre la estación de Cornellà y Gavarra, entre los días 11 y 13 de marzo de 2022.

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

- **Obras de rehabilitación en estaciones:**

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

- Remodelación de la estación base de operación de Sagrada Família.
- Actuación de consolidación estructural del techo del andén de la estación de Trinitat Nova L4.
- En cuanto a la obra de remodelación de espacio en Catalunya L1 para la sala de simuladores y dependencias de operación, está en fase de ejecución la parte de consolidación estructural y en fase de licitación de las obras la parte de arquitectura e instalaciones.

Están en redacción los proyectos de las bases de operación de Santa Eulàlia, Tarragona, Paral·lel y Trinitat Nova.

- **Otras actuaciones y obras para mejorar y renovar las infraestructuras:**

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

- Han continuado las obras en el taller de Sagrera (finalizando la fase 1 e iniciando la fase 2) y se ha redactado el proyecto para el desplazamiento de la puerta de acceso al taller.
- Han finalizado las obras de adecuación de dependencias en el taller de Vilapicina y se han iniciado las de remodelación de su control de accesos exterior. Se está redactando el proyecto para eliminar al amianto del sistema de bajantes del taller.
- También se han iniciado las obras de remodelación de la cubierta del taller de Santa Eulàlia y se ha continuado con la redacción del proyecto de desmantelamiento del túnel de lavado de Santa Eulàlia para reconvertirlo en túnel de soplado.
- Han finalizado la mayor parte de las obras de refuerzo estructural en el edificio del taller de Sant Genís, obras ejecutadas por Infraestructures.cat.

4.2.2 Proyectos de innovación, investigación y desarrollo

Además de los proyectos y mejoras descritos anteriormente, 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:**
 - **Sistema de monitorización de temperatura del carril:** Permite monitorizar en tiempo real la temperatura de los carriles e integrar la información en una plataforma de datos junto a información de otros sistemas. Esto permite anticipar posibles roturas del carril debidos a tensiones mecánicas y así mejorar la seguridad de la circulación y evitar posibles afectaciones en el servicio. El sistema cuenta en la actualidad con 3 detectores fijos y se ampliará hasta disponer de 50 detectores.
 - **Proyecto de auscultación de vías en servicio *Onboard Track Measurement System (OTMS)*:** la empresa *Virtualmech* ha desarrollado este sistema embarcado que permite realizar una auscultación continua de la vía durante la circulación comercial de los trenes que lo incorporan y facilita datos en tiempo real de parámetros geométricos de la vía, además de medir efectos ondulatorios y de desgaste del carril. El sistema complementa las tomas de tamaños propios de los planes de mantenimiento y permite construir históricos y modelos temporales del comportamiento de la vía para ayudar a mejorar sus condiciones.
 - **Monitorización de engrasadores de vía:** Se ha realizado una prueba de monitorización de 2 engrasadores de vía eléctricos que permiten ajustar en remoto los parámetros del proceso de lubricación del carril y la monitorización del estado del dispositivo. Tiene las ventajas de que no se requiere el acceso al sitio de instalación, de acceso restringido por estar en la zona de vías, y de que mejora la eficiencia del mantenimiento de estos dispositivos. Esta prueba tiene un gran potencial para mejorar la eficiencia del mantenimiento, ya que disponemos de un total de 248 engrasadores repartidos por toda la red en lugares de difícil acceso y es necesario revisarlos periódicamente.
 - En el entorno al proyecto de Evolución de los Carteles de Información al Pasaje (INP), financiado por los fondos europeos *Next Generation*, se ha realizado la contratación de la totalidad del proyecto en tiempo y forma y se han iniciado las primeras tareas del proyecto (planificación de detalle, replanteos...) a finales del año 2022.
 - Como continuidad del proyecto del nuevo sistema de comunicaciones de radio digital (DMR), se ha puesto en servicio el sistema en las líneas 2 y 4, para mejorar las capacidades y la calidad de las comunicaciones entre el personal del sitio central y el personal de operaciones, mantenimiento y seguridad.
 - Se han incorporado nuevas funcionalidades en el sistema de localización *indoor* de personas, y se dispone de un nuevo aviso SOS para situaciones de emergencia y un nuevo aviso tipo *dead-man* para personas que trabajan de forma aislada.
 - Se ha continuado trabajando con los fabricantes del material móvil del metro (CAF y Alstom) para integrar las variables de funcionamiento de los trenes en las comunicaciones de propósito general embarcadas. Esto permite su transmisión al exterior y utilizarlas para otras funcionalidades (*DigitalTrain*, control de accesos a cabina...).
- **En el ámbito de marketing y clientes:**
 - Con el despliegue en los cuatro Puntos TMB, se ha finalizado el proyecto de integración del *Virtual POS* (Terminal de Punto de Venta virtual) con el datáfono y el

sistema *Cashless*. Esta actuación se enmarca en el proyecto global de modernización de los Puntos TMB hacia un concepto de oficina abierta (conexión inalámbrica de los distintos dispositivos).

- Se ha llevado a cabo con éxito la puesta en servicio de la nueva solución tecnológica para la venta de *merchandasing* en eventos organizados o en los que participa TMB. Esta solución ha sido una prueba piloto realizada en el día de Sant Jordi y ligada al centenario de TB, pero que puede ser extrapolable para otros eventos que se planteen en el futuro.

- **En el ámbito corporativo:**

- Se ha iniciado el programa de formación y concienciación en ciberseguridad de los empleados de TMB (en una fase piloto con 1.000 empleados).
- El Servicio de Operaciones de Ciberseguridad (SOC) de TMB se ha adherido a la Red Nacional de Servicios de Operaciones de Ciberseguridad, iniciativa impulsada por el Centro Criptológico Nacional para integrar y coordinar a todos los SOC del sector público.
- Se han integrado diferentes aplicaciones con el nuevo Gestor de Identidades y de Acceso (*Office 365, GenTmbApp*, contenido del Sistema de Información al Usuario de Bus...).
- Se ha puesto en servicio el canal de recepción de factura electrónica, que, a medida que se vayan añadiendo proveedores, sustituirá los canales actuales en papel y PDF.
- Se ha puesto en producción una nueva versión de la aplicación *EINES* de la intranet, que mejora tanto la seguridad informática como la experiencia de usuario en su uso.
- Se ha puesto en servicio un nuevo planificador de la demanda, que permite planificar las validaciones y recaudación de las redes de metro y bus según mes, línea y título de transporte.

- **Innovación corporativa:**

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

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

- **24h Innovación BCN:** “¿Cómo podríamos hacer que el pasillo de enlace de la estación de Metro de Passeig de Gracia de L3 fuera un espacio más agradable y acogedor?”: 1er premio (instituto Antoni Algueró) entre propuestas de 68 equipos y 24 empresas participantes. La solución se fundamenta en bajar la ciudad bajo tierra a través de propuestas representadas en paneles LED inmersivos.
- **MetropolisFP Lab:** Reto propuesto por el área de Mujer y Diversidad, titulado “¿Cómo hacer el transporte público seguro?” La propuesta ganadora fue “Athena”, basada en una aplicación móvil enfocada a la seguridad de las mujeres.
- **Diseño de apoyabrazos de los andenes** (Elisava y Barcelona Centro de Diseño): concepto central de economía circular mediante el reaprovechamiento del tubo de acero de metro y bus y/o revalorización de material y fabricación de nuevos elementos.

- Participación de TMB en el **proyecto Lab3040 de la Cámara de Comercio de Barcelona**, que se plantea como una red de conexión entre los agentes de innovación del ecosistema de Cataluña.

Se ha cerrado la tercera promoción de agentes de innovación de TMB y se dispone de 68 personas internas habilitadas para llevar a cabo iniciativas y propuestas de innovación.

- **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 en tecnología sin contacto y la mejora de la información del transporte. En una etapa siguiente se abordará la concreción e implantación de un nuevo sistema tarifario y la extensión del sistema T-Mobilitat en la totalidad del territorio catalán.

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

Las principales acciones llevadas a cabo durante el 2022 en el marco de la T-Mobilitat han sido las siguientes:

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

Las actuaciones más relevantes a realizar en el 2023 deben llevar a completar la gama de títulos en tecnología sin contacto (títulos de la ATM, del AMB y propios de TMB), a ampliar prestaciones y funcionalidades y a permitir el fin de la comercialización de los títulos magnéticos.

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

En 2022 se ha participado activamente en 5 proyectos de I+D+i plurianuales que son cofinanciados por el *EIT Urban Mobility* y diferentes líneas de los programas *Horizon 2020* y *Horizon Europe* de la Unión Europea. Estos suponen una actividad de TMB valorada en 4,9 millones de euros en su duración total, con una financiación media del 29 %.

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

- **Otras ayudas**
 - Programa *CEF Transport*

TMB tiene concedidos 9,2 millones de euros para la compra de 61 autobuses eléctricos, 46 híbridos propulsados con GNC (ya recibidos en 2021) y para la infraestructura de 186 puntos de carga para autobuses eléctricos, 9 de ellos en calle.

- Ayudas por el impacto de los precios de los carburantes

TMB recibirá 1,2 millones de euros para reducir el impacto de los precios de los carburantes derivado de la guerra de Ucrania.

- Otros programas

TMB tiene concedidas o solicitadas ayudas de menor cuantía para la instalación de cargador de flota auxiliar eléctrica y para idear iniciativas disruptivas.

4.2.3 Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad

Durante el año 2022, TMB ha continuado trabajando en la integración y mantenimiento de los diferentes sistemas de gestión implantados, a fin de unificar, estandarizar y simplificar los diferentes sistemas de gestión actuales (ISO 9000, UNE 13816, Covid-19, ISO 14001, ISO 50001) en un sistema de gestión **integrado** que permita establecer objetivos alineados con visión global, facilitando la toma de decisiones y asegurando además la conformidad con los requisitos de los clientes y ciudadanos, los legales o cualquier otro. Los requisitos más relevantes son:

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

▪ Mejora de herramientas de gestión

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

Gestor documental:

Es la herramienta para la gestión documental que da respuesta a las necesidades actuales de TMB, que permite fácilmente la generación de flujos para la edición, revisión, autorización, distribución, conservación y mantenimiento de los documentos en toda la organización. Se han puesto en producción nuevas funcionalidades y mejoras en la herramienta, como la creación de una nueva biblioteca como repositorio para nuevos documentos adicionales a los procedimientos o instrucciones publicados y la vinculación entre el Gestor documental y el *SharePoint* del Sistema de Gestión.

Se ha continuado desarrollando el proyecto de revisión y adecuación del marco documental de TMB con la implicación y la participación de todas las áreas de la organización. En total, se

han publicado 101 documentos, entre nuevas versiones y nuevos documentos. Actualmente, se está trabajando en la actualización y creación de 65 documentos para su publicación.

Gestión para la mejora:

Es la herramienta específica para la gestión de cualquier comunicación de incidencia, reclamación o sugerencia sobre el servicio que presta TMB y está orientada a la mejora de las actividades que se desarrollan. Mediante esta herramienta se gestionan los expedientes de hallazgos de auditoría. Se han puesto en producción nuevas funcionalidades y mejoras en la gestión de los expedientes de incidencias y expedientes de auditorías.

Mantenimiento y ampliación de los sistemas de gestión:

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

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

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

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

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

4.3. Salud y seguridad de nuestros pasajeros

4.3.1 Viajes seguros

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

- **Espacio cardioprotegido:** A principios de este año se ha finalizado con éxito la instalación de los desfibriladores externos automáticos (DEA) en todas las estaciones de Metro. Ya se han utilizado en diversas incidencias asistenciales y en algunos casos han

permitido salvar la vida de los afectados. A este objetivo han contribuido la formación de uso de los DEA recibida por los empleados de las Líneas de Metro y su familiarización con estos dispositivos

- **Videovigilancia:** Por lo que respecta a los trenes, se ha finalizado la conexión de la videovigilancia embarcada en el Centro de Control, que permite disponer de las imágenes en tiempo real. En cuanto a las estaciones, ha finalizado la migración en el sistema digital de todas las estaciones, lo que ha mejorado la calidad de las imágenes y el campo visual.
- **Vandalismo grafitero:** Se ha continuado con las acciones transversales que han permitido la contención y reducción del vandalismo, entre las que destaca la protección física de los trenes en los estacionamientos mediante la instalación de paneles que dificultan pintarlos. El volumen de daños causados por el vandalismo grafitero se ha reducido por segundo año consecutivo tras la primera operación policial DESPERTAR, que supuso la detención de varios grafiteros. Los murales registrados en 2022 en la flota de Metro han sido de 20.000 m², por debajo de los 24.000 m² de 2021 y de los 50.000 m² de 2020.
- **Mejoras tecnológicas en el ámbito de la intervención:** Se han implementado diversas mejoras tecnológicas para dar mejor servicio a los clientes, entre ellas el nuevo diseño de los comunicados de intervención con la inclusión de códigos QR que facilitan la presentación de alegaciones o el pago de denuncias, para evitar desplazamientos a los usuarios a los puntos TMB, o la inclusión de códigos QR en el terminal de inspección con información útil para los pasajeros.
- **Mejoras en la asistencia sanitaria:** durante este año se ha culminado el diseño de mamparas que permite garantizar una mejor protección de la intimidad en incidencias de asistencia sanitaria que lo requieran.

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

Respecto al 2021, se han reducido las incidencias relacionadas con presencia de carteristas (un 4,15 % del total, mientras que el año pasado fueron un 7,74 %).

Por otra parte, ha surgido una problemática nueva relacionada con el incumplimiento de la obligatoriedad de llevar mascarilla en los trenes, ya que el nivel de incumplimiento ha ido creciendo y se han producido situaciones de conflicto.

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

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 el impacto económico al tiempo que la 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 dedicado a la falsificación de títulos de transporte.

Impacto en la salud y la seguridad de los clientes

En cuanto al **impacto en la salud y la seguridad** del servicio que presta TMB, que es el transporte público de viajeros, se puede asegurar que se evalúa la totalidad de su impacto en la seguridad de los trabajadores/as y pasajeros con el fin de cumplir la normativa legal y asimismo efectuar las mejoras pertinentes. Además de las acciones de prevención de riesgos laborales, cabe destacar en el año 2022 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 y el despliegue de desfibriladores (DEA) en la red de metro. En materia de seguridad, cabe destacar que se están aplicando los protocolos existentes para luchar contra el acoso sexual y la LGTBI-fobia y un plan para combatir el vandalismo de los grafiteros.

4.3.2 Protección de datos

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

- La Oficina del Delegado de Protección de Datos ha iniciado el **Plan de Acción derivado de la Auditoría de Protección de Datos** realizada por el anterior delegado en 2020. Se han celebrado reuniones con los diferentes ámbitos de TMB con el fin de asignar tareas y programar los tiempos de implementación de las diferentes medidas.
- Se han atendido y gestionado las **solicitudes de ejercicio de derechos de protección de datos** recibidos. En total, se han gestionado 164 solicitudes y se han derivado 90 a otros canales de servicios de TMB al no tratarse estrictamente de ejercicios de derechos.
- Se han registrado 14 **incidencias de seguridad**: 11 supuestos no han requerido notificación a la Autoridad porque se ha determinado un bajo riesgo para los derechos y libertades de los interesados. Asimismo, tampoco se ha considerado necesario proceder a la comunicación de la violación de seguridad dado este bajo riesgo. Se han notificado a la Autoridad 2 brechas de seguridad.
- Con el ánimo de sensibilizar sobre la importancia del cumplimiento de la regulación en materia de los datos de carácter personal, se han impartido **3 sesiones formativas** a 139 empleados sobre las siguientes materias: el ciclo de vida de los datos y de tratamientos, las brechas de datos personales y la incidencia de la normativa de protección de datos en la selección y contratación de proveedores con acceso a datos.
- **Se han recibido 56 consultas** por parte de los distintos ámbitos de TMB. Adicionalmente, se ha dado apoyo específico en la suscripción de contratos de encargado y cláusulas tipos.
- Se han realizado actualizaciones en el Registro de Actividades de Tratamiento (RAT) con la información sobre los tratamientos de datos personales que se realizan en TMB: se ha introducido el tratamiento de geolocalización y se ha modificado el tratamiento de grabaciones de voz y videovigilancia.
- Se ha realizado la revisión de documentos de afectación directa a la seguridad de la información de TMB y el cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad.
- La Oficina del Delegado de Protección de Datos ha publicado artículos relativos a diversas materias de protección de datos con carácter informativo para todos los empleados.

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

- Una notificación de un procedimiento de tutela de derechos derivado de la denuncia presentada por un ex empleado, con resultado de archivo.

- Un requerimiento de información previa derivado del procedimiento anterior, a través del cual se ha solicitado información específica sobre el tratamiento de los datos de los exempleados.
- Una notificación de apertura de procedimiento sancionador por falta de medidas de seguridad en el tratamiento de los datos de los exempleados. El procedimiento está en curso.

4.4. Relación con los medios de comunicación

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

El gabinete de prensa ha elaborado y difundido 210 notas informativas y ha organizado 90 actos o encuentros con los medios. Se han gestionado 600 solicitudes de información y también 171 permisos de grabación en los medios, entre otras acciones. En TMB noticias se han publicado 409 piezas informativas y se han recibido más de 400 mil visitas.

En cuanto a las redes sociales, se han hecho 2.542 tuits en *Twitter*, 928 publicaciones en *Facebook* y 146 en *LinkedIn*.

4.5. Presencia en las redes sociales y campañas importantes

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

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

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

Desde el punto de vista de la comunicación corporativa, destaca la **conmemoración del centenario de la red de Bus**, que ha comportado numerosas acciones y actividades. Cabe destacar la elaboración de los libros "*Els autobusos de Barcelona*", "*Història de la CGA*" y "*Petita història de la xarxa de bus de Barcelona*", la exposición sobre el autobús histórico *Tilling-Stevens* en el espacio Mercè Sala y la confección de vídeos, entre otras acciones.

Destaca también "**Barcelona't amb TMB**", la campaña corporativa de promoción del transporte público y difusión de los valores de marca de TMB, que contó con una gran difusión de medios.

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

Otra acción a destacar fue la campaña "*Mou-te per les malalties genètiques*" ['Muévete por las enfermedades genéticas'] y las campañas realizadas en el mes de la diversidad europea (mayo de 2022), que consistieron en 4 acciones de comunicación, una por semana: Acción contra la LGTBI-fobia y la acción "*Si som iguals som millors*" ['Si somos iguales somos mejores'], con el objetivo de presentar varios perfiles de profesionales de TMB con su propia diversidad.

Las campañas sobre las personas mayores llevadas a cabo para poner en valor a las personas trabajadoras jubiladas y su contribución a la empresa, y la campaña "*Dones*" ['Mujeres'], consistente en acciones destinadas a potenciar el talento femenino en TMB.

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

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

Dentro de los proyectos de identidad corporativa, cabe destacar la definición y el diseño de la nueva marca **AMBici**, así como los elementos de identidad para la app, la bicicleta y las estaciones de aparcamiento; el rediseño de la nueva imagen de los buses de barrio de nueva incorporación y la imagen de la nueva tienda *Hola Barcelona Store*.

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

5. Una gestión responsable

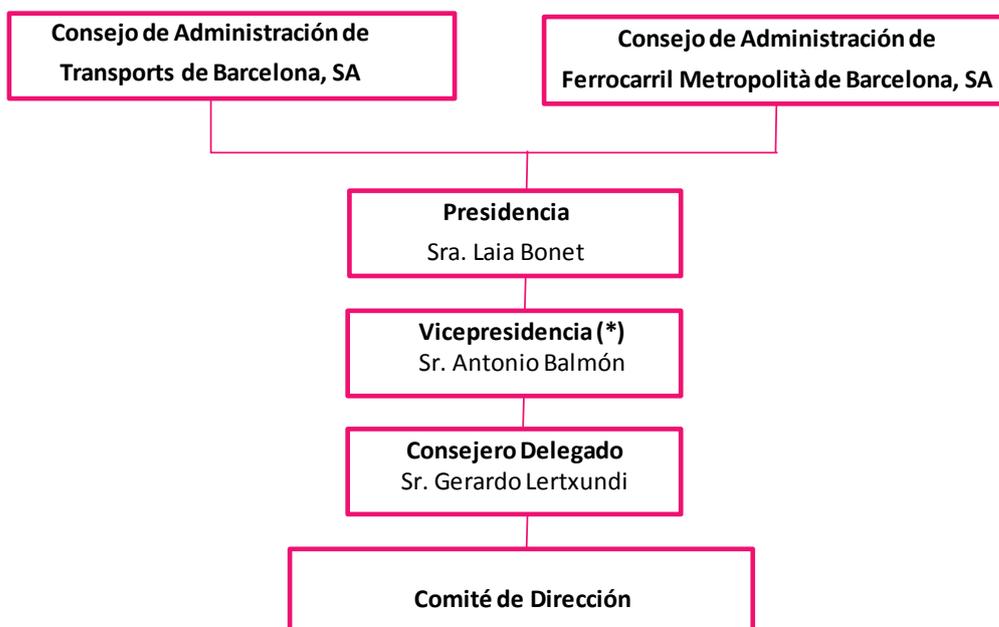
5.1. Ética y buen gobierno

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 en las empresas Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. y Transports de Barcelona, S.A.



(*) El Sr. Antonio Balmón fue nombrado vicepresidente el 22/03/2022

El Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. a 31-12-2022 era el siguiente:

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FMB A 31 DE DICIEMBRE DE 2022	
Laia Bonet Rull	Presidenta
Antonio Balmón Arévalo	Vicepresidente
Gerardo Lertxundi Albéniz	Consejero delegado
Raimond Blasi Navarro	Consejero
Carlos Campdepadrós García	Consejero
José Castro Borrallo	Consejero
Jordi Coronas Martorell	Consejero
Marcel Escudé Pasqual	Consejero
Manuel Gómez Acosta	Consejero
Candela López Tagliafico	Consejera
Jordi Martí Grau	Consejero
Antonio Martínez Flor	Consejero
Marc Sanglas Alcantarilla	Consejero
Antoni Segarra Barreto	Consejero
Esteve Serrano Ortín	Consejero

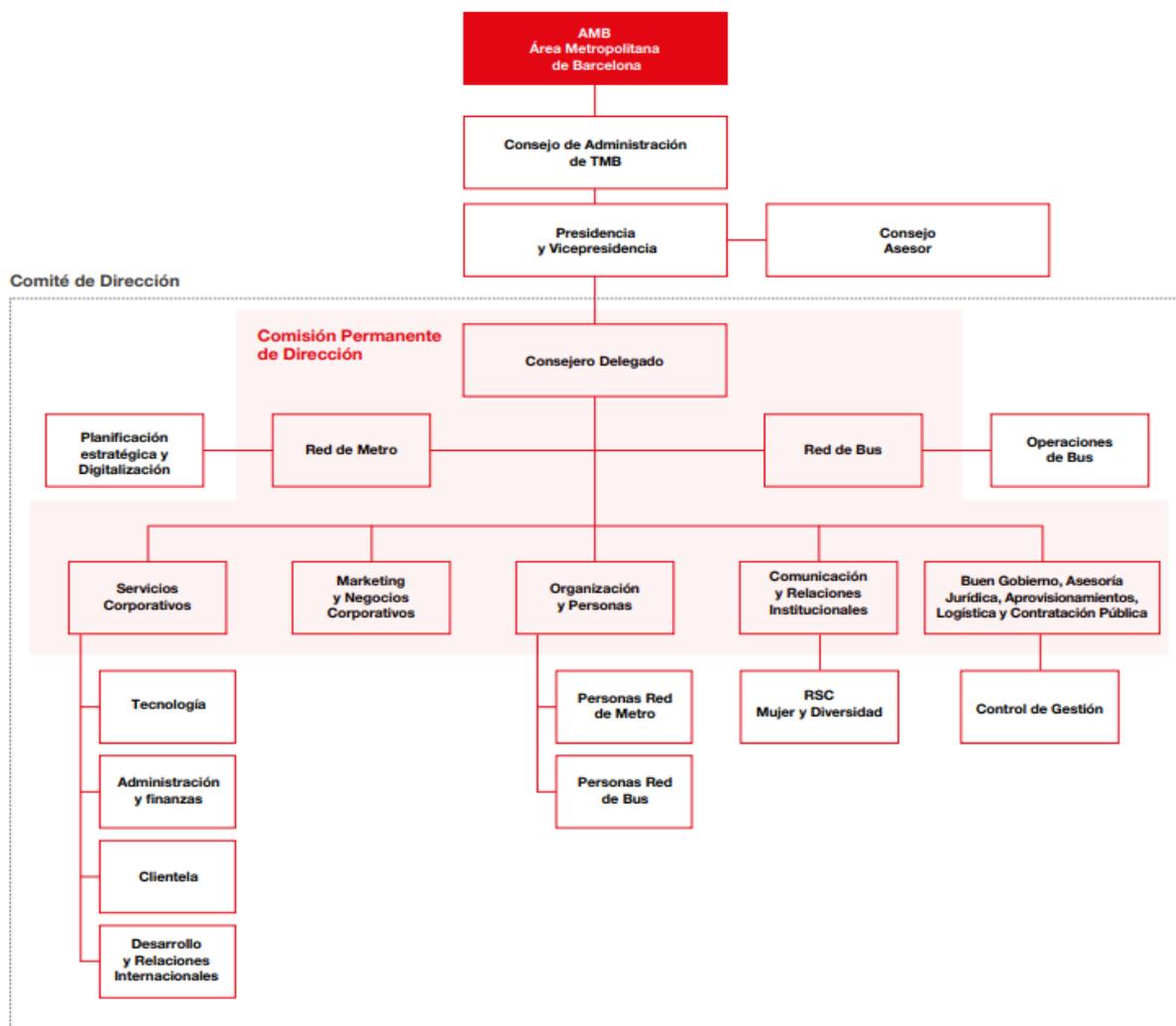
Secretario del Consejo de Administración: Oriol Sagarra Trias.

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**.



Modelo de gobernanza

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



5.1.2 Normativa y reglamento

Compliance

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

- Se han impartido jornadas formativas y de sensibilización en materia de *compliance*. Los programas formativos se han adecuados al perfil de los destinatarios, para abordar las siguientes materias: Programa de *Compliance* de TMB, Código Ético y de Conducta de TMB, conflictos de intereses, políticas y normas internas aprobadas por la Comisión de Ética y el Plan de Medidas Antifraude de TMB.
- Se han confeccionado y aprobado las siguientes normas:
 - Política de prevención del consumo de alcohol, drogas y sustancias psicoactivas.
 - Procedimiento para la prevención y corrección de conflictos de intereses.
 - Directriz de propiedad intelectual e industrial.
 - Directriz para el uso de licencias en el ámbito informático y tecnológico.
 - Directriz para la gestión de poderes.
 - Directriz de defensa letrada de empleados y empleadas.

- **Canal Ético**

En el contexto de finalización del período máximo de transposición de la Directiva 2019/1937, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informan sobre infracciones del derecho de la Unión, en marzo de 2022 se habilitó el uso y disponibilidad del **Canal Ético** con carácter universal, adecuando el reglamento de funcionamiento y la posibilidad de realizar las comunicaciones de forma anónima, avanzando así el trabajo que se derivará de la eventual norma nacional de transposición.

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

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

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

- **Plan de Medidas Antifraude**

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

- Confección del **Plan de Medidas Antifraude de TMB** aprobado por el Consejo de Administración (julio 2022).
- Declaración institucional de lucha contra el fraude (junio de 2022).
- Se han impartido dos sesiones de formación en materia antifraude, dirigidas a personas empleadas de TMB que participan específicamente en la gestión de los fondos *Next Generation*, con asistencia de un centenar de personas (junio y julio de 2022).

- Confección y aprobación del procedimiento para la prevención y corrección de conflictos de interés como desarrollo de la política de conflictos de interés y dando cumplimiento a las exigencias recogidas en la Orden 1030 (octubre de 2022).

Acciones formativas con contenidos anticorrupción:

curso	duración (horas)	número de sesiones	FMB, SA		
			horas lectivas	número de asistentes FMB	horas- asistente FMB
Contratación pública, acuerdos marco, CPC y clas.	8	1	8	11	88
La concurrencia en las licitaciones	1,5	2	3	122	183
Plan de medidas antifraude - conflictos de interés	3,5	2	7	43	301
Prevención y detección fraude bancario y est.	3	3	9	20	60
Gestión del fraude por ACIS	3	5	15	27	81
Ciberseguridad industrial	21	1	21	8	168
TOTAL		14	63	231	881

Del total de asistentes, un 22,22 % del Comité de Dirección recibieron formación sobre anticorrupción (1 mujer y 3 varones).

Finalmente, en 2022 no se ha registrado ningún caso de corrupción en FMB, S.A.

Cumplimiento socioeconómico

- Multas y sanciones no monetarias significativas por incumplimiento de leyes o normativas en materia social o económica:
- Generalitat de Catalunya, Departamento de Empresa y Trabajo: 52.925 euros.
- Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat, multa de tráfico: 200 euros.

Política pública

En 2022 no ha habido contribuciones a partidos y/o representantes políticos.

En 2022, el total de remuneraciones para todos los conceptos de los miembros del Consejo de Administración ha sido de 125 miles de euros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (en el ejercicio 2021 fueron 137 miles de euros), de los cuales corresponden a retribuciones a la Alta Dirección la cantidad de 81 miles de euros en el caso de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (en el ejercicio 2021 fueron 80 miles de euros). Ambas sociedades, FMB, S.A. y TB, S.A., han satisfecho una póliza de responsabilidad civil de administradores y directivos por importe de 4 miles de euros cada una (4 miles de euros cada sociedad en el año 2021).

Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

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

- Aportación a la Fundación TMB de 145.384 euros.

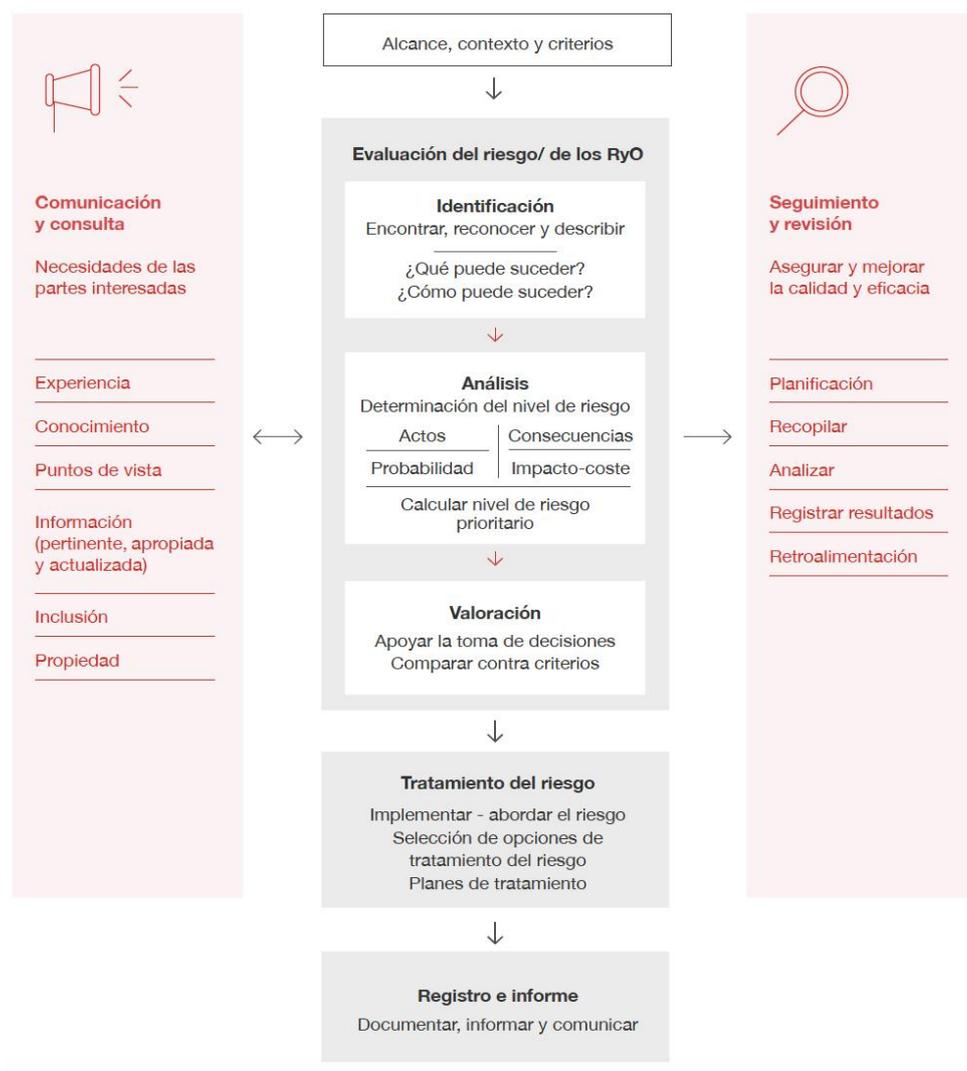
5.2. Gestión del riesgo

Modelo de gestión de riesgos

La gestión de riesgos y oportunidades pretende identificar, medir, prevenir y mitigar los riesgos asociados a las actividades y funciones de procesos 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 los objetivos planteados enajenados con el plan estratégico de TMB.

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

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



En concreto, se han identificado los riesgos de no obtener los resultados esperados de cada proceso y las oportunidades de obtener efectos deseables, que 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.

Los principales riesgos a los que nos hemos enfrentado en 2022 no han cambiado sustancialmente respecto a los identificados el año anterior. Con motivo de la implantación de la norma ISO 45001, se han introducido en el sistema nuevos riesgos relacionados con la seguridad de los trabajadores. Han adquirido mayor relevancia, por el entorno actual, riesgos relacionados con las tecnologías de la información, riesgos relacionados con la subida de la inflación, suministros de materias primas y el elevado coste de suministros, o de carácter ambiental, entre otros.

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

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

▪ **Riesgos:**

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

▪ **Oportunidades:**

1. Mejora de la gestión de activos (infraestructuras, flota y tecnologías).
2. Mejora de la eficacia de la prestación y operación.
3. Mejorar la capacidad de respuesta a la necesidad de recursos tecnológicos para mejorar los procesos.
4. Mejora de la imagen y posicionamiento de la compañía. Ser referente en movilidad sostenible y segura.
5. Optimización de recursos a través de la gestión eficaz de información y de datos que permiten tomar decisiones.
6. Mejorar la gestión, el seguimiento y el control de ventas y recaudación.
7. Mejora de la eficacia en la operación y el mantenimiento del activo de flota.

8. Mejora de la eficacia en la toma de decisiones y mejora continua de los resultados del sistema de gestión.
9. Mejorar la obtención de los datos y la monitorización *online* de indicadores de seguimiento de la demanda y oferta.
10. Mejorar la eficacia del proceso de gestión y asignación de recursos.

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

Para los riesgos y oportunidades prioritarios se han establecido las acciones y tratamientos más adecuados para eliminar o minimizar su impacto o maximizar 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 las acciones derivadas del Plan Estratégico 2021-2025.

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

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 la normativa de transparencia, a lo largo de 2022 se han realizado las actuaciones que se describen a continuación.

Desde el 1 de enero hasta el 15 de diciembre se han recibido un total de **35 solicitudes de acceso a la información pública (SAIP)**, de las cuales: 27 han sido estimadas, 3 no han sido admitidas, 3 han sido desestimadas y 2 se han derivado a otra entidad.

En noviembre de 2022 culminó el proyecto de buen gobierno llamado **Canal SAIP**, una **herramienta que permite la gestión automatizada** de las solicitudes de acceso a la información pública (SAIP) presentadas por la ciudadanía, y a la que se puede acceder a través del Portal de Transparencia de TMB.

La herramienta, parametrizada y adaptada a las características y necesidades de TMB, da cumplimiento a los requisitos recogidos en la Ley 19/2014, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, y en el Decreto 8/2021, sobre la transparencia y el derecho de acceso a la información pública. Esta herramienta mejora el servicio porque:

- Efectúa la identificación del ciudadano o ciudadana a través del sistema VALID de la Administración Abierta de Cataluña (aspecto nuevo en TMB).
- Incluye un sistema de alertas y notificaciones de cambios de estado de la solicitud, que mantiene al/la ciudadano/a informado/a en tiempo real.
- Realiza el cómputo de plazos y alerta a las áreas de TMB involucradas en la preparación de la información solicitada.
- Permite de forma automática la interacción entre Buen Gobierno y los enlaces de las áreas de TMB responsables de facilitar la información requerida.

- Garantiza la seguridad de la información en las transmisiones y permite disponer de la trazabilidad de todo el proceso.
- Cada una de las empresas del grupo con mayoría de capital público serán responsables individualmente del cumplimiento de sus obligaciones de publicidad activa. El hecho de que TMB disponga de una web común para todas estas empresas no debería ser un obstáculo para que se pueda identificar, cuando corresponda, a cuál de ellas se refieren las diversas informaciones publicadas para garantizar que se cumplan las obligaciones de publicidad activa de forma individual por parte de cada ente.

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

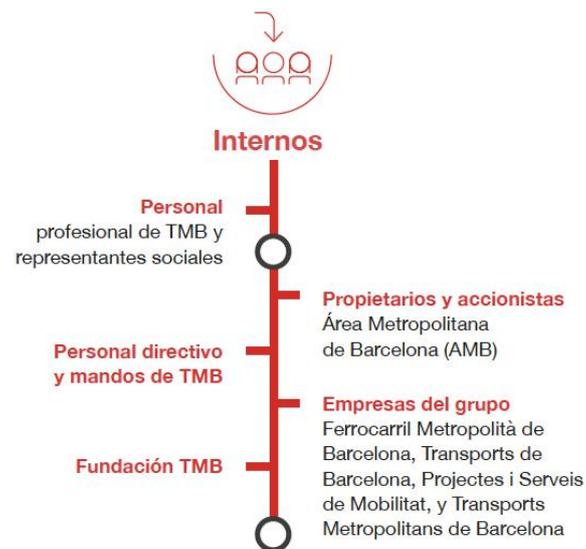
- Actualizar las informaciones publicadas de forma constante y permanente y, en los casos que sea adecuado, mantener la trazabilidad respecto a la información relativa a los años anteriores.
- Ampliar la información publicada sobre los altos cargos y directivos de la institución.
- Evitar la publicación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

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

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.

Necesidades y expectativas de las partes interesadas

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

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

Partes interesadas principales: Administraciones tutelares y reguladoras, otros servicios de transporte (competidores), clientes, entidades bancarias/financieras, empresas del grupo, empresas externas, entidades de certificación y acreditación, fundaciones y ONG, medios de comunicación, personal directivo y mandos, propietario / accionistas / consejo de administración y/o asesor, servicios de emergencias, socios dentro de la ATM, trabajadores, vecinos, asociaciones y colectivos, asociaciones vecinales, mundo académico (comunidad educativa) y centros tecnológicos.

Origen	Partes interesadas	Descripción	Necesidad (N) / Expectativa (E)
Externo	ADMINISTRACIONES TUTELARES Y REGULADORAS	Generalitat de Catalunya, Área Metropolitana de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità y Ayuntamiento de Barcelona, entre otros.	Financiación estable de los servicios de transporte público
			Financiar las mejoras de movilidad necesarias para alcanzar los objetivos de oferta y medioambientales
			Lucha contra el cambio climático por reducción del consumo energético y emisiones de CO ₂
			Cumplimiento de la normativa: medio ambiente, laboral, prevención de riesgos, transporte de personas, etc.
			Mejora de la calidad del aire por reducción de las emisiones contaminantes relacionadas con el tráfico (NOx y PM)
Externo	CLIENTES	Público en general, turistas, escolares, personas de edad avanzada y usuarios con necesidades especiales, entre otros.	Resolver los conflictos laborales con la máxima celeridad y con el mínimo impacto sobre la movilidad
			Transporte seguro, incremento de las medidas de seguridad e higiene para evitar contagios, de accidentes y seguridad (agresiones)
			Puntualidad/frecuencia
			Disponibilidad de instalaciones y equipos (de instalaciones: escaleras, ascensores, máquinas de validación y venta, etc.)
			Información clara, fiable y actualizada en el momento y accesible para todos los públicos (general, accesos, incidencias, ambientales) y estado de todos los activos
Externo	EMPRESAS EXTERNAS	Empresas proveedoras, servicios subcontratados y concesionarias.	Transporte confortable (sin aglomeraciones, temperatura óptima en los vagones, estaciones, paradas limpias y cómodas)
			Recibir una buena atención (atención al cliente: puntos TMB, interfono, SOS, quejas, atención al cliente)
Externo	EMPRESAS EXTERNAS	Empresas proveedoras, servicios subcontratados y concesionarias.	Obtener rentabilidad económica
Interno	PERSONAL DIRECTIVO Y MANDOS	Personal directivo y mandos de TMB	Reducción del absentismo laboral
Interno	PROPIETARIO / ACCIONISTAS / CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN y/o ASESOR	AMB; Consejo de Administración de TB y de FMB	Reducción del absentismo laboral
			Disponer de una estrategia de crecimiento clara
			Evitar los incumplimientos de requerimientos (multas y sanciones)
Interno	TRABAJADORES	Profesionales de TMB y representados sindicales: delegados, CSS, SPRL	Pago puntual
			Trabajar en condiciones de trabajo seguras y saludables
			Reducir la tasa de accidentes para reducir el absentismo laboral - Asignar a trabajador
			Fomentar la participación tanto de los trabajadores como de la parte social en todas aquellas cuestiones relativas al sistema SST
			Garantizar la vigilancia de la salud a los trabajadores
Externo	MUNDO ACADÉMICO (COMUNIDAD EDUCATIVA) Y CENTROS TECNOLÓGICOS	Escuelas, institutos, universidades, centros tecnológicos, clústeres y hubs especializados.	Asegurar la adaptación de los puestos de trabajo para los trabajadores especialmente sensibles y en situación de embarazo o lactancia
			Sinergias entre el mundo académico y administración pública: formación y transmisión de conocimiento de forma recíproca

Afiliación a asociaciones en el ámbito del transporte público y otros

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

Unión Internacional del Transporte Público (UITP)	Asociación Española de Mantenimiento (AEM)
ATUC (Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos)	Asociación Española de Financieros de Empresa (ASSET)
ALAMYS (Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos)	Centro de Ciberseguridad Industrial
RAILGRUP	La Asociación Española para el Fomento de la Seguridad de la Información, ISMS Forum
GASNAM	Coordinadora Catalana de Fundaciones
International Rail Quality Board (IRQB)	Fundación Factor Humano
Barcelona Centre Logístic Catalunya (BCL)	Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE)
Asociación Barcelona Global	Asociación Española de Directivos de Sostenibilidad (DIRSE)
DEC Asociación para el Desarrollo de la Experiencia de Cliente	Asociación Catalana de Dirección de Recursos Humanos (AEDIPE)
Asociación de Usuarios de SAP España (AUSAPE)	Fundación Barcelona para la promoción del diseño industrial
ASCOM (Asociación Española de Compliance)	Energía y Gestión ASE, S.L.
Asociación Española de Profesionales de Compras, Contratación y Aprovisionamientos (AERCE)	

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

Nos hemos propuesto, para 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.
3. **Compromisos:** establecimiento explícito y formal de los compromisos asumidos para dar respuesta de forma equilibrada a estas necesidades y expectativas.
4. **Marco de relaciones:** concreción del marco de relaciones, es decir, generar la infraestructura necesaria (niveles de comunicación, canales/medios, competencias relacionales, programas de colaboración, alianzas, etc.) para poder dar la mejor respuesta posible a las 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 el 2022 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 temperatura de la Tierra a 1,5 °C), reconociendo que esto reduciría significativamente los riesgos y efectos del cambio climático.
- Los ejes estratégicos y objetivos del Plan Estratégico TMB 2025.
- Los retos, la misión, la visión, los valores de TMB.
- Los impactos económicos, ambientales, sociales y de ética y gobernanza razonables identificados en entrevistas realizadas de forma transversal con las personas responsables de las diferentes áreas de TMB.
- Los intereses y expectativas de los distintos grupos de interés de TMB: se ha pedido la valoración de las personas usuarias sobre el desarrollo de la actividad a través de encuestas y estudios. Se han 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 para la Sostenibilidad de la Ciudad de Barcelona.
- El Plan Metropolitano de Movilidad Urbana (PMMU) 2019-2024.
- El Plan Director de Movilidad 2020-2025 (PdM), realizado por la ATM.
- Los compromisos de la Generalitat de Catalunya que forman parte del Plan Nacional para implementar la Agenda 2030 en Cataluña.
- Varios estudios y publicaciones de referencia en el ámbito de la sostenibilidad y la responsabilidad social que analizan las tendencias y retos de futuro, tanto a nivel de sector como a nivel general.
- Los informes de sostenibilidad y responsabilidad social de los operadores de transporte público de ciudades como París (*Financial and CSR report*, RATP Group), Madrid (Informe de gestión. Estado de información no financiera), EMT Madrid, Berlín (*DB's corporate social responsibility*, Deutsche Bahn) y Londres (*Corporate social responsibility*, Transport for London).
- Los estándares de la *Global Reporting Initiative* (GRI) para determinar los contenidos del informe y los principios de rendimiento de cuentas para valorar los canales de comunicación y la relación con los grupos de interés.

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

- **Limpieza y desinfección:**

La gravedad de la enfermedad ha disminuido de forma importante entre el período previo a la vacunación y el período posterior. Así, conforme a los datos recibidos a través de la Red Nacional de Vigilancia Epidemiológica, la tasa de hospitalización entre los casos ha disminuido considerablemente así como la de los ingresos en la UCI. Este contexto permite adaptar algunas de las medidas de control de la transmisión que se vienen implementando mediante las siguientes resoluciones relativas a la obligatoriedad del uso de la mascarilla: Real Decreto 286/2022, de 19 de abril, resoluciones de la Generalitat de Catalunya SLT/915/2022, de 31 de marzo y SLT/1131/2022, de 21 de abril.

De acuerdo con el nuevo marco normativo y según la propuesta conjunta recogida en el acta de la reunión del Grupo de Coordinación Covid-19 de la ATM, se propone la normalización del servicio de limpieza devolviendo a medidas de limpieza y desinfección adecuadas a características de los centros de trabajo e intensidad de uso. Así pues, se dan por finalizados todos los servicios de desinfección derivados de la pandemia de la Covid-19 a partir de septiembre de 2022. A partir de esa fecha, se realiza como mínimo la limpieza y desinfección diaria de todos los espacios y elementos de uso público, interno y compartido de todas las instalaciones (estaciones, dependencias, trenes, edificios, talleres y bases de mantenimiento).

- **Comunicación Interna:**

El ejercicio 2022 se inició todavía con las limitaciones impuestas por la pandemia de la Covid-19, y Comunicación Interna siguió siendo el referente informativo interno. El sitio específico en la intranet siguió aglutinando toda la información referida a: Normativa, Instrucciones internas, Noticias, Recursos informativos, Preguntas sobre restricciones de actividad por la Covid-19 en Cataluña, el apartado de FAQ y la InfoTMB.

- **Impacto económico en TMB**

El impacto de la Covid-19 en las necesidades a subvencionar de TMB del ejercicio 2022, respecto a las necesidades previstas en el Contrato-Programa, del que se ha informado a la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), ha sido de 72,17 millones de euros:

IMPACTO DEL COVID-19 EN LAS NECESIDADES DE TMB EN EL AÑO 2022

	<u>Miles de euros</u>
Impacto en ingresos	66.013
Incremento de gastos	6.157
Total impacto del covid-19 en las necesidades de TMB	72.170

Como puede verse, el mayor impacto corresponde a la disminución de ingresos (recaudación) 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

Uno de los hechos más relevantes en materia de contratación laboral a lo largo de 2022 ha sido la puesta en marcha de la reforma laboral. Esta circunstancia ha hecho básicamente que a partir de marzo se han tenido que considerar exclusivamente modalidades contractuales propuestas en la nueva normativa laboral.

Se ha seguido con la línea de los años 2020 y 2021, de ir regularizando las contrataciones temporales 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.

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

Asimismo, funcionalmente sobre la base del contexto actual, se ha seguido realizando un volumen de contratación laboral con una notable vía de contratos temporales de interinidad por sustitución.

También se ha seguido con el 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 %, consolidando la actuación de la "guía rápida" de información de los trámites. Este procedimiento busca facilitar información personalizada a los interesados y el acompañamiento desde una vertiente más emocional por parte del equipo de RRHH.

Los procesos contractuales de verano han sido los habituales para cubrir la plantilla estructural en los períodos de vacaciones. Fuera de estos, se han atendido también todas las necesidades sobrevenidas de prolongar contrataciones para hacer frente tanto a incrementos de oferta sobrevenidos (lanzaderas) como por necesidades de formación de la plantilla.

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

Casuísticas	FMB		Total
	Mujeres	Hombres	
Nuevos jubilados parciales	14	9	23
Nuevos contratos indefinidos	54	63	117
Transformaciones en indefinidos	95	119	214
Nuevos contratos indefinidos con relevo	0	0	0
Transformaciones a indefinidos con relevo	8	18	26
Temporales puros	230	229	459
Novaciones de objeto o jornada	61	50	111
Reingresos sitios alternativos	1	7	8
Total	463	495	958

Además, se han llevado a cabo todas las novaciones asociadas a cambios de categoría y/o de función, que no están incluidas en el cuadro anterior, puesto que ello no ha supuesto modificar el tipo de contrato. Se ha gestionado, por último, en relación con la contratación (pero no únicamente), las siguientes bajas de empresa según cada una de las causas:

Motivo de la baja	FMB		TOTAL
	MUJER	HOMBRE	
Despido	0	1	1
Baja voluntaria	5	9	14
Fallecimiento	2	2	4
Excedencias	11	13	24
Finalización de contrato	239	244	483
Incapacidad permanente	4	14	18
IT pago directo	45	29	74
Jubilación total	9	39	48
No superación del período de prueba	0	1	1
Suspensión de contrato	0	1	1
Total	315	353	668

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

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

Selección y promoción

Durante el año 2022 se ha continuado la ejecución del plan de conversión contractual de TMB, aplicando la normativa del EBEP (Ley del Estatuto Básico del Empleado Público), tanto en los procesos de selección como dentro de las políticas de contratación. Actualmente, en lo que se

refiere a la gestión de los concursos de méritos vinculados al plan, su grado de consecución se sitúa en el 96,27 %.

Se han llevado a cabo varios procesos externos de bastante relevancia para TMB, entre los que se encuentran los procesos masivos de agentes de atención al cliente de Metro, conductores/as de Bus y los auxiliares de Teleférico, por su impacto en el ámbito de Operación. Algunos de estos procesos han vuelto a gestionarse de forma 100 % presencial.

En TMB, una compañía socialmente responsable, fomentar la diversidad y la inclusión es un valor que necesariamente debe estar presente. Así, la unidad de Selección y *Onboarding* ha implementado algunas acciones dentro de los procesos para **fomentar la captación del talento femenino**, como priorizar la incorporación de mujeres en aquellos ámbitos de TMB donde la plantilla está bastante infrarrepresentada.

Asimismo, cabe destacar que este 2022 **se han seleccionado**, a consecuencia de la ampliación del bolso, **36 mujeres AAC de un total de 60 plazas**, manteniéndose así **el porcentaje de mujeres AAC** que existen en la plantilla y que actualmente **se ubica en el 57,65 % respecto al total** de la plantilla de AAC. Este dato muestra cómo las mujeres tienen un nivel alto de representación dentro de este colectivo; tanto es así que es sensiblemente superior a la representación masculina.

A lo largo de los próximos años, TMB debe focalizarse sobre todo en el diseño e implementación de acciones que fomenten y potencien la incorporación del talento femenino dentro del ámbito del mantenimiento, el tecnológico o el de las ingenierías, donde se encuentra una clara infrarrepresentación femenina en la gran mayoría de sitios. Sin embargo, es obvio que se debe seguir trabajando para mejorar también el porcentaje de mujeres que hay dentro de la operación de Metro, tanto en puestos técnicos como de mando principalmente.

Además, cabe mencionar el despliegue, durante el ejercicio 2022, del programa de prácticas "*Dones STEM*" ['Mujeres STEM'], que tiene como objetivo incorporar talento femenino en las disciplinas STEM (ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas). Las estudiantes tienen asignadas como tutoras mujeres que también son STEM y que ocupan un cargo de responsabilidad dentro de la empresa para desarrollar algunos de los proyectos estratégicos de las áreas de negocio de Bus y Metro.

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 101 procesos de promoción, selección y concurso de méritos, lo que supone un incremento del 42 % respecto al año 2021. Los procesos se distribuyen de la siguiente forma:

Procesos de promoción y selección:

	Promoción	Selección	Concursos	Total cerrados por unidad
Metro	27	5	10	42
Bus	9	6	1	16
Áreas funcionales	22	6	13	41
PSM, SA	1	1	0	2
TOTAL	59	18	24	101

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

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

▪ **Ámbito de Metro**

En FMB se han cerrado **42 procesos** (27 promociones, 5 selecciones y 10 concursos de méritos). Esto ha supuesto la incorporación de 88 personas promocionadas, 66 personas seleccionadas y 33 meritadas de un total de 2.381 candidaturas presentadas.

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

En la **Operación de las líneas y en el Centro operativo de metro** se han cerrado 15 procesos, que han supuesto la gestión de 2.190 candidaturas, de las que 52 han sido promocionadas y 63 seleccionadas. Los procesos clave dentro de los ámbitos más operativos han sido la ampliación de la bolsa de Agentes de Atención al Cliente (AAC) 2022 a líneas convencionales y el proceso de Técnicos/as de Operación de Líneas Automáticas (TOLA), donde casi todas las plazas ofertadas han podido cubrirse por la vía de la promoción interna, gracias al curso puente que la organización ha puesto a disposición de las personas empleadas de Metro.

La contratación de los AAC de verano 2022 ha sido muy importante ya que una vez finalizado el período estival se han realizado muchas contrataciones en la nueva modalidad, al 75 % de jornada, por cobertura de vacaciones y períodos formativos, lo que ha impactado muy profundamente en la bolsa de AAC; de hecho, algunas personas incorporadas este verano 2022 de forma temporal, actualmente ya tienen un contrato indefinido.

Cabe destacar también los procesos de promoción de gran parte de la línea de mando como el Supervisor/a de CCM, CTO, Jefe de Líneas Convencionales y el Coordinador/a de Seguridad y Protección Civil. También se ha reforzado y renovado el departamento de intervención gracias al proceso de promoción de los Auxiliares de Control e Información (ACI). La plantilla de ACI estructural hasta ahora era de 43 personas y ha pasado a ser de 57 personas, cumpliendo así el compromiso del último convenio de incorporar a 26 personas y crear un turno intermedio de conciliación. También se ha reforzado la línea de mando con la incorporación de 3 Coordinadores de Intervención.

En el ámbito de la **Planificación Estratégica** se ha cerrado un proceso de concurso de méritos.

▪ **Áreas corporativas de TMB**

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

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

También cabe destacar el proceso de responsable de accesibilidad física, posición ligada al **proyecto NaviLens de TMB**, que ayuda a implementar en el transporte público la señalética para personas con discapacidad visual. Por otro lado, hay que destacar los procesos, tanto estructurales como de interinidad, de los agentes de centro de atención al ciudadano para los puntos TMB donde se ha abierto la puerta a la participación de personas empleadas con cualquier tipo de contrato (en el caso de personas con contrato indefinido, el máximo de período de contratación de interinidad sería de 6 meses).

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

▪ **Onboarding**

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

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

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

- 1) las acogidas masivas, en las que destaca la de los nuevos agentes de atención al cliente (AAC) de verano 2022, que supuso la realización de 5 grupos de acogida con un total de 47 personas asistentes y las acogidas de los nuevos conductores/as, que se realizaron en 14 grupos con un total de 240 personas asistentes.
- 2) las acogidas para pequeños colectivos y puestos unipersonales.

También se han realizado **acompañamientos** dirigidos a las personas que han sido promocionadas recientemente dentro de la organización y que no tienen las mismas necesidades informativas que aquellas personas que son de nuevo ingreso y todo el personal en prácticas.

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

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

Tanto el personal de nuevo ingreso como las jefaturas han valorado muy positivamente los procesos de *Onboarding* (4,87 sobre 5 puntos) y los procesos de acompañamiento (4,9 sobre 5 puntos).

Plantilla por sexos

La plantilla activa de FMB, S.A. a 31 de diciembre de 2022 era de 3.991 personas, de las que 2.558 eran de sexo masculino (64 %) y 1.433 eran de sexo femenino (36 %). Dentro de esta plantilla se incluyen 73 empleados/as en régimen de jubilación parcial vinculada a un contrato de relevo.

	2022	2021	dif.	% dif.
Masculino	2.558	2.498	60	2,4%
Femenino	1.433	1.357	76	5,6%
Total FMB	3.991	3.855	136	3,5%

La plantilla activa absoluta ha crecido en 136 personas respecto a la que había a 31-12-2021, de las que 76 han sido mujeres. Básicamente el aumento de la plantilla se ha producido en la operativa de las líneas de metro.

En cuanto a la **plantilla media homogénea** (en términos de horas por empleado y año), se ha situado en 3.697,56 empleados/as, con un incremento del 2 % respecto al año anterior.

	2022	2021	dif.	% dif.
Masculino	2.401,15	2.376,12	25,03	1,1%
Femenino	1.296,41	1.250,57	45,84	3,7%
Total FMB	3.697,56	3.626,69	70,87	2,0%

Plantilla activa a 31 de diciembre por edades

La edad media de la plantilla a 31 de diciembre de 2022 se ha situado en 45,89 años, es decir, ha disminuido respecto al año anterior, que fue de 46,01 años. Respecto al 2021, ha crecido el peso de las personas mayores de 50 años y el de los menores de 31 años.

	2022	%	2021	%
menos de 31 años	320	8,0%	238	6,2%
de 31 a 40 años	827	20,7%	845	21,9%
de 41 a 50 años	1.593	39,9%	1.635	42,4%
más de 50 años	1.251	31,3%	1.137	29,5%
Total FMB	3.991	100,0%	3.855	100,0%

Miembros del Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. por sexos y estructura de edades a 31 de diciembre de 2022:

	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años		1	1
de 40 a 50 años	1	1	2
Más de 50 años	12		12
Total	13	2	15

Miembros del Comité de Dirección de TMB por sexos y estructura de edades a 31 de diciembre de 2022:

	Masculino	Femenino	Total
de 30 a 39 años			0
de 40 a 50 años	3	4	7
Más de 50 años	8	3	11
Total	11	7	18

La totalidad de estos directivos fueron contratados en la comunidad local, a excepción de tres de ellos (dos hombres y una mujer), que procedían de otras comunidades autónomas.

Plantilla activa a 31 de diciembre por nacionalidades

A 31 de diciembre de 2022, el 99,2 % de la plantilla tenía nacionalidad española (3.960 personas). De los 31 restantes que tenían otras nacionalidades, destacan los procedentes de Italia.

	2022	2021	Diferencia
España	3.960	3.826	134
Francia	1	1	0
Andorra	1	1	0
Reino Unido	1	1	0
Italia	14	13	1
Colombia	0	1	-1
Japón	1	1	0
Mexicana	2	1	1
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
Rusia	1	0	1
Cuba	1	1	0
Total	3.991	3.855	136

Plantilla activa a 31 de diciembre por clasificación profesional

En el cuadro siguiente se muestra la plantilla activa a 31 de diciembre de 2022, agrupada según la clasificación profesional, en que el 75,5 % de los empleados/as correspondían al colectivo de conductores/as, operarios/as y especialistas.

	AÑO 2022		%
Personal de oficinas	512		12,8%
Mandos	436		10,9%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	3.015		75,5%
Directivos/as y responsables	28		0,7%
Total FMB	3.991		100,0%

	AÑO 2022			AÑO 2021		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Personal de oficinas	286	226	512	268	220	488
Mandos	360	76	436	376	78	454
Conductores/as, operarios/as y especialistas	1.891	1.124	3.015	1.825	1.052	2.877
Directivos/as y responsables	21	7	28	29	7	36
Total FMB	2.558	1.433	3.991	2.498	1.357	3.855

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

El 95,9 % de la plantilla activa a 31 de diciembre de 2022 tenía un contrato indefinido, y dentro de este colectivo, el 77,1 % eran indefinidos a tiempo completo.

	AÑO 2022	
	Total	%
Indefinido tiempo completo	3.079	77,1%
Indefinido tiempo parcial	749	18,8%
Temporal tiempo completo	64	1,6%
Temporal tiempo parcial	99	2,5%
Total FMB	3.991	100,0%

	AÑO 2022			AÑO 2021		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total
Indefinido tiempo completo	2.043	1.036	3.079	2.003	1.022	3.025
Indefinido tiempo parcial	417	332	749	313	234	547
Temporal tiempo completo	47	17	64	89	37	126
Temporal tiempo parcial	51	48	99	93	64	157
Total FMB	2.558	1.433	3.991	2.498	1.357	3.855

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

	Plantilla a 31 de diciembre de 2022				
	Indefinidos tiempo completo	Indefinidos tiempo parcial	Temporales tiempo completo	Temporales tiempo parcial	Total
menos de 31 años	95	197	17	11	320
de 31 a 40 años	579	219	24	5	827
de 41 a 50 años	1.358	205	20	10	1.593
más de 50 años	1.047	128	3	73	1.251
Total FMB	3.079	749	64	99	3.991

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

Plantilla a 31 de diciembre de 2022					
	Personal de oficinas	Mandos	Conductores/as, operarios/as y especialistas	Directivos/as y responsables	Total
Indefinidos tiempo completo	453	424	2.175	27	3.079
Indefinidos tiempo parcial	26	0	723	0	749
Temporales tiempo completo	17	2	45	0	64
Temporales tiempo parcial	16	10	72	1	99
Total FMB	512	436	3.015	28	3.991

Tasa de rotación de la plantilla

La tasa de rotación de la FMB ha sido del 6,4 % en 2021, superior a la del año anterior, que fue del 4,4 %.

Año 2022	FMB, SA
Número de personas contratadas	393
Número de personas desvinculadas	106
Media efectiva:	3.923,0
Plantilla a 31/12/2022	3.991
Plantilla a 31-XII-2021	3.855
Índice de rotación (%):	6,4

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	38	0,95%
Hombres	44	1,10%
Total	82	2,05%

Despidos

En 2022 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 requerimientos de diseño y protección de datos. También se ha participado activamente en la consolidación de la T-Mobilitat, favoreciendo la entrega de la nueva tarjeta *contactless* entre todas las personas empleadas de TMB.

7.1.2. Política retributiva

Remuneraciones

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

- **Por sexos**

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

Por sexo:	Año 2022		Año 2021		% diferencia	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Remuneración media:						
Ferrocarril Metropolità, SA	45.744	41.640	44.281	41.041	3,3%	1,5%

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/as, operarios/as 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 (0,9 % 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 17,8 % del total de la plantilla, mientras que en el colectivo femenino representa un 9,9 %.

- **Por edades**

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

Por edades:	FMB, SA		
	Año 2022	Año 2021	% dif.
menos de 31 años	33.580	34.003	-1,2%
de 31 a 40 años	39.717	38.875	2,2%
de 41 a 50 años	44.353	43.468	2,0%
más de 50 años	50.256	48.598	3,4%

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 2022	Año 2021	% dif.
Personal de oficinas	53.272	50.562	5,4%
Mandos	54.361	54.665	-0,6%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	40.582	39.370	3,1%
Directivos/as y responsables	106.698	102.303	4,3%

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:

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

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, cabe señalar que las **tablas salariales del Convenio Colectivo no hacen distinción de género**.

- **Brecha salarial por clasificación profesional**

En 2022 la brecha salarial ha sido positiva en todas las agrupaciones profesionales. En términos globales de la sociedad, la brecha salarial ha sido del 9 % en 2022 y esta ha crecido respecto al año anterior, que fue del 7,3 % (explicado en el apartado de retribuciones por sexo). Este aumento se explica también porque la brecha salarial ha crecido en 2022 en todos los colectivos a excepción del de mandos, donde ha descendido 1,2 puntos.

FMB, SA	Masculino	Femenino	Brecha salarial	
			año 2022	año 2021
Personal de oficinas	56.961	48.540	14,8%	11,2%
Mandos	54.860	51.983	5,2%	6,4%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	41.457	39.055	5,8%	3,0%
Directivos/as y responsables (1)	107.723	103.358	4,1%	2,5%
Total sociedad	45.744	41.640	9,0%	7,3%

(1) Incluye a los miembros del Comité de Dirección

- **Brecha salarial de los directivos**

La brecha salarial de los miembros del Comité de Dirección de TMB ha sido del 20,5 % en 2022 debido a los diferentes niveles de responsabilidad. La composición del Comité de Dirección ha variado respecto al año anterior.

MIEMBROS DEL COMITÉ DE DIRECCIÓN AÑO 2022			
	Masculino	Femenino	Brecha salarial
Retribución fija	113.972	94.016	
Retribución variable	10.947	4.894	
Indemnizaciones	0	0	
Pagos de sistemas de previsión de ahorro a largo plazo	891	1.273	
Otras percepciones	2.973	2.187	
total retribución media	128.783	102.370	20,5%

- **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 2022 este indicador se ha situado en 3,07 frente al 3,18 del año anterior.

Ratio de compensación anual	Año 2022	Año 2021	% dif.
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S	3,07	3,18	-3,5%

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

La 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 2022, y se ha obtenido un ratio de 2,39 tanto para el personal masculino como el femenino, es decir, no ha variado respecto al año anterior.

7.2. Atracción e impulso del talento

7.2.1. Formación

- **Gestión del conocimiento**

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

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

Se ha acostumbrado a grabar y a colgar los contenidos de buena parte de las acciones en esta modalidad en un espacio dentro del **Campus TMB**.

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

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

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

Entre las acciones formativas más relevantes este año, al margen de las **ventanas de reciclaje de los grandes colectivos de los Agentes de Atención al Cliente, CTO (Mando Técnico de Operaciones), y TOLA (Técnico Operador de Líneas Automáticas)**, se ha iniciado una acción formativa de dos jornadas destinada a todas aquellas personas que lideran equipos de

personas colaboradoras y, por tanto, vinculada a la **gestión del mando-liderazgo**, con el objetivo principal de proponer herramientas de liderazgo basadas en la inteligencia social, practicando la escucha activa, la comunicación y la empatía como estrategia para interacciones cercanas entre los equipos de trabajo.

En **Mantenimiento** se ha venido realizando la formación en el puesto de trabajo de reciclaje *in situ*, y otras formaciones definidas como imprescindibles, vinculadas a Soldadura Mig-Tig-Electrodo-Aluminio, RIPCÍ (conocimientos generales y señalización luminiscente), inspección de partículas magnéticas, etc., al margen de las de prevención de riesgos laborales.

Por lo que respecta a las formaciones derivadas de procesos selectivos o de promoción, se han realizado como más relevantes por volumen, las vinculadas a los procesos de nuevos CTO y nuevos TOLA del área de Operaciones.

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

Por lo que respecta a los permisos individuales de formación (PIF), este año se han concedido 10, al igual que en 2021.

También se ha llevado a cabo el reciclaje vinculado con la **Prevención de Riesgos Laborales (PRL)**. Se han realizado más de **2.000 acciones formativas** en FMB, en las que han participado **6.023 personas**.

Horas de formación en PRL:

Formación	Personal formado	Cursos impartidos	Horas curso
13M Procedimiento acceso techo trenes	31	6	7
16ME. Medidas de autoprotección	50	7	1
Amianto en el entorno de FMB: Pintura BITUM	6	6	2
DEA socorristas	42	8	3
DESA nueva incorporación verano AAC	47	6	6
DESA rec. Anual AAC	1.378	550	6
Despliegue DESA red metro	202	73	6
Montaje andamios	49	11	7
Nuevos CTO: Primeros auxilios	8	1	2
Nuevos CTO: PRL operaciones	8	1	2
PAU para CTO	8	1	2
PAU plan de autoprotección	40	5	2
Puesta a tierra	14	1	2
PRL	1.406	517	3
PRL básico 50 h	5	5	50
PRL a. oper. y soporte red LC.	54	6	3
PRL ser. Material Móvil	134	22	3
PRL operador puente grúa. Taller Sagrera	3	1	21
PRL pers. auxiliar de estación Teleférico	2	1	5
PRL personal estaciones y cond. Teleférico	1	2	14
PRL seguridad vial	1	1	12
PRL trabajos en altura	125	34	7
PRL_M_008 Normas seguridad red metro	125	19	7
PRL_TMB_001 General de PRL en TMB	8	7	2
PRL_TMB_002 Riesgos en oficinas y PVD	2	2	2
PRL_TMB_007 Actuación equipos emergencia TMB	101	15	2
PRL_TMB_009 Emergencias en los centros TMB	9	8	1
PRL-M-007 PRL puesto de trabajo tractor	2	1	2
PRL-TMB-010 Carretillas elevadoras FMB	158	30	7
PRL-TMB-011 Puente grúa	88	20	7
PRL-TMB-012 Plataformas elevadoras	71	15	7
PRL-TMB-016 Espacios confinados	25	6	7
PRL-TMB-018 Manipulación manual cargas	13	2	4
PRL-TMB-067 Prevención contagio covid-19	4	5	1
PRL-TMB-069 Manipulación product. químicos	4	1	3
Puesta a tierra (PAT) rec. anual AAC	1.395	568	3
Puesta a tierra red metro 1h	40	5	1
Socorristas inicial (incluye DEA)	60	16	6
Soporte emergencia estaciones (CI)	59	23	2
Trabajos en instalaciones con riesgo eléct.	245	25	7
TOTAL	6.023	2.033	

Por último, este año se han superado las 111 mil horas de formación, con una media de 33,6 horas por empleado/a.

Horas de participación en actividades de formación por categorías profesionales

CATEGORÍA/FUNCIÓN	FMB			MUJERES			HOMBRES			TOTAL PLANTILLA	TOTAL HORAS FORMACIÓN	PROMEDIO HORAS TOTAL
	PLANTILLA	HORAS FORMACIÓN	PROMEDIO HORAS	PLANTILLA	HORAS FORMACIÓN	PROMEDIO HORAS	PLANTILLA	HORAS FORMACIÓN	PROMEDIO HORAS			
Adjunto/a Dirección Sanitaria Prevención	1	3,8	3,8				0	0,0		1	3,8	3,8
Adjunto/a Negocio Internacional	1	4,5	4,5				0	0,0		1	4,5	4,5
Administrativo/a	22	275,3	12,5				12	166,1	13,8	34	441,5	13,0
Administración Dirección Personas Red Bus	1	26,5	26,5				0	0,0		1	26,5	26,5
Abogado/a Ases. Jurídico Laboral	0	0,0					1	11,0	11,0	1	11,0	11,0
Agente Centro	31	943,3	30,4				10	197,0	19,7	41	1.140,3	27,8
Agente de Atención al Cliente	839	34.514,9	41,1				670	28.025,8	41,8	1.509	62.540,6	41,4
Agente Promotor T-Mobilitat	2	63,7	31,8				0	0,0		2	63,7	31,8
Análisis Gestión y Calidad Clientes/as	1	37,0	37,0				0	0,0		1	37,0	37,0
Analista	3	60,0	20,0				3	34,5	11,5	6	94,5	15,8
Atención al Cliente en Funicular	1	3,0	3,0				0	0,0		1	3,0	3,0
Auxiliar Control e Información	30	2.347,5	78,2				45	3.070,0	68,2	75	5.417,4	72,2
Auxiliar Departamento Formación Metro	0	0,0					1	1,0	1,0	1	1,0	1,0
Auxiliar Téc. Proyectos de Infra. y Obras	1	7,0	7,0				0	0,0		1	7,0	7,0
Auxiliar técnico/a Inventario Patrimonial	0	0,0					1	41,0	41,0	1	41,0	41,0
Jefe	9	396,6	44,1				14	158,1	11,3	23	554,7	24,1
Mando	31	2.061,0	66,5				161	6.722,8	41,8	192	8.783,8	45,7
Community Manager	1	8,0	8,0				0	0,0		1	8,0	8,0
Comprador/a	6	70,0	11,7				3	18,0	6,0	9	88,0	9,8
Conservación Via-Grupo Especial	0	0,0					1	7,0	7,0	1	7,0	7,0
Consultor/a	2	94,0	47,0				0	0,0		2	94,0	47,0
Coordinador/a	12	345,7	28,8				36	1.037,0	28,8	48	1.382,7	28,8
Delineante	2	6,5	3,3				2	50,5	25,3	4	57,0	14,3
Director/a	6	1.167,9	194,7				9	102,2	11,4	15	1.270,2	84,7
Diseño gráfico	1	17,0	17,0				1	14,0	14,0	2	31,0	15,5
Electricista de mantenimiento de subcentra	0	0,0					29	833,6	28,7	29	833,6	28,7
Electrofontanería mantenimiento inst. fijas	1	47,0	47,0				34	1.000,5	29,4	35	1.047,5	29,9
Electromecánico/ca	0	0,0					32	794,6	24,8	32	794,6	24,8
Electrónico/a de revisión MM	0	0,0					19	218,0	11,5	19	218,0	11,5
Ingeniero/a	3	117,0	39,0				26	490,7	18,9	29	607,7	21,0
Especialista	1	12,0	12,0				123	1.769,7	14,4	124	1.781,7	14,4
Generalista personas red metro	0	0,0					2	45,0	22,5	2	45,0	22,5
Gestor/a	3	19,0	6,3				5	145,3	29,1	8	164,3	20,5
Engrasador/a vía	0	0,0					5	87,5	17,5	5	87,5	17,5
Guardavías	0	0,0					10	145,5	14,6	10	145,5	14,6
Enfermero/a del trabajo	2	18,0	9,0				0	0,0		2	18,0	9,0
Mantenimiento integral Zf2	0	0,0					2	14,0	7,0	2	14,0	7,0
Mecánico/a	1	10,0	10,0				66	1.064,5	16,1	67	1.074,5	16,0
Médico del trabajo	2	20,0	10,0				0	0,0		2	20,0	10,0
Motorista	8	315,9	39,5				26	766,2	29,5	34	1.082,1	31,8
Operador/a	16	283,3	17,7				52	626,2	12,0	68	909,5	13,4
Operario/a	0	0,0					72	940,4	13,1	72	940,4	13,1
Ordenanza	1	6,0	6,0				0	0,0		1	6,0	6,0
Paleta	0	0,0					18	309,8	17,2	18	309,8	17,2
Personal pasivo metro	1	10,3	10,3				1	4,0	4,0	2	14,3	7,2
Product manager no residentes	1	11,8	11,8				0	0,0		1	11,8	11,8
Project manager	1	19,0	19,0				2	15,5	7,8	3	34,5	11,5
Proyectos RRHH	1	73,1	73,1				0	0,0		1	73,1	73,1
Psicólogo/a servicio selección-form.-eval.	1	5,8	5,8				2	22,2	11,1	3	28,0	9,3
Redactor/a	1	3,0	3,0				0	0,0		1	3,0	3,0
Lavaoches	0	0,0					5	23,0	4,6	5	23,0	4,6
Responsable	34	509,7	15,0				162	2.634,7	16,3	196	3.144,4	16,0
Supervisor/a	2	7,3	3,7				9	127,6	14,2	11	134,9	12,3
Soporte adm.	6	80,8	13,5				8	127,5	15,9	14	208,3	14,9
Apoyo técnico/a	2	52,0	26,0				0	0,0		2	52,0	26,0
Taller auxiliar vías - mecánico de vías	0	0,0					5	257,5	51,5	5	257,5	51,5
Técnico/a de organización	0	0,0					1	3,0	3,0	1	3,0	3,0
Técnico de gestión de diversidad	1	4,3	4,3				0	0,0		1	4,3	4,3
Técnico jurídico de buen gobierno	0	0,0					1	6,3	6,3	1	6,3	6,3
Técnico/a	55	1.169,3	21,3				469	13.851,1	29,5	524	15.020,4	28,7
Telefonista	2	4,0	2,0				0	0,0		2	4,0	2,0
Tractorista	0	0,0					2	14,0	7,0	2	14,0	7,0
Trabajador/a social	1	3,8	3,8				0	0,0		1	3,8	3,8
Celador	0	0,0					4	41,0	10,3	4	41,0	10,3
TOTAL GENERAL	1.150	45.255,7	39,4	2.162	66.034,8	30,5	3.312	111.290,5	33,6			
Porcentaje			41%			59%			100%			

7.2.2. Desarrollo del talento

Se ha realizado una segunda edición del proyecto del *Staffing Review*, del que se había realizado una primera edición en 2020, y se han identificado, mediante entrevistas en todas las direcciones de área y de servicio a todas las personas que realizarán en breve las evaluaciones competenciales (*assessment center* en formato lúdico) y procesos de devolución.

Con las personas que en su día participaron en todo el proceso de la primera edición del *Staffing*, y a cuyo alcance se puso la Guía de autodesarrollo (interactiva, para facilitar la navegación entre las diferentes competencias, aplicando la metodología 70/20/10, y con material de películas, libros, vídeos, juegos, artículos y podcasts asociados a cada competencia). Se ha hablado con sus jefaturas y con ellas para evaluar cómo les había ido la experiencia, a la vez que se les ha propuesto realizar programas de desarrollo individuales (PDI).

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

	Ferrocarril Metropolità BCN		
	Hombre	Mujer	TOTAL
Buen Gobierno, Asesoría Jurídica, Aprovechamiento y Logística y Contrat. Pública. Gestión y Control Corporativo	9	9	18
Comunicación y Relaciones Institucionales	5	10	15
Marketing y Negocios Corporativos	8	17	25
Organización y Personas	21	23	44
Servicios Corporativos (dirección)	2	1	3
Administración y Finanzas	5	9	14
Clientes/as	1	6	7
Desarrollo y Relaciones Internacionales	1	2	3
Innovación y Transformación Digital	1		1
Calidad y Gestión Ambiental		1	1
Tecnología	44	9	53
Red Bus	4	1	5
Red Metro	174	24	198
TOTAL	275	112	387

Temas y preocupaciones clave en este ámbito

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

En 2022, el Servicio de Recursos Humanos, junto con el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD), se han acogido a 5 estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual. Se ha velado en todo momento tanto por la acogida de la persona estudiante como por el acompañamiento de la persona tutora durante su estancia en prácticas.

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

Durante las prácticas se realizaron 5 jornadas de sensibilización con las personas tutoras y el equipo de personas que rodeaban al estudiante.

La valoración de las prácticas ha sido muy satisfactoria por todas las partes. Se ha realizado un vídeo donde se recogen las experiencias vividas con el objetivo de sensibilizar también a otras empresas.

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

- **Apuesta por la diversidad generacional**

Este 2022 se ha fomentado la acogida de mujeres para realizar las prácticas en puestos muy técnicos. El resultado ha sido la selección de dos estudiantes universitarias dentro del programa de mujeres STEM.

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

- En el mes de febrero estuvimos presentes en un stand de forma presencial en la Feria del Salón del Empleo.
- El 4 de mayo también estuvimos presentes en la feria de la UB en la Facultad de Físicas, atendiendo dudas y preguntas de personas estudiantes que estaban interesadas en realizar prácticas en TMB y en las ofertas de trabajo.
- Del 21 al 25 de noviembre: *Talent Week* de la Salle, donde durante una semana se ofrecían diversas actividades. Se participó en una mesa redonda con otras empresas y estudiantes de Grado y de Máster y en la actividad *Virtual Meeting*. El día 24 de noviembre estuvimos presentes en la sala de congresos de la Salle en un stand con otras empresas.

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

Este 2022 hemos continuado, por segundo año consecutivo, con el nuevo programa de acogida de estudiantes en prácticas. Hemos incrementado las acciones, generando red entre los estudiantes, potenciando que conozcan la empresa de forma directa y los proyectos innovadores y de impacto que se están llevando a cabo en la organización, impulsando así nuestra imagen de marca.

En 2022 se han atendido peticiones de estudiantes de Máster, Grado y ciclos formativos tanto de Grado medio como de grado superior.

	Ferrocarril Metropolità BCN			Participantes de TMB
	Convenios de colaboración	Hombres participantes	Mujeres participantes	
Activos	12	5	7	6
Pendiente de inicio	4			
Finalizados	14	9	5	3
TOTAL	30	14	12	9

Dentro de las acciones de integración, con el programa “*comença el dia amb...*” [‘empieza el día con...’] y “*coneix TMB*” [‘conoce TMB’], dos veces al mes todos los estudiantes se reúnen para compartir conocimientos, inquietudes y experiencias con la persona tutora. Durante el año se han realizado 16 encuentros.

Para garantizar el cumplimiento del proyecto formativo y de integración, se han realizado seguimientos mensuales con los tutores (81 encuestas) y los estudiantes (104 encuestas).

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

TMB, con la colaboración del Departamento de Educación de la Generalitat de Catalunya, sigue acogiendo a estudiantes en la modalidad de formación profesional dual con el objetivo de contribuir a la formación del alumnado, ofreciéndoles prácticas de calidad que les

favorecerá en la transición del mundo académico al laboral, a la vez que formamos a posibles futuras personas trabajadoras de TMB calificadas.

En esta modalidad, los alumnos pasan más de la tercera parte de su formación en la empresa como aprendices y su formación es supervisada en todo momento por dos personas tutoras, una del centro educativo y otra de la empresa, siendo ambas corresponsables de la formación.

Durante este año hemos tenido 3 estudiantes de Formación Dual en Mantenimiento de Material Móvil de Metro.

- **Acción de diversidad generacional**

El 29 de septiembre se realizó un encuentro entre los estudiantes universitarios y de máster y las asociaciones de jubilados de Metro y de TB con el objetivo de fomentar el crecimiento respetando la diversidad generacional.

Sistemas de gestión competencial

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

Durante el ejercicio se ha asignado un nuevo perfil competencial.

Se han impartido 1 sesión formativa presencial para nuevos evaluadores, con 1 asistente, y 4 sesiones formativas presenciales para nuevos evaluados, con 28 asistentes, de los cuales 12 de Metro.

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

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

código	categoría profesional	Total	Red Bus		Red Metro		Áreas funcionales	
			Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
42	Auxiliar técnico	7	0	0	7	0	0	0
198	Coordinador de equipo	4	0	0	4	0	0	0
195	Coordinador Protección Seguridad*	24	0	0	20	3	0	1
212	Esp. sup. Energía polivalente	15	0	0	15	0	0	0
199	Especialista mantenimiento	1	0	0	0	0	1	0
193	Especialista sup. Puerta cochera	157	0	0	157	0	0	0
196	Especialista superior Energía	5	0	0	5	0	0	0
194	Especialista superior SCTC	71	0	0	69	2	0	0
A07	Grupo A nivel 07	44	40	0	0	0	4	0
A08	Grupo A nivel 08	96	94	1	0	0	1	0
A09	Grupo A nivel 09	145	137	8	0	0	0	0
A10	Grupo A nivel 10	28	27	1	0	0	0	0
A12	Grupo A nivel 12	4	4	0	0	0	0	0
203	Jefe de líneas automáticas	9	0	0	9	0	0	0
209	Jefe de líneas convencionales	6	0	0	4	2	0	0
151	Mando técnico operativo	145	0	0	117	28	0	0
208	Operador de emergencias	9	0	0	6	3	0	0
204	Operador de líneas automáticas	36	0	0	36	0	0	0
191	Responsable sección mantenimiento	22	0	0	20	1	1	0
192	Responsable turno mantenimiento	55	0	0	52	0	3	0
190	Responsable unidad mantenimiento	24	0	0	24	0	0	0
123	Técnico agregado B	8	0	0	0	0	1	7
119	Técnico agregado E	2	0	0	2	0	0	0
117	Técnico agregado G	33	0	0	29	4	0	0
116	Técnico agregado H	1	0	0	1	0	0	0
115	Técnico agregado J	1	0	0	1	0	0	0
40	Técnico ayudante superior	12	0	0	8	4	0	0
205	Técnico operación líneas automáticas	263	0	0	246	17	0	0
TOTAL		1.227	302	10	832	64	11	8

(*) La persona de esta categoría que aparece en las áreas funcionales era a 31/12/2021 como consecuencia de una movilidad posterior a su apreciación, hecha en la red de Metro.

Valoración de puestos de trabajo

Se ha aplicado y consolidado la nueva metodología de valoración como un eje relevante que permite conocer el valor relativo de todos los puestos de trabajo (funciones) con perspectiva única. Se ha dado continuidad al funcionamiento del Comité de Valoración paritario de puestos de trabajo. Este año se han realizado 89 revisiones y/o nuevos puestos de trabajo:

FMB y áreas corporativas	
Número de puestos de trabajo	
Dirección red Metro	19
Dirección red Bus	
Dirección servicios corporativos:	
Administración y finanzas	6
Innovación y transformación digital	2
Tecnología	4
Clientes	15
Calidad y Medio Ambiente	3
Desarr. y Relaciones Internacionales	1
Dirección de Organización y Personas	24
Dirección de Comunicación y RRH	5
Dirección de Marketing y Negocios Corporativos	2
Dirección de Buen Gobierno, As. Jurídica y Contr. Pública	8
Dirección de Gestión y Control Corporativo	0
TOTAL	89

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 reducir la jornada por cuidado de hijos menores de 12 años, concretando el horario en un turno distinto al que se tiene asignado formalmente (para algunos colectivos).
- Posibilidad de reducir la jornada compactando 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 estén trabajando en la misma empresa.
- Mejora significativa de muchos de los permisos recogidos en el Estatuto de los Trabajadores.
- Garantía de reserva del puesto de trabajo, antigüedad y condiciones contractuales durante toda la vigencia de la excedencia 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.
- Para todas las personas que por sus funciones pueden desarrollar su trabajo a distancia, continúa establecido un día de trabajo a distancia, sin perjuicio de lo que se acabe negociando con la parte social.

Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios

Desde que el Estatuto reconoció en el año 2020 la posibilidad de adaptar la jornada sin reducirla (y por tanto sin tener repercusión económica en el salario), esto ha hecho que las solicitudes de adaptación hayan aumentado paulatinamente y se han ampliado los ámbitos de la organización donde estas se reciben.

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 previstos en el artículo 34.8 del Estatuto de los Trabajadores). Este año, respecto a este último punto, se han tramitado casi un centenar de solicitudes.

FMB	Hombres	Mujeres	Total
Reducciones de jornada	189	439	628
Adaptaciones de jornada	61	11	72
Rebaja de servicio por motivos de gestación		18	18

Se han gestionado 148 permisos por nacimiento y cuidado de menor. Desde 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	FMB, SA		
	Mujeres	Hombres	Total
Disfrute continuado	26	44	70
Disfrute fraccionado	6	72	78
Total	32	116	148

En cuanto a los permisos por cuidado del lactante:

Permiso por cuidado del lactante	FMB, SA		
	Mujeres	Hombres	Total
Permiso por cuidado lactante acumulado	17	55	72
Permiso por cuidado lactante diario	6	2	8
Total	23	57	80

Respecto a estas ausencias asociadas a los nacimientos de hijos, otra información a tener en cuenta es la **Tasa de retorno al trabajo** (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	144
Cifra total de empleados que deberían reincorporarse al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	144
Tasa de retorno al trabajo (%)	100%

	FMB
Cifra total empleados retenidos 12 meses después de volver al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	141
Cifra total de empleados que se reincorporaron al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	144
Tasa de retención (%)	97,9%

En relación con la conciliación, se ha realizado una supervisión y asesoramiento en la correcta aplicación de la normativa en materia de permisos y licencias que se han disfrutado en FMB:

- 1.612 hombres, que han disfrutado de un total de 5.145 permisos.
- 980 mujeres, que han disfrutado de un total de 3.392 permisos.

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

- 1.817 hombres, que han representado un total de 3.793 episodios de incapacidad temporal.
- 1.177 mujeres, que han representado un total de 2.562 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 2022 se han reportado y se sigue informando a diario de los datos globales desde una perspectiva diferente (perspectiva de personas, en lugar de perspectiva de horas de trabajo). Este dato no es el recogido mensualmente en el cuadro de mando histórico, y se encuentra en proceso de automatización con el área de Tecnología.

Horas de absentismo

Las horas de absentismo por enfermedad y accidente de FMB del año 2022 han sido las siguientes:

	AÑO 2022		Suma
	Enfermedad	Accidente	
Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	929.791	34.383	964.174

El 96 % de las horas corresponden a enfermedad y el 4 % restantes a accidente. Esta proporción se ha mantenido con respecto al año anterior.

- **Proyecto de mejora del absentismo**

Las ausencias en el trabajo por incapacidad temporal son la primera causa del absentismo laboral. FMB es una empresa con empleo estable y de calidad que, teniendo en cuenta el momento social actual, con una tasa de paro relativamente controlada y el sistema sanitario público recuperándose de la tensión de la pandemia por SarS-CoV-2, muestra un aumento significativo de la tasa de absentismo que ha hecho necesario definir un proyecto específico (Po27) en el Plan Estratégico de TMB. En este sentido, este último mes de noviembre se ha publicado, para su conocimiento general, la **Política de Gestión del Absentismo**.

Por lo que respecta a la organización, se ha constituido un equipo de gobernanza y diferentes grupos de trabajo, incluyendo a los representantes de las personas trabajadoras, para definir la política, los valores clave, los objetivos y los planes de acción.

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

Asimismo, se han mantenido sesiones formativas del plan de absentismo de TMB con los colectivos de responsable de equipos de línea, responsables operativos de zona, responsables de equipos de mando técnico de operaciones (CTO) y CTO. Hasta la fecha de la confección de este informe, un total de 150 personas de la Dirección de Operaciones de Línea han recibido esta formación y también 15 personas del colectivo de responsable de turno de intervención, coordinadores de intervención y responsables de equipo del Centro de Control de Metro (CCM) de la Dirección del Centro Operativo de Metro.

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

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

Y en coordinación con las diferentes direcciones de la Dirección de la Red de Metro, se han realizado reuniones monográficas con cada una de ellas para analizar caso por caso la situación de aquellas personas trabajadoras, así como establecer los siguientes pasos a llevar a cabo. Se han realizado aproximadamente unas 380 entrevistas de retorno.

Al mismo tiempo, la empresa se ha dotado de recursos sanitarios adicionales para acompañar a las personas en situación de incapacidad temporal de forma coordinada con el sistema público de salud con el objetivo común de reducir la duración de estos episodios facilitando diagnósticos y, en la medida de lo posible, también tratamientos para un cuidado efectivo del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

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

7.3.2. Relaciones laborales y sociales

Negociación colectiva

Las relaciones laborales durante 2022 han estado marcadas por la firma del Plan de Igualdad, por la celebración de las Elecciones Sindicales de FMB y por el inicio de la negociación del Convenio Colectivo de FMB.

Durante el año se han alcanzado acuerdos relacionados con la conciliación, permisos, descansos y reducción de jornada, entre otros.

Asimismo, se han realizado 38 reuniones del Comité de Empresa.

En cuanto a las huelgas convocadas:

- 19/01/2022: Recepción de convocatoria de huelga con paros parciales por el personal de Puntos TMB (Agente Atención de Centro) todos los lunes a partir del 31/01/2022.

- 14/02/2022: El Comité de Huelga de los Puntos TMB entrega un escrito a Relaciones Laborales con sus reivindicaciones, solicitando el inicio de las negociaciones.
- 28/02/2022: Recepción de la ampliación de la convocatoria de huelga con paros parciales.
- Del 11/03 al 17/03/2022: Ampliación de las jornadas de huelga con paros parciales con una media de seguimiento total del 83,8 %.
- 30/03/2022: Reunión del Comité de Empresa.
- 11/05/2022: Firma del Acuerdo con el Comité de Empresa que implica la desconvocatoria de huelga del personal de agentes de los Puntos TMB.

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

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

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

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

• Elecciones Sindicales

El 23 de noviembre se celebraron las Elecciones Sindicales de Metro 2022. Con una composición de 18 mesas, de estas, 13 especialistas y 5 técnicos y administrativos. Se eligieron un total de 29 delegados, de los que 20 son de especialistas y 9 son de técnicos y administrativos.

• Convenio Colectivo

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

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

• Préstamos de vivienda

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

• Principales proyectos

- Lavado de ropa y selección de vestuario (Mantenimiento)

A raíz del acuerdo de 23/04/2021 sobre los 5 puntos de conflicto previos a la negociación del XXVI Convenio Colectivo, en uno de los 13 puntos sobre el amianto se acordó que la empresa implantaría el lavado de la ropa del personal de mantenimiento "ropa azul" durante la vigencia de este convenio. Se dejaría de entregar una dotación anual, y que las prendas se sustituyeran automáticamente según el vencimiento de su vida útil.

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

Plan de pensiones

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

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

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.*

En 2023 se pondrán en marcha nuevas herramientas digitales que agilizarán el intercambio de información entre la Dirección de la empresa y el Comité, garantizando el cumplimiento de lo previsto en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores.

- a) Número de semanas de aviso que se suele dar a las personas empleadas y 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 demás legislación laboral vigente.

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

- Grupo 0: Directivos y responsables: 1
- Grupo 1: Directivos y responsables: 10
- Grupo 1: Personal de oficinas: 1

Integración y cohesión de las personas empleadas en TMB

- **Programa de acompañamiento para ayudar a la desvinculación (jubilados/as 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.

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

Se han empezado a realizar entrevistas a los empleados que voluntariamente se han acogido a la jubilación parcial.

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

- Jubilables 2022: Aquellas personas que, *a priori*, eran jubilables para 2022 dado que cumplían los requisitos laborales. Total: 89
- Pendiente de jubilación: Aquellas personas que podrían haberse jubilado en años anteriores pero que no quisieron hacerlo en su momento. Total: 66
- Jubilados actuales: Trabajadores/as que actualmente tienen un contrato de jubilación parcial vigente. Total: 249

A los 404 empleados/as de este año que entran por edad en el período de desvinculación se les ha ofrecido acciones como: vídeos, conferencias, talleres de reflexión, *blogs* e infografías, entre otros, a las cuales tienen acceso mediante el Campus de TMB que hay en la intranet.

- **Actividades sociales y deportivas:**

En 2022 se ha realizado una normativa que se pondrá en marcha en 2023 que clarifica y ordena el funcionamiento del conjunto de actividades que promueve la empresa. A partir de 2023, las actividades sociales y deportivas pasarán a llamarse **"Mou-te pel teu benestar"** ['Muévete por tu bienestar'].

Los principios básicos son:

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

Las actividades que actualmente están activas son: pádel, BTT, taichí, fotografía, la Coral de TMB y atletismo.

Se han celebrado en el Auditorio las **bodas de plata y de oro** de los miembros del personal que en los años 2019 y 2020 cumplieron 25 o 40 años de vinculación a la empresa de Transports de Barcelona o a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, ya que, con motivo de la pandemia, llevaba dos años sin celebrarse. En el caso de Metro, fueron 80 personas que en 2019 celebraron los 25 o 40 años en la empresa y 107 personas que los cumplían en 2020.

7-3-3. Comunicació interna

La reducció del absentisme se fijó como un objetivo corporativo para el año 2022, y se creó el Comité Consultivo de Absentismo, del que Comunicación Interna forma parte activa. Se realizó una campaña de comunicación interna para favorecer el compromiso y fomentar la motivación del personal, con la orientación de reducirlo. La campaña, todavía abierta, ha contado, entre otros, con: Comunicación a los comités de empresa y al Comité de Salud y Seguridad; artículos relacionados con la encuesta de absentismo; el diseño de un *kit* de comunicación para la estructura de mando; píldoras informativas de los recursos asistenciales que TMB ofrece a sus trabajadores/as; carteles de la campaña y un tríptico informativo.

El proceso negociador que permitió la firma del Convenio Colectivo de TB para los próximos 4 años, y el inicio del proceso negociador del convenio de Metro, también ha contado con el apoyo constante del departamento de Comunicación Interna, con la publicación de la información relacionada en cada momento del proceso.

El ámbito de Responsabilidad Social Corporativa ha sido el eje principal de la Comunicación Interna, con las acciones más destacadas como:

- La campaña anual "*Tria la teva causa 2022*" ['Elige tu causa 2022'], que este año se ha convertido en "*Mou-te per la teràpia gènica*" ['Muévete por la terapia génica'].
- La campaña de captación de voluntariado, que ha tenido como protagonistas a trabajadoras y trabajadores que en su tiempo libre participan de las acciones solidarias de la compañía.
- Las políticas de género, con acciones como la visibilización de mujeres en entornos masculinizados, la firma del Plan de Igualdad de Metro, TMB con el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer, TMB con el Día Internacional de las Mujeres, el Coloquio "*TMB en femení. La visió de la dona treballadora*" ['TMB en femenino. La visión de la mujer trabajadora'] y TMB con el Día Internacional de las Mujeres.
- La gestión de la diversidad, con acciones informativas, entre las que destacan la presentación del protocolo de prevención de la LGTBI-fobia en el Parlament de Catalunya y las acciones "*Agents violeta en acció!*" ['¡Agentes violeta en acción!'] y "*Suma't a l'aposta de TMB per la diversitat i la inclusió*" ['Súmate a la apuesta de TMB por la diversidad y la inclusión'].

El centenario de la red de bus, con sus propias actividades, también ha sido un eje sobre el que Comunicación Interna ha trabajado activamente; destaca el concurso de diseño del cartel del centenario, ganado por una trabajadora, y la campaña para diseñar el nuevo vestuario de TB.

La aprobación del Real Decreto de ahorro energético estuvo acompañada en TMB de una campaña interna para informar al personal de las acciones que la compañía ha realizado y prevé realizar para minimizar los consumos energéticos, contraponiéndolas con las que, a título personal, cada trabajador/a puede hacer en casa y en el trabajo.

Otra campaña a destacar fue la dirigida a realizar un uso responsable del correo electrónico, durante once semanas. Se dio una serie de buenas prácticas.

Las áreas de innovación y de personas también han centrado buena parte de la actividad de 2022 en acciones como la *Hackathon 2022*, el reto TMBInnova y la Sensibilización en innovación.

También se han realizado varias actuaciones de comunicación relacionadas con el Plan de Acompañamiento a la Desvinculación.

El servicio de Comunicación Interna ha seguido administrando una página web sobre las actuaciones que se están llevando a cabo para hacer frente a la problemática del amianto.

El *Club GenTMB* ha cerrado este año 2022 con la consolidación de una población de casi 5.667 miembros activos, y con la firma de 3 convenios de colaboración (retribuidos económicamente) con varias empresas, lo que ha permitido un ahorro de más de 47 mil euros mediante los cupones de descuento y las 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 y, al mismo tiempo, gestionar aspectos relacionados con su puesto de trabajo y de ámbito personal, ha hecho que durante el año 2022 un 97 % de la plantilla ya se la haya descargado y esté operando.

En cuanto a la información corporativa, se han publicado 65 avisos de TB y 110 de Metro, además de 46 avisos para selecciones externas y de personal de la bolsa. En la revista *GenTMB* se han redactado y publicado 205 artículos de temas directamente relacionados con la empresa y las personas trabajadoras.

7.3.4. Igualdad de oportunidades

Una organización socialmente responsable como TMB debe abordar necesariamente la diversidad humana como fuente de riqueza, tanto internamente como en relación con la ciudadanía en general. Se trata de sistematizar y dotar de valor estratégico las actuaciones orientadas a asegurar la igualdad de oportunidades y la inclusión de todos, teniendo en cuenta diferentes perspectivas de género, discapacidad, edad, origen o cultura, poniendo especial atención a la potenciación del talento femenino dado el nivel de masculinización del sector.

- **Plan de igualdad**

El pasado 7 de junio se firmó con la mayoría del Comité de empresa el Plan de Igualdad en FMB en el marco legal de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, por "la igualdad efectiva de mujeres y hombres". Una vez firmado y registrado, se ha constituido la Comisión de Seguimiento del Plan de Igualdad (CSPI) con la participación de las partes firmantes y durante el 2022 se han mantenido 5 reuniones en las que se ha llegado a diferentes acuerdos:

21/06/22: Acuerdo n.º 1, de turnos intermedios para la conciliación de Material Móvil.

21/06/22: Acuerdo n.º 2, del nuevo turno de conciliación de Auxiliar y Control de Información.

21/06/22: Acuerdo n.º 3, que afecta a AAC, Moti, ACI, TOLA y CTO, sobre el permiso de nacimiento y cuidado.

30/09/22: Acuerdo n.º 4, de permisos en primer día laborable.

30/09/22: Acuerdo n.º 5, de ampliación de los turnos intermedios en Material Móvil.

02/12/22: Acuerdo n.º 6, de permiso de acompañamiento a tratamientos oncológicos.

Dentro del Plan de Igualdad, y en coordinación con el departamento de Responsabilidad Social, se han llevado a cabo diversas campañas orientadas al desarrollo de la igualdad en Metro, como la campaña "*Units per la diversitat, la igualtat i la inclusió*" ['Unidos por la diversidad, la igualdad y la inclusión'].

En el plan se han recogido propuestas, algunas de ellas ya implementadas, como los concursos con una cuota reservada para mujeres; el programa de prácticas de mujeres

“STEM”, estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual y procesos para fomentar la captación del talento femenino.

- **Mujer y diversidad**

En el ámbito de la igualdad y más concretamente en el de la **mujer y diversidad**, las actuaciones más destacadas han sido:

- Impulso para la elaboración de los **planes de igualdad de TB y FMB**. Tanto Metro (junio) como TB (noviembre) han registrado sus respectivos planes de igualdad y ya se trabaja para llevar a cabo las acciones contempladas.
- En mayo, el mes europeo de la diversidad, mediante soportes de difusión propios, se realizaron acciones de sensibilización y concienciación sobre la diversidad teniendo en cuenta diferentes perspectivas (género, orientación sexual y origen). Se dio a conocer el **Proyecto Global de Gestión de la Diversidad Humana e Inclusión 2022-2025**, que tiene como objetivo esencial sentar las bases para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación, tanto en el ámbito de la plantilla como con respecto a las personas usuarias de las redes de transporte.
- Elaboración y maquetación de la guía de lenguaje inclusivo y no sexista de TMB.
- Perspectiva de la discapacidad:
 - Seguimiento de los datos de composición de la plantilla (personas con discapacidad acreditada y personas con incapacidad permanente), de acuerdo con la Ley General de las Personas con Discapacidad y su Inclusión Social.
 - Propuesta de mejoras en los procesos de selección para atraer a personas con discapacidad, así como la solicitud de procesos específicos para aquellas personas con mayores dificultades de encontrar empleo (discapacidad intelectual y cognitiva). Este año no se ha incorporado ninguna.
 - Asesoramiento en el proyecto de acogida de estudiantes en prácticas que acrediten discapacidad intelectual. Este año se han incorporado 6 estudiantes a distintos ámbitos organizativos.
 - Desarrollo de diferentes acciones de sensibilización y concienciación en materia de discapacidad dirigidas a la plantilla y a las personas usuarias, a lo largo de todo el año y con especial atención el día 3 de diciembre, Día Internacional de las Personas con Discapacidad. En esa fecha se colaboró con la Fundación Eurofirms para dar visibilidad y romper estereotipos hacia las personas con discapacidad a través de la pintada de un mural en la estación de Arc de Triomf, que contó con la participación de personas con discapacidad y voluntarios de TMB (actividad dinamizada por Boa Mistura).
- Acciones de atracción e impulso del talento femenino:
 - Seguimiento de los datos de composición de la plantilla por género.
 - Colaboración en la campaña impulsada desde la plataforma *Dones Futur* (de la que TMB forma parte), con motivo del Día Internacional de las Mujeres y las Niñas en la Ciencia.
 - Diseño y lanzamiento de la campaña *“Si som iguals, som millors”* [‘Si somos iguales, somos mejores’], que ha acompañado a los últimos procesos de selección de personal, invitando a las mujeres a sumarse al proyecto de TMB.
 - Colaboración en la organización del coloquio *“La direcció dels transports públics a Catalunya, en femení plural”* [‘La dirección de los transportes públicos en Cataluña, en femenino plural’], el 4 de marzo en el vestíbulo de metro de Universitat.
 - Organización de la tertulia *“TMB en femení, la visió de les dones treballadores”* [‘TMB en femenino, la visión de las mujeres trabajadoras’], el 9 de mayo en el vestíbulo de

metro de Universitat. El acto cerró con un reconocimiento especial a una mujer jubilada de TB, como homenaje a las trabajadoras de la compañía, enmarcado en la celebración del centenario de la red de bus.

- Participación en el proyecto *Feel the Power*, con actividades en el aula y en nuestras instalaciones, en enero de 2023. Se trata de un proyecto impulsado desde el Consejo de la Mujer del consorcio de la Zona Franca para acercar a las empresas del polígono al alumnado como futuros profesionales.
 - Colaboración en la difusión del *STEM Women Congress 2022*, celebrado el 17 de noviembre en el auditorio de CosmoCaixa.
 - Perspectiva generacional: Campaña con motivo del Día Internacional de las Personas Mayores, celebrado el 1 de octubre, para reconocer la trayectoria laboral y la experiencia de las personas jubiladas de Bus, dentro del marco del centenario de TB. Se ha contado con la colaboración del Ayuntamiento de Barcelona (programa Vincles BCN).
 - Perspectiva de orientación sexual: Con motivo del Día Internacional del Orgullo LGBTQ+ (28 de junio) se realizó, de la mano del Observatorio Contra la Homofobia (OCH), una acción de sensibilización y concienciación para reivindicar la tolerancia cero ante cualquier acto que atente contra la dignidad de las personas LGBTQ+ en TMB, así como en cualquier otro ámbito. Se leyó el manifiesto de la OCH y se cerró con una *performance*.
 - Prevención del acoso:
 - Participación un año más en el programa *Metrópolis FP Lab4*, impulsado por AMB en colaboración con la Fundación BCN Formación Profesional, para potenciar las competencias transversales a la formación profesional a través de un proyecto de innovación, mediante el reto "¿Cómo podríamos hacer que las mujeres se sientan más seguras en las redes de transporte público?".
 - De la mano del *Col·lectiu Punt Sis*, se realizaron dos marchas exploratorias durante el mes de febrero en dos itinerarios (de metro y bus) identificados como más críticos, mediante el estudio de accesibilidad desde la perspectiva de género, con el objetivo de analizar la percepción de seguridad de las mujeres diversas en el sistema de transporte de TMB desde una perspectiva comunitaria y feminista.
 - Adhesión a la red de **Puntos Violeta** promovida por el Ayuntamiento de Santa Coloma de Gramenet y presentación pública de la alianza el 27 de abril, con el objetivo de fomentar la tolerancia cero ante cualquier manifestación de violencia machista, garantizar un acceso de calidad y equitativo a los servicios de atención a las mujeres, reforzar la capacitación profesional y los recursos ofrecidos desde los servicios de información y atención, y promover que las violencias machistas se visualicen de forma transversal.
- Se han incorporado puntos violeta en la red de metro durante eventos de participación ciudadana que han implicado el uso masivo del metro: Noche de la Verbena de San Juan (23 de junio), RockFest (30 de junio a 2 de julio), Fiesta Mayor de Santa Coloma (2 y 3 de septiembre), 6.ª Cumbre Iberoamericana de Agendas Locales de Género (17 a 21 de octubre) y Nochevieja. Asimismo se ha gestionado la formación de la plantilla, dentro de una primera fase piloto, para convertirse en agentes violeta con habilitación adecuada para realizar el apoyo necesario a las víctimas, llegando a 390 personas. Se ha dado formación al conjunto de técnicos de operaciones de líneas automáticas, agentes de atención al cliente que prestan servicio dentro del municipio de Santa Coloma de Gramenet, personal del Centro Control de Metro, colectivo del Área de Clientes y a clientes, y al equipo del gabinete de prensa. Actualmente se está trabajando en la planificación del inicio de la formación en colectivos prioritarios de TB.
- Continúan las conversaciones con el *European Investment Bank* (BEI), para formalizar un acuerdo de colaboración con el fin de recibir asesoramiento técnico no

reembolsable del *European Investment Advisory Hub*, a fin de desarrollar e implementar un sistema de control y evaluación que permita obtener indicadores clave para establecer medidas prácticas de solución y respuesta frente a conductas incívicas ante el acoso en el transporte público.

- Colaboración en la difusión de la campaña "No en passem ni una" ['No dejamos pasar ni una'] de la ATM, mediante soportes digitales, del 4 al 24 de abril.
- Campaña contra la LGTBI-fobia en el transporte público, con motivo del 17 de mayo.
- Organización de un acto con motivo del Día Internacional de la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer (25 de noviembre) en colaboración con Plataforma contra las Violencias Machistas: lectura del manifiesto y actuación de danza por parte del conjunto Dones de Blanc en la estación de Universitat.
- En junio, TMB presentó en el Parlament de Catalunya el protocolo de prevención, detección e intervención de la LGTBI-fobia en las redes de transporte de TMB.

Los procedimientos establecidos (P891 y P892) para la prevención de posibles comportamientos de acoso dentro de la empresa siguen activos y operativos a través de un proveedor externo que, de forma independiente, sin intereses de parte y con un teléfono de contacto conocido por todo el personal, es quien, de forma inicial, realiza un análisis de la denuncia y, en su caso, convoca la comisión interna de investigación según lo previsto en el procedimiento de trabajo.

Este año ha habido 3 predenuncias, que una vez tratadas han tenido como resultado "no acoso".

7.4. Seguridad y salud en el trabajo

7.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral

Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

El Servicio de Prevención de Riesgos Laborales (SPRL) lidera el proceso de certificación del sistema de gestión de salud y seguridad de la empresa según los estándares de la norma internacional ISO 45001.

Las acciones realizadas durante este año se han concretado en la publicación en el gestor documental, la aplicación y el desarrollo de los siguientes documentos:

- Plan Director de Salud y Seguridad en el Trabajo de FMB para el período 2022-2025.
- Manual de Gestión de la Salud y Seguridad en el Trabajo en TMB.
- Veintiocho procedimientos TMB de salud y seguridad en el trabajo.
- Siete normas de TMB de salud y seguridad en el trabajo.
- Una instrucción de FMB de salud y seguridad en el trabajo.

Este año también se ha realizado la presentación de los resultados de la auditoría legal de PRL.

Identificación, evaluación de riesgos y acciones correctoras

La identificación de peligros según el procedimiento P1010 y la evaluación de riesgos según el procedimiento P1008 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 siempre que sea posible o, al menos, controlarlos.

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 y la cooperación de los delegados/das de prevención, prevé un conjunto de actividades que permiten el control efectivo sobre estos riesgos.

Para conseguir este objetivo, cada unidad de trabajo lleva a cabo un plan de acción (PA) que actúa operativamente aplicando las medidas preventivas y gestionando toda la formación e información necesaria a su personal.

Tipo de actividades de actualización de las evaluaciones de riesgos:

	FMB
Centros de trabajo	51
Puestos de trabajo	33
Riesgos específicos de tareas/operaciones de trabajo peligrosas	5
Riesgos higiénicos	44
Riesgos ergonómicos	13
Riesgos psicosociales	39

Las más significativas han sido:

- Proceso de detección de riesgos psicosociales en todos los colectivos de FMB.
- Estudio higiénico sobre la posible exposición a humos de combustión de motores diésel.
- Estudio preliminar para la detección de la posible presencia de radón en las instalaciones de FMB.
- Evaluación cualitativa de los productos químicos utilizados en las actividades de mantenimiento.
- Estudio ergonómico de la actividad de conducción de trenes en todas las líneas convencionales y en todas las series de trenes (5 líneas y 7 series de trenes).
- Estudio higiénico de exposición al ruido durante la conducción de trenes en las líneas L1, L2 y L5.

Por lo que respecta a la vigilancia higiénica específica de los materiales con contenido de amianto (MCA), se sigue llevando a cabo el programa de vigilancia y control de calidad de todos los procesos dentro de las instalaciones de los centros y equipos de trabajo donde se ha detectado la presencia de este material. Las actividades más significativas han sido:

Acciones del plan de gestión	Actividades
Gestión de plan del amianto	Aplicación práctica de la Directriz D080 y sus procedimientos de desarrollo: Actuaciones (n=12) para revisar planes de trabajo y procedimientos según RD 396/06 y P 883
Actuaciones empresas RERA sobre materiales MCA en FMB	Actuaciones de retirada/estabilización MCA: Infraestructuras (n=53) Instalaciones fijas; Energía, Señales y telecomunicaciones (n=111) Material móvil talleres centrales, L1 y L3 (n=36) Proyecto de desguace de trenes (n=6)
Vigilancia higiénica	Muestras ambientales analizadas (n=175)
Controles de calidad	Visitas de campo (n=96) Revisión de equipos MM eléctricos/electrónicos revisados (n=72)

Por último, cabe señalar que el nivel de consecución del conjunto de actividades del PAAP para este año 2022 ha sido del 91 % del total de las planificadas.

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 del Comité de Seguridad y Salud. Este comité será paritario entre la representación de la dirección y del personal, y se reunirá 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 términos de acuerdo o desacuerdo.

Las personas trabajadoras también participan a través de escritos mediante sus representantes legales o directamente a través de partes de riesgo percibido que pueden remitir, mediante un formulario telemático, directamente a su jefatura con copia al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

Participación y consulta de los trabajadores/as y sus representantes legales:

	FMB
Reuniones ordinarias del comité de seguridad y salud	11
Reuniones extraordinarias del comité de seguridad y salud	6
Reuniones monográficas del comité de seguridad y salud	77
Respuesta a escritos de los delegados de prevención	242
Respuestas a formularios de riesgo percibido directamente por el personal	74
Comunicaciones informativas emitidas por el servicio de prevención	189

Fomento de la salud de los trabajadores

La puesta en funcionamiento del **Centro Médico TMB Salut en el año 2021** ha significado una mejora significativa en calidad asistencial y comodidad del personal, al poder recibir directamente dentro de la empresa una cartera de servicios sanitarios que, a lo largo de estos últimos meses, se ha ido poniendo a disposición del personal. Actualmente ya están operativos los siguientes servicios:

- Unidad especializada en la asistencia de lesiones por accidente de trabajo.
- Diagnóstico por la imagen.
- Fisioterapia y rehabilitación funcional.
- Unidad de gestión del absentismo laboral por contingencias comunes.
- Medicina del trabajo.
- Medicina asistencial en las especialidades de cirugía ortopédica y traumatología, medicina interna, psiquiatría y psicología.
- Trabajo social.

Más allá de la asistencia sanitaria de las contingencias laborales, se dispone de un sistema de gestión de las contingencias comunes para colaborar con el/la trabajador/a y el sistema público de salud, con el objetivo común de reducir la duración de estos episodios facilitando diagnósticos y, si fuera posible, también tratamientos 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, también se desarrollan actividades de promoción de la salud dirigidas a reducir el riesgo de enfermedades prevalentes en nuestra sociedad. Entre ellas pueden destacar las siguientes: la promoción de hábitos dietéticos saludables y de pérdida de peso, la prevención de enfermedades mentales, la prevención del cáncer de colon y de próstata y campañas de vacunación de la gripe estacional.

Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los/las trabajadores/as directamente vinculados con las relaciones comerciales

A pesar de seguir en situación de pandemia por Sars-CoV-2, después de dos años los sistemas de prevención y protección se mantienen actualizándose en función de lo que determinan las autoridades sanitarias en todo momento y, por tanto, durante todo el año 2022 se han actualizado, aplicado y mantenido todas las medidas del Plan de Salud y Seguridad frente al Coronavirus. Específicamente, todas las actividades necesarias para que nuestro personal no estuviera expuesto ni representara ningún riesgo durante las relaciones comerciales con los clientes.

Como resultado de este esfuerzo, durante el mes de **noviembre se ha renovado la acreditación de espacios seguros frente al coronavirus.**

Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo

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	3.855	8.583
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría interna	3.855	8.583
Personas trabajadoras bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetas a una auditoría externa o certificación	3.855	8.583

En todos los casos representa el 100% de las plantillas

Ayudas y beneficios sociales

Se han tramitado todas las solicitudes procedentes de la activación o renovación de ayudas a empleados/as por las diferentes causas (ayuda de guardería, escolar, discapacidad, extrarradio, etc.), de forma que a final de año casi la mitad de la plantilla de TMB percibía algún tipo de ayuda social.

	FMB		
	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
Ayudas: Número de ayudas vigentes	1.341	2.519	3.860
Ayudas: Perceptores	758	1.395	2.153

El detalle de las ayudas ha sido el siguiente:

	FMB		
	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
Escolar	819	1.574	2.393
Extrarradio	455	869	1.324
Discapacidad	67	76	143
Total	1.341	2.519	3.860

Trabajo social

En el ámbito social se apoya a las personas que lo soliciten, a fin de encontrar el equilibrio entre las necesidades personales y las necesidades de la organización.

Las principales actividades realizadas en el ámbito social son:

	FMB
Atención y seguimiento trastornos de dependencia	15
Atención y seguimiento de IT por motivo social	27
Recomendación y seguimiento horarios excepcionales	38
Apoyo ante situaciones de violencia machista	6
Asesoramiento y seguimiento de gestiones y recursos de situación de de	180

Por lo que respecta al Fondo de Ayuda social, a finales de año había 128 beneficiarios en FMB.

A pesar del incremento pactado en Convenio de la aportación anual, esta no cubre la totalidad de las prestaciones concedidas por el Fondo. Por este motivo, la Comisión del FAS, con la unanimidad del Comité de Empresa, ha aprobado por mayoría modificar el reglamento, respecto a la cobertura y cálculo de las prestaciones mensuales y puntuales y limitación de los préstamos, a fin de poder ajustarlas a la aportación pactada en Convenio Colectivo.

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 tareas profesionales dentro de nuestros centros de trabajo, también pueden disponer, en caso de necesidad, de asistencia sanitaria urgente y primeros auxilios por parte del personal sanitario del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

El alcance de la cobertura del sistema es la totalidad del personal propio y externo que 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 246 accidentes de trabajo, **4 de los cuales han sido accidentes graves**: tres casos *in itinere* y dos casos en el centro de trabajo.

Gravedad de las lesiones	FMB	
	N.º	Tasa
Mortales	0	0,00%
Graves	4	1,63%
Leves y muy leves	242	98,37%

En relación con el personal externo, es decir, los trabajadores que no son empleados pero que están controlados por la organización, se han producido 23 accidentes sin baja, 37 accidentes leves con baja laboral y 1 accidente grave con baja laboral.

Dolencias y enfermedades laborales

En 2022 no se ha notificado ningún caso de enfermedad profesional ni ningún nuevo caso de lipoatrofia semicircular.

Vigilancia de la salud y enfermedades profesionales

La vigilancia individual de la salud frente a la posible exposición a los riesgos en el puesto de trabajo se ha ido normalizando progresivamente ante las anomalías que ha comportado la pandemia durante los últimos dos años. Los datos más significativos de esta actividad preventiva son:

Vigilancia de salud individual planificada:	FMB
No obligatoria	184
Obligatoria	1.627
Por posible exposición al amianto	812
Vigilancia de salud individual no planificada:	FMB
Cambio de funciones y riesgos	119
Iniciales	64
Reingresos en la empresa	282
Retornos al trabajo post IT	118

Temas y preocupaciones clave

Proyecto Empresa Saludable

Este proyecto se enmarca dentro del **Plan Estratégico de la empresa**, con el objetivo de seguir desarrollando y adaptando el concepto a los tiempos presentes teniendo en cuenta que desde los años 90 ya se están llevando a cabo actividades orientadas a mejorar la motivación, compromiso y la productividad del personal a través de la mejora de su salud emocional y física. De hecho, desde 2014 somos una **empresa reconocida por parte del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo** por las **buenas prácticas en la promoción de la salud en el trabajo**.

A finales de este año se ha presentado la memoria y documentación necesaria para la renovación de este distintivo.

Con la voluntad de seguir avanzando, este año se pueden destacar las siguientes acciones:

- Realización de un diagnóstico externo de la situación actual respecto al concepto actual de empresa saludable.
- Presentación en los comités de seguridad y salud (CSS) del proyecto de *vending* corporativo y espacios saludables.
- Campaña de identificación de posibles riesgos psicosociales en toda la empresa.
- Inicio de las acciones de comunicación.
- Revisión y actualización de las intervenciones de promoción de la salud dirigidas al riesgo cardiovascular, el tabaco, el dolor de espalda, la obesidad y el cáncer de próstata.

Al mismo tiempo, se ha mantenido de forma coordinada con el Departamento de Salud de la Generalitat de Catalunya el **programa de vacunación** frente a la Covid-19, la gripe, el tétano y la difteria.

Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de FMB y TB

Se aprobaron los planes directores de TMB para la prevención de riesgos laborales con el objetivo de seguir reduciendo la incidencia de lesiones por accidente de trabajo.

De acuerdo con el mandato previsto en la Ley de Prevención 31/95 y con la participación de los Comités de Seguridad y Salud, la Dirección ha definido la estrategia en materia de prevención de riesgos laborales para el período 2022-2025.

Se establecen las líneas básicas para conseguir la integración preventiva a todos los niveles y fomentar la cultura preventiva.

En el documento, la Dirección se compromete a apoyar la salud, seguridad y el bienestar de las personas trabajadoras, englobándose todo ello en un marco más amplio de empresa saludable que busca mejorar las condiciones tanto del entorno laboral como los hábitos de sus empleados y, de forma indirecta, favorecer la reducción del absentismo.

8. Protección del medio ambiente

8.1. Gestión ambiental

La **sostenibilidad ambiental en TMB** se basa en los criterios siguientes:

- Velar para que la protección del medio ambiente se lleve a cabo mediante hitos y directrices concretas de comportamiento en todas las áreas de la actividad de la empresa.
- Reducir sus impactos ambientales generados a consecuencia de las emisiones atmosféricas, la captación y vertido de aguas y la generación de residuos.
- Revisar periódicamente el grado de protección ambiental, con el objetivo de detectar puntos débiles y poder disponer de las actuaciones de mejora necesarias.
- La mejora continua y la prevención de la contaminación para conseguir un desarrollo más sostenible, mediante el uso moderado de la energía y el agua, y una correcta gestión ambiental de los productos utilizados.
- Informar y formar ampliamente a todo el personal sobre los aspectos medioambientales derivados de su actividad, y motivarlos para que su comportamiento en el trabajo refleje la concienciación medioambiental de toda la organización.
- Exigir a los proveedores y empresas subcontratadas una concienciación ambiental de acuerdo con la de TMB. Poner a disposición del público que esté interesado la información sobre los esfuerzos y las actuaciones ambientales llevadas a cabo para mejorar la protección medioambiental.

8.1.1. Prevención de riesgos ambientales

El 16 de octubre de 2019 se publicó la orden ministerial TEC/1023/2019, en la que se establece la fecha a partir de la cual será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria para las actividades clasificadas como nivel de prioridad 3 por la ley. FMB y TB no están incluidos dentro de este nivel, por lo que no están obligados a establecer esta garantía. Sin embargo, en la póliza de responsabilidad civil de las sociedades se incluye una cobertura por contaminación accidental con un límite de indemnización por siniestro y año de 61.200.000 € (1.200.000 € para la empresa de TB y 60.000.000 € para la empresa de Metro).

En 2022 no ha habido ninguna sanción o multa por incumplimiento de normativas ambientales.

8.1.2. Sistema de gestión ambiental y energética

Los Sistemas de Gestión basados en normas ISO 14001 e ISO 50001 favorecen la mejora del comportamiento ambiental y energético de la organización y la prevención de la contaminación, garantizando el cumplimiento de los requisitos legales aplicables.

A mediados de 2020, la dirección de TMB aprobó el calendario de implantación del Sistema de Gestión Ambiental y Energética de FMB.

A lo largo de 2022 se ha continuado trabajando en la implantación del control operacional ambiental en la L3, tanto en la línea como en el taller de Sant Genís, y se ha empezado a realizar el seguimiento periódico del Sistema de gestión en los órganos de gestión establecidos.

Con el fin de asegurar el buen funcionamiento y eficacia del Sistema de Gestión, a lo largo de 2022 se han coordinado e impartido diferentes acciones formativas relacionadas con este sistema.

En el segundo semestre de 2022 se ha realizado la auditoría interna y la auditoría de Certificación del Sistema de gestión implantado basado en ISO 14001 y 50001 en la L3. Actualmente se está trabajando en la planificación de la ampliación de la certificación en el resto de las líneas de la red. 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 lleva a cabo el mantenimiento de material móvil o instalaciones tienen implantada la recogida selectiva de residuos industriales. En el segundo semestre de 2022 se ha coordinado la ejecución de los proyectos elaborados para mejorar la segregación y almacenamiento de los residuos en el ZAL y en el Hospital de Bellvitge.

Con el objetivo de incrementar el porcentaje de residuos que se valorizan, en 2022 se ha implantado la recogida selectiva de los residuos asimilables a domésticos en los centros de Triangle Metro, Vilapicina, Can Zam y Boixeres Guadalupe. Desde 2021 se realizan visitas periódicas a todos los centros de FMB para verificar el correcto funcionamiento de la gestión de los residuos y, en caso de detectarse carencias, se definen las acciones de mejora o correctivas correspondientes.

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 2022 se ha puesto en funcionamiento la nueva licitación de este servicio, que incorpora en los pliegos nuevos requerimientos para hacerlo técnica y económicamente más eficiente.

Asimismo, en junio de 2022 se ha puesto en funcionamiento el nuevo contrato para el Servicio de Gestión Integral de Residuos de TMB. Como novedad a destacar se requiere la digitalización de todo el proceso de gestión de residuos. Actualmente se está trabajando en el diseño funcional para la digitalización, y su implantación está prevista de cara a 2023.

En 2022 se ha realizado un gran esfuerzo en impartir formación en materia de gestión de residuos al personal de FMB. Concretamente, se ha dado formación sobre residuos de construcción y demolición en las unidades de mantenimiento y proyectos que gestionan obras. Asimismo, se ha impartido formación sobre la gestión de los residuos generados por actividades subcontratadas al personal de mantenimiento y proyectos.

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, en 2022 han finalizado los controles iniciales de los centros de Sant Genís, Roquetes y ZAL por parte de una Entidad Ambiental de Control y se han presentado los actos favorables de los controles en el Ayuntamiento de Barcelona.

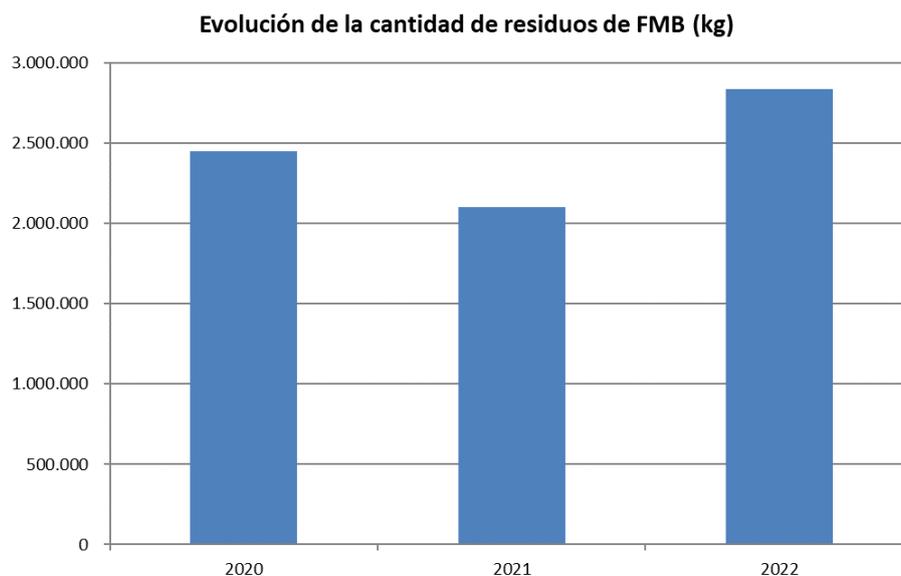
En cuanto a los **permisos de vertido de aguas residuales**, actualmente están vigentes los de todos los centros de FMB que les es de aplicación. En 2022 se ha elaborado y presentado en la Administración la solicitud de renovación del permiso de vertido de los centros ZAL, Santa Eulàlia y Hospital de Bellvitge. Se ha elaborado también la solicitud de renovación de Sant Genís, que se prevé presentarla a la Administración a principios de 2023.

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 cuanto a los **trámites relativos a los focos emisores a la atmósfera**, actualmente todos aquellos 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 2022 se ha presentado el plan de gestión de disolventes del centro de Sagrera.

Datos de residuos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona

En 2022 se han generado un total de 2.837 toneladas de residuos, frente a las 2.102,4 toneladas del año anterior. Todos los residuos que se generan en TMB son tratados a través de transportista y gestor autorizado.



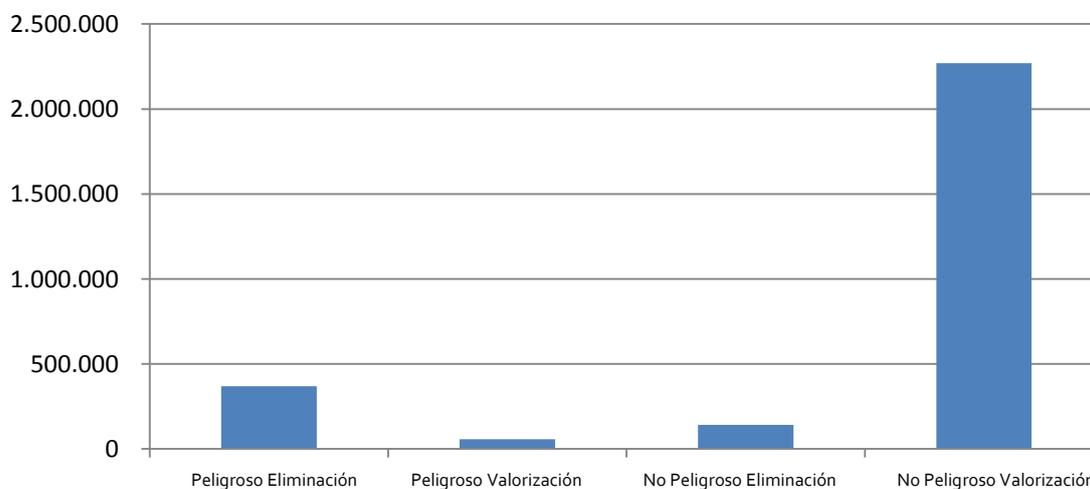
Los residuos que se han generado con mayor cantidad (>100 Tm/año) en FMB son: el carril de metro, metales, los residuos banales, los residuos acuosos gestionados con camión cisterna que se generan en el proceso de lavado de trenes, los fangos EDAR y la madera. En un segundo orden de importancia (>20 Tm/año) se encuentran los escombros, las ruedas de metro, las fosas sépticas, las aguas con hidrocarburos, el papel/cartón y extintores.

Los residuos principales que se han generado en 2022 en FMB han sido:

CANTIDAD AÑO 2022 SEGÚN TIPOLOGÍA	
RESIDUO	kg
1 carril metro	1.464.941
2 metales	327.610
3 banales	207.956
4 aguas limpieza grafitis	167.568
5 fangos edar	164.321
6 madera	101.261
7 escombros	96.960
8 ruedas metro	83.840
9 fosas sépticas-rm	42.300
10 aguas con hidrocarburos	36.562
11 papel y cartón	25.085
12 extintores	22.057
13 eléctrico/electrónico _51	18.382
14 aceites	13.832
15 hormigón	8.580
16 cristal vehículos	7.745
17 filtros de aire	7.741
18 envases pl. valorizables	6.331
19 productos químicos no peligrosos	5.890
20 equipos eléctricos voluminosos _42	5.023

En el gráfico siguiente se puede ver la cantidad de residuos generados en 2022 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).

Cantidad de residuos generados en FMB según tipo de tratamiento (Kg)



Como puede verse, la gran mayoría de los residuos generados en FMB se valorizan. De esta forma, el 82 % de los residuos generados se reutilizan, reciclan o se lleva a cabo una valorización energética, entre otros métodos, frente al 75 % del año 2021.

Desperdicio alimentario

En cuanto al despilfarro alimentario, aunque no sea una cuestión relevante para TMB, dada la naturaleza del servicio que presta la compañía, a principios del año 2023, procedente del excedente facturado de lotes de Navidad de 2022, se hizo la donación de los alimentos de los 306 lotes que no se recogieron 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. A lo largo de 2021 y 2022 se ha llevado a cabo un **estudio de las aguas residuales generadas en el centro de Roquetes** con el objetivo de optimizar su tratamiento. Actualmente, la unidad de Limpieza está valorando la viabilidad de implementar las acciones propuestas en el estudio y hacerlas extensivas 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 2021, el porcentaje de aprovechamiento del agua en la red es aproximadamente del 24,86 % del total de la red.

El **consumo de agua** en Ferrocarril Metropolità de Barcelona durante el año 2022 **ha sido de 65.577 m³** frente a los 72.159 m³ del año anterior, es decir, descendió un 9,1 %.

Se ha realizado una nueva instalación de lavado exterior para los trenes de la L1 en Hospital de Bellvitge que sustituye a la que había en el taller de Santa Eulalia por obsolescencia. La cual conlleva un cambio de sistema de lavado y depuración de agua. La limpieza exterior se realiza con el tren en movimiento y se reduce el tiempo de limpieza de un tren de 50 a 12 minutos, con el consiguiente ahorro de agua y energía. La depuradora instalada es de ultrafiltración. Este sistema no utiliza ningún tipo de consumible químico, a diferencia del resto de depuradoras biológicas y físico-químicas que tenemos.

Adicionalmente, se ha implantado un nuevo sistema de eliminación de grafitos sin utilización de agua, el cual se aplica para la retirada de grafitos de menos de 60 m² y se puede realizar desde el andén de la estación, sin necesidad de llevar el tren en el túnel de lavado. No se utiliza agua, sino un producto químico gelatinoso que toma todo el residuo del grafito y se recoge con mantas que se llevan a plantas de tratamiento de residuos.

Por otra parte, el 22 de noviembre, la Agencia Catalana del Agua declaró la **alerta por sequía hidrológica** en diferentes unidades de explotación, entre las que se encuentra el embalse del Ter-Llobregat, una cuenca que da suministro a la ciudad de Barcelona. Con la activación de la fase de alerta, es necesario que las empresas grandes consumidoras de agua tengan y pongan en marcha su propio plan de uso eficiente del agua. Transports de Barcelona y Ferrocarril Metropolità de Barcelona están en proceso de definición y aplicación de este plan por los episodios de sequía. En marzo de 2023, TMB pondrá en marcha una campaña de sensibilización a todos los trabajadores.

8.3.2. Energía y carburante

En 2021, la Dirección de TMB aprobó una nueva política energética para adaptarla a la nueva versión de la norma voluntaria de gestión energética ISO50001:2018, en la que reafirmó 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.

Consumo energético en el metro

CONSUMO ENERGÉTICO DE FMB (miles de kWh):				
	Año 2022	Año 2021	Difer.	% dif.
Consumo de energía eléctrica	264.273,9	267.431,9	-3.158,0	-1,2%
Energía tracción trenes	184.177,1	179.066,9	5.110,2	2,9%
Energía baja tensión	80.096,8	88.365,0	-8.268,2	-9,4%
Gas natural edificios e instalaciones	6.903,4	8.537,1	-1.633,6	-19,1%
Gasóleo de automoción (litros)	31.355	32.121	-766	-2,4%

Nota: No incluye el consumo de la L9/L10.

El consumo de la energía tracción de los trenes ha crecido un 2,9 % respecto al año 2021, se explica sobre todo por el incremento de pasajeros este año, que afecta a la carga en los trenes.

Por otra parte, descendió un 9,4 % el consumo de la energía de baja tensión respecto al año anterior.

El consumo energético en megajulios de FMB del año 2022 se ha reducido un 1,7 %:

CONSUMO ENERGÉTICO DE FMB EN MEGAJULIOS				
	Año 2022	Año 2021	Difer.	% dif.
Consumo de energía eléctrica	951.386.104,8	962.754.782	-11.368.678	-1,2%
Energía tracción	663.037.455,6	644.640.757	18.396.698	2,9%
Energía baja tensión	288.348.649,2	318.114.025	-29.765.376	-9,4%
Gas natural edificios e instalaciones	24.852.352	30.733.423	-5.881.072	-19,1%
Gasóleo de automoción (litros)	1.283.674	1.315.034	-31.360	-2,4%
TOTAL CONSUMO ENERGÉTICO (Megajulios)	977.522.130	994.803.239	-17.281.109	-1,7%

Nota: No incluye el consumo de la L9/L10.

Fomento de la eficiencia energética en el metro

- Proyecto *MetroCHARGE*: este proyecto tiene por objetivo la carga de vehículos eléctricos con energía recuperada de la frenada de los trenes y también de producción fotovoltaica de proximidad. El sistema contará con 13 recuperadores de energía de tracción y 4 plantas fotovoltaicas para suministrar a 23 cargadores de vehículos eléctricos. Se ha solicitado una subvención del IDAE de 3,16 millones de euros, concedida a 30 de septiembre de 2022.
- Proyecto de electrificación de Bus para alimentar las cocheras de bus desde el metro: se ha ejecutado la acometida de la cochera de Triangle Ferroviari desde la subestación receptora de Sagrega (L9). También se está realizando la ingeniería básica de una conexión en la cochera de Horta en alta tensión y la correspondiente subestación receptora.
- Durante este año se ha realizado la implantación de las curvas eficientes de operación automática de los trenes (ATO) en las líneas L1 y L3, que deben permitir un uso más eficiente de la energía de tracción. Actualmente se están realizando las pruebas de contraste de consumo y tiempo de conducción para validar la solución diseñada.
- Proyecto *MetroBATTERY*: tiene por objetivo almacenar en baterías de alta capacidad el excedente de energía generada en fotovoltaica para utilizarla en las horas de factura más caras. Además, permitirá disponer de una fuente energética autónoma de emergencia en caso de fallo del suministro. Se ha finalizado la fase de ingeniería básica y se han preparado los documentos para solicitar una subvención al ICAEN para financiar el proyecto.
- Proyecto LED: tiene por objetivo migrar a tecnología LED el sistema de alumbrado de aquellas estaciones que todavía disponen de tecnología de fluorescencia. Se está trabajando en la preparación del pliego de condiciones para licitar la obra en el primer semestre de 2023.
- Proyecto Geotermia: busca el aprovechamiento de la baja temperatura del agua del subsuelo, recogida en los pozos de agotamiento del túnel, para acondicionar térmicamente determinadas bases de operación y mantenimiento. En el primer semestre de 2023 se realizará un estudio de potencialidad y una prueba piloto a pequeña escala.

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 2022, después de un proceso de verificación por parte de una entidad acreditada, se ha renovado esta adhesión. También, a lo largo de 2022, se ha realizado el inventario de emisiones de CO₂ correspondiente a 2021, verificado por una entidad acreditada.

En 2022 se ha trabajado en la mejora del Cuadro de mando ambiental, especialmente en la relativización de indicadores, para mejorar su seguimiento y poder obtener un análisis de causas más cuidadoso en caso de detectar desviaciones. Actualmente se está trabajando para mejorar el origen de los datos del consumo de electricidad, tanto de alta como de baja tensión.

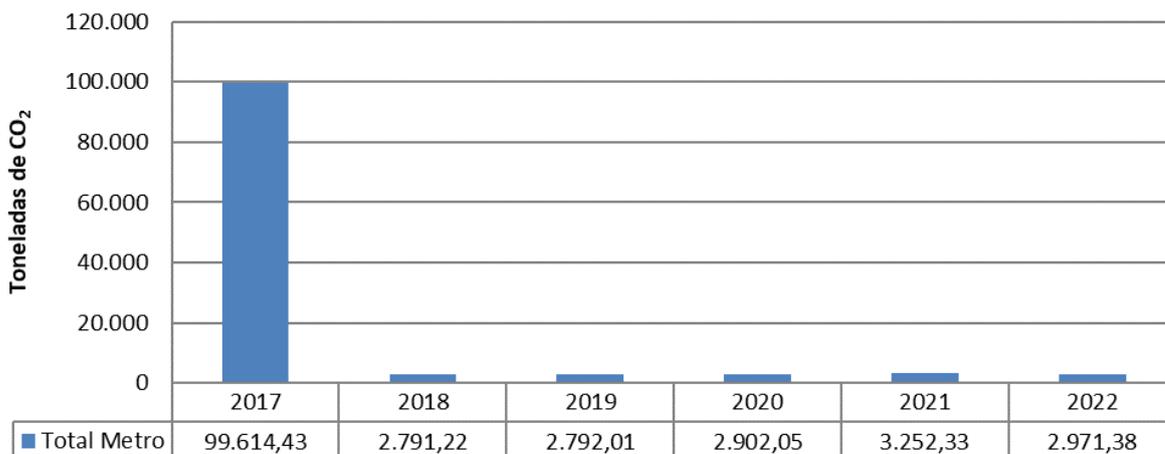
Según un estudio realizado que toma como referencia el pasaje de metro y bus de TMB del año 2019 (antes de la pandemia), si todas las personas que utilizaron el metro y los buses operados por TMB ese año hubieran viajado con vehículo privado, se habrían arrojado a la atmósfera **295.009 toneladas más de CO₂**. Esta cifra viene a representar el ahorro anual de emisiones de CO₂ que se hace por la utilización de las redes de TMB.

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 2022 se han estimado tomando como premisa que los consumos de gases refrigerantes se mantienen iguales que los del año anterior.

Emisiones CO₂ FMB



Nota: No incluye L9/10 de metro.

A partir de los datos de emisiones de CO₂ del año 2021, se ha calculado el **ratio de intensidad de las emisiones** por cada coche-km total recorrido (oferta) y por cada viajero transportado (demanda):

Ferrocarril Metropolità de Barcelona			
	2022	2021	% dif.
Toneladas de CO ₂	2.971	3.252	-8,6%
Coches-km totales (miles)	81.107	81.982	-1,1%
kg CO₂/coche-km total	0,0366	0,0397	-7,6%
Viajeros transportados (millones)	349,85	261,75	33,7%
kg CO₂/viajero	0,0085	0,0124	-31,6%

Nota: No incluye L9/10 de metro.

Las emisiones de CO₂ han descendido un 8,6% por un menor consumo de energía y combustibles fósiles. Esto ha hecho que, respecto al año anterior, el ratio de kg de CO₂ por coche-km total y por viajero transportado haya descendido un 7,7% y un 31,6% respectivamente.

Medidas de lucha contra el cambio climático

- **Medidas de ahorro y eficiencia energética en edificios e instalaciones de TMB**

Junto con el impulso de varios proyectos de eficiencia energética en las redes e instalaciones de Metro y TB que permitirán a la compañía reducir el consumo eléctrico en 68 GWh y evitar 122.000 toneladas de emisiones de CO₂ al año **recogidas en el Plan de Eficiencia Energética y Ahorro de TMB** (véase el apartado 3.3. de este Informe de Gestión), se han adoptado también **una serie de medidas de eficiencia energética en la gestión de los edificios e instalaciones de TMB** con el fin de **lograr una reducción del consumo energético y un ahorro económico**. La decisión se tomó en aplicación de las medidas previstas en el Real Decreto Ley 14/2022, de 1 de agosto, del Gobierno Central, y refuerzan el compromiso de TMB con el ahorro energético y el medio ambiente.

De acuerdo con lo que establece el Real Decreto Ley, las limitaciones de temperatura que se impusieron a las instalaciones no eran aplicables a los vehículos de la flota de bus y metro, a las flotas auxiliares y a las dependencias con condiciones de trabajo específicas o de mantenimiento de sistemas críticos para el servicio. En estos se siguieron las recomendaciones sanitarias existentes, teniendo en cuenta criterios de salud y eficiencia energética.

Paralelamente, en septiembre se inició la publicación de un conjunto de **artículos en GenTMB sobre el ahorro energético** destinados a minimizar los consumos energéticos que el personal empleado de TMB puede realizar tanto en la vida personal como en la profesional: medidas de ahorro energético en climatización, en desplazamientos, en la iluminación, en los equipos ofimáticos, en el uso del papel y medidas de ahorro de agua.

- **Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE)**

El Decreto 152/2007, de 10 de julio, establece la obligatoriedad de elaborar planes de desplazamiento de empresa para los centros de trabajo con más de 200 trabajadores propios o externos (sector público), que deben ser aprobados por la ATM. También establece que es

necesario informar cada tres años del grado de implementación de las medidas y que cada 6 años habrá que hacer una revisión completa.

Los planes de desplazamiento de empresa identifican la forma en que el personal propio y externo y los visitantes habituales se desplazan, y realiza propuestas concretas y viables para conseguir una movilidad más sostenible mediante la optimización de la movilidad, favoreciendo modos de transporte alternativos al vehículo privado motorizado, como el transporte colectivo, a pie y en bicicleta, transporte compartido, y racionalizando el uso del coche privado.

A principios de año se presentó en la ATM el Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE) de los centros de TMB, que se aprobó el 22 de marzo. En junio se ha constituido la Mesa de Movilidad, un órgano de gestión transversal establecido para realizar el seguimiento de la implantación de las medidas definidas. Asimismo, se ha establecido la herramienta y metodología para realizar su seguimiento. Durante el segundo semestre se han realizado diferentes reuniones con la Mesa de Movilidad para planificar las actuaciones definidas (asignación de responsables y definición de las fechas previstas de inicio y finalización de las diferentes acciones).

En 2022 se ha establecido la metodología para cuantificar las emisiones de CO₂ derivadas de la cadena de suministro. En octubre se ha puesto en producción en SAP el desarrollo realizado para poder informar de las emisiones de CO₂ asociadas a cada licitación.

De cara a 2023 se prevé la incorporación del cálculo de la huella de carbono como criterio obligatorio en los pliegos de condiciones de las licitaciones. Previamente está previsto realizar una encuesta a los proveedores a fin de analizar su grado de familiarización con el cálculo de la huella de carbono y el nivel de dificultad previsto.

8.4.2. Otros tipos de contaminación

Se dispone de un cuadro de mando ambiental y energético que permite realizar el seguimiento de los consumos energéticos, las emisiones generadas y las emisiones evitadas en los diferentes órganos de gestión. Actualmente se está trabajando para mejorar el origen de los datos del consumo de electricidad de FMB, tanto de alta como baja tensión.

Plan de retirada de materiales con contenido de amianto

Durante el año 2022 se han realizado 38 actuaciones de retirada de elementos con contenido de amianto, que representan 26.762 kg de material retirado. Hasta la actualidad se ha retirado el 60,23 % de los kg inventariados, se ha tratado y protegido un 19,53 % y queda por retirar o tratar el 20,24 %.

Las actuaciones más relevantes de 2022 se han llevado a cabo en las estaciones de Maragall, Drassanes y Liceu. Algunas de las actuaciones comportaron alteraciones en el servicio de la Línea 3: entre el 9 y el 31 de julio los trabajos en Liceu dejaron temporalmente fuera de servicio uno de los dos andenes, mientras que entre el 1 y el 17 de agosto la L3 funcionaba entre Zona Universitària y Paral·lel, por un lado, y entre Liceu y Trinitat Nova, por otro, dejando la estación de Drassanes fuera de servicio.

Las actuaciones más relevantes previstas de cara al 2023 son el tratamiento de encofrados perdidos y otros elementos. También se preparará la licitación para retirar al amianto del edificio de oficinas de Zona Franca y de los bajantes de Vilapicina.

Medidas contra la contaminación vibroacústica del metro

En 2022 se inició con 169 reclamaciones por vibraciones abiertas. Durante el año se han recibido 61 nuevas y se han resuelto 171. Gracias a actuaciones de mantenimiento y a las renovaciones de vía realizadas durante el año, se ha terminado el ejercicio con 59 reclamaciones abiertas. De estas últimas, al finalizar el año, 17 están incluidas en trabajos ya licitados para ejecutar en 2023 y 11 dependen de la Generalitat de Catalunya y afectan a una renovación prevista en el tramo Sant Antoni – Sagrada Família de la Línea 2. El resto se encuentran en fase de estudio para incorporarlas a los trabajos antivibratorios de 2023 o a la campaña anual de fresado de carril.

También se ha renovado y ampliado el contrato de asistencia técnica para grabaciones de ruido y vibraciones en el túnel y en la calle. Asimismo, durante el año se han realizado un total de 90 grabaciones en domicilios.

8.4.3. Fondos Next Generation EU

- Programa de impulso a la implantación de zonas de bajas emisiones

A través del Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y los Ayuntamientos de Cornellà de Llobregat, Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Adrià del Besòs, TMB recibirá ayudas por valor de **40,5 millones de euros** para la ejecución de proyectos de transporte público y digitalización con el objetivo principal de reducir las emisiones. Estas ayudas las articula el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Las actuaciones por las que se recibirán estas ayudas son:

- 81 autobuses eléctricos de 12 metros y 24 de 18 metros de longitud.
- Videovigilancia y nuevo sistema de información al usuario en el bus.
- Digitalización de elementos de información en las estaciones de metro.
- Digitalización de la gestión y mantenimiento de activos de metro.

Adicionalmente, TMB gestiona los proyectos de bicicleta pública compartida (AMBici) y de adquisición de 39 buses eléctricos de 12 metros para los servicios de gestión indirecta del AMB, proyectos para los que el AMB ha obtenido ayudas de este programa.

En la 2.ª convocatoria de este programa de ayudas, TMB ha solicitado un total de **23,7 millones de euros** a través de los Ayuntamientos de Barcelona, Hospitalet de Llobregat, Badalona, Sant Adrià de Besòs y El Prat de Llobregat para la adquisición de:

- 2 trenes para el servicio de metro.
- 36 buses de hidrógeno de 12 metros.
- 30 buses eléctricos de 12 metros y 18 de 18 metros.

- Programa de ayudas del MITMA para comunidades autónomas

A través de la Generalitat de Catalunya y la ATM se recibirán **25,4 millones de euros** de ayudas para la adquisición de 4 trenes para el servicio de metro. Adicionalmente, TMB ejecuta proyectos para la renovación de la superestructura de vía en las líneas L3, L4 y L5 de la red de metro, por los que la Generalitat recibirá ayudas.

- Programa *MOVES Singulares II*

TMB recibirá 3,5 millones de euros para la ejecución de los proyectos *MetroCharge* (recuperadores de energía de frenado de los trenes, instalación de placas fotovoltaicas en 5

cubiertas de edificios y cargadores de vehículos auxiliares) y *Smart Charging* (sistema inteligente para la gestión de la carga de buses eléctricos).

- **Otros programas *Next Generation EU***

TMB tiene concedidas o solicitadas ayudas de menor cuantía para la compra de flota auxiliar eléctrica y la instalación de placas fotovoltaicas en cubiertas de talleres.

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, apartado 6.1 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril.

Al considerar los criterios de selección de este Reglamento, y dado que la actividad de FMB, S.A. utiliza **energía de origen verde**, tanto para mover los trenes como para las estaciones, infraestructuras y dependencias, su actividad cumpliría con el objetivo de **contribución sustancial a la "mitigación del cambio climático"**.

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.

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 2022.

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 se consideran medioambientalmente sostenibles.

Hechas estas consideraciones, los resultados de los ejercicios 2022 y 2021 de los tres indicadores para FMB, S.A. son los siguientes:

miles de euros		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	
		Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																	
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																	
Actividad 1	6.1	243.018	95,9%	100%	0%	107.061	99,9%	100%	0%	581.340	99,8%	100%	0%				
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																	
Actividad 1	6.1	0	0,0%	0%	0%	0	0,0%	0%	0%	0	0,0%	0%	0%				
Total (A.1 + A.2)	6.1	243.018	95,9%	100%	0%	107.061	99,9%	100%	0%	581.340	99,8%	100%	0%				
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																	
Total (A+B) Año 2022	6.1	243.018	95,9%	100%	0%	107.061	99,9%	100%	0%	581.340	99,8%	100%	0%				

miles de euros		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 OpEx		Mitigación del cambio climático		Adaptación al cambio climático	
		Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	Indicador	Objetivo 1	Objetivo 2	
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) Año 2021	6.1	194.564	95,6%	100%	0%	185.079	99,9%	100%	0%	523.458	99,8%	100%	0%				

8.4.5. Proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible

En la reunión de 13 de diciembre de 2022, el Consejo de Ministros aprobó y remitió a las Cortes el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, iniciando así la tramitación parlamentaria del texto con el fin de que la ley pueda aprobarse.

Se trata de un **nuevo marco regulador para el transporte y la movilidad en todo el Estado** que se inspira en cuatro ejes: la movilidad como derecho social de la ciudadanía, la descarbonización, la digitalización y la eficiencia de las inversiones.

La nueva ley garantiza la contribución del Estado al sostenimiento del transporte urbano colectivo mediante un sistema homogéneo para todas las ciudades y predecible en el tiempo. Además, establece la obligación de que las administraciones velen por incentivar y promover las soluciones de movilidad más sostenibles, con prioridad para la movilidad activa y el transporte público colectivo.

Una de las novedades del anteproyecto será la cobertura que da a la posible implantación de peajes urbanos en las zonas de bajas emisiones, lo que queda en manos de los Ayuntamientos. En la vertiente social, la ley fomenta la realización de campañas de concienciación y sensibilización para toda la ciudadanía en materia de movilidad sostenible y segura, y prevé la introducción de formación en este ámbito a lo largo de todo el currículum, desde la etapa escolar, con contenidos de educación vial, convivencia y uso de todos los modos de transporte y movilidad sostenible en condiciones de seguridad. Además, se introduce la obligación de que las empresas de más de 500 trabajadores dispongan de planes de movilidad sostenible en el trabajo.

El 21 de febrero de 2023, el consejero delegado de TMB, a través de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, compareció en el Congreso de los Diputados por la nueva Ley de Movilidad Sostenible.

9. Compromiso social

9.1. Plan de responsabilidad social - Agenda 2030

Desde este ámbito, se impulsa la incorporación de criterios ambientales, sociales y de buen gobierno en la organización, propiciando un enfoque de gestión alineado con el desarrollo cada vez más sostenible y equitativo de la sociedad.

Durante el año 2022 se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- Febrero: El 15/02/2022 se presentó el **Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad (RSiS) en el Consejo de Administración de TMB** ([Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad. La contribución de TMB a los ODS y la Agenda 2030](#)). El 18/02/2022 se celebró el acto de presentación pública del plan, dirigido a grupos de interés, con la organización de un coloquio.
- Junio: El 16/06/2022 **se constituyó el comité de RSiS de TMB**, con representación de todas las áreas funcionales y operativas de la compañía.
- Noviembre: se definió una metodología específica para obtener el índice de confianza de los grupos de interés, con el objetivo de desarrollarla durante 2023.
- Diciembre: se identificó un cuadro de mando definitivo que recoge los principales ámbitos de impacto en la Agenda 2030, así como los objetivos, metas e indicadores de TMB en clave de sostenibilidad, de acuerdo con el Plan Estratégico 2025.
- También se iniciaron los trabajos de análisis de la materialidad para revisar y adecuar, en su caso, la relación con los grupos de interés.

9.2. Contribución a la sociedad

Impacto económico, social y ambiental de TMB

En un estudio realizado en 2021 con la colaboración de la Universidad Pompeu Fabra, *Barcelona School of Management*, se cuantificó monetariamente el impacto de la actividad de TMB en la sociedad. El trabajo contempla dos vertientes: 1) impacto en la economía y 2) impacto social y medioambiental, basado en el ahorro que TMB genera en externalidades negativas para la sociedad.

Con datos del año 2019, **el impacto de TMB en la economía de Cataluña es de 1.689,1 millones de euros**, el 0,67 % del PIB catalán, y la actividad de TMB **genera 27.887 puestos de trabajo en toda Cataluña**, el 0,802 % del empleo total en Cataluña (el empleo generado multiplica por 3,3 los puestos de trabajo directos de TMB).

En cuanto al **impacto social y ambiental**, el ahorro generado por TMB en externalidades negativas (los tiempos de desplazamiento, el uso de la infraestructura vial, los accidentes, los efectos en la salud de las personas y el impacto ambiental global de las emisiones de CO₂, el consumo de energía y el ciclo de vida de los vehículos) es de **706,5 millones de euros anuales**.

Por último, el **impacto global de TMB** como resultado de sumar el impacto económico, social y medioambiental y restarle las aportaciones económicas recibidas en forma de aportaciones de las Administraciones públicas, fue de **2.395,6 millones de euros en Cataluña**, es decir, cada euro que las Administraciones aportan a los viajeros de TMB genera un retorno a la sociedad de **6,5 euros**.

Fomento de la comunidad local

El 99,09 % de las adquisiciones realizadas en el año 2022 se han realizado en empresas españolas y, dentro de estas, el 77,44 % en la provincia de Barcelona y el 1,99 % en empresas del resto de Cataluña. Respecto al año anterior, se han reducido 0,64 puntos las compras a empresas españolas, pero el peso de las compras en Cataluña ha subido, debido sobre todo al crecimiento de las adquisiciones realizadas en la provincia de Barcelona, que han crecido 33,3 puntos porcentuales.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA	Año 2022	Año 2021
España	99,09%	99,75%
Provincia de Barcelona	77,44%	44,13%
Resto de Cataluña	1,99%	0,47%
Resto de España	19,66%	55,14%
Fuera de España	0,91%	0,25%
TOTAL FMB, SA	100,00%	100,00%

9.3. Fundación TMB

La Fundación TMB se constituyó en 2010 con la misión de conservar y difundir el patrimonio histórico y cultural de TMB y, al mismo tiempo, fomentar y promover acciones de carácter social para facilitar la inclusión, la accesibilidad, la sostenibilidad, la cooperación, la solidaridad y los valores del transporte público entre la ciudadanía, aspectos que apoyan la visión y la misión de TMB.

9.3.1 Proyectos sociales

- **Servicios solidarios para la movilidad:** a lo largo del año se han prestado 34 servicios solidarios de bus, que han contado con la colaboración de 15 profesionales voluntarios distintos, que han dedicado 115 horas de su tiempo libre. Un total de 620 personas de distintos colectivos en riesgo de exclusión social se han beneficiado de estos servicios.
- **Colaboraciones en difusión de entidades sociales:** se ha acordado un total de 105 colaboraciones para dar a conocer iniciativas, eventos y campañas de entidades del tercer sector social mediante canales de comunicación propios de TMB.
- **Apoyo a Ucrania:** se ha facilitado la movilidad de las personas ucranianas que han llegado a Barcelona, sumándonos al dispositivo coordinado por Cruz Roja a instancias del Ministerio de Inclusión, Seguridad social y Migraciones, con una doble aportación:
 - Se han cedido un total de 2.250 títulos de transporte propios de la mano de la ATM a Cruz Roja.
 - Del 18 de marzo al 30 de junio, cubriendo con un servicio especial de bus lanzadera, con voluntariado de Conductors Solidaris de Catalunya, desplazamientos desde Sants hasta el pabellón de feria, habilitado para la derivación de las personas recién llegadas. Se realizaron un total de 97 servicios, con la participación de 166 voluntarios/as, que han ayudado en los desplazamientos a 4.182 personas refugiadas.
- **Elige tu causa y Muévete 2022:** el proyecto escogido este año ha sido los síndromes genéticos bajo el lema "Mou-te per les síndromes genètiques" [*Muévete por los*

síndromes genéticos] de la mano de la asociación CTNNB1. Durante el último trimestre del año se realizaron varias acciones para concienciar sobre este síndrome.

- **Día Internacional del Voluntariado:** se produjo una pieza de vídeo con la participación de cinco trabajadores que representan las cinco modalidades de participación en acciones de voluntariado de TMB.

9.3.2 Proyectos culturales

Desde este ámbito se promocionan y organizan actividades de potenciación del arte y la cultura en las instalaciones de TMB, para aportar un valor añadido a la experiencia y generar sinergias con el sector asociativo e institucional del mundo cultural. Del año 2022 destacan las siguientes actuaciones:

- **Prórroga de convenios marco de colaboración** para realizar acciones conjuntas de divulgación y promoción de proyectos culturales impulsados por instituciones de nuestro entorno, como el Museo Nacional de Arte de Cataluña, el Auditorio de Barcelona, el Gran Teatro del Liceo, la Fundación Miró y el Palau de la Música Catalana.
- **16.ª edición del Concurso de Relatos Cortos de TMB**, con 5 categorías de participación y una mención especial en el centenario de la red de bus. Este año se han presentado 779 relatos.
- **Noche de los Museos** (14 de mayo): se abrieron las puertas del espacio Mercè Sala, en el que se mostró la exposición "*Tilling-Stevens* de 1922".
- **Música en el Metro:** hay 46 puntos habilitados de música en vivo en la red de metro. El 17 de diciembre se celebró en el vestíbulo de la estación de Universitat una nueva edición del festival Música en el Metro.
- **XIII edición del festival *Subtravelling*:** por séptimo año consecutivo se ha celebrado este certamen, con la colaboración del festival SMIFF del Metro de Seúl. El festival comenzó en septiembre y se prevé que finalice en enero de 2023.
- **Participación en el festival de arquitectura *48h Open House Barcelona* (13.ª edición):** el 22 de octubre se abrieron las puertas de los talleres de Can Zam de las líneas 9/10 de metro.
- **Exposiciones temporales en el Espai Mercè Sala:**
 - **Come, actúa e impacta:** promovida por la Fundació Catalana d'Esplais (del 20 de enero al 31 de marzo).
 - ***Tilling-Stevens* de 1922, el autobús más antiguo de la red de Barcelona:** del 7 de abril al 8 de septiembre, esta exposición ha formado parte del programa de actividades del centenario de la red de bus. Ha recibido a más de 6.500 visitantes.
 - **Metrópolis de avenidas:** promovida por el AMB, se ha celebrado del 28 de septiembre al 27 de enero de 2023.

9.3.3 TMB Educa

Este proyecto tiene la misión de diseñar y llevar a cabo una serie de acciones orientadas a contribuir a la construcción de un modelo educativo que incorpore los valores de la movilidad sostenible, segura y equitativa, mediante el despliegue de diferentes programas de actuación como talleres de movilidad y acciones formativas destinadas a colectivos diversos: escolares, universitarios y personas mayores.

A lo largo del año se han llevado a cabo diversas actuaciones, entre las que cabe destacar:

- 190 visitas educativas en las instalaciones de TMB, con la participación de 4.307 alumnos, durante el curso académico 2021-2022.

- Talleres TMB se mueve por la educación, cuyo objetivo es prevenir el abandono prematuro de los estudios entre chicos y chicas que cursan 3.º y 4.º de la ESO. Han participado 12 alumnos del instituto de educación secundaria L'Alzina.
- Participación en la *ExpoRecerca Jove*: El 12 de marzo, en CosmoCaixa, tuvo lugar la entrega de premios de la 23.ª edición, donde la Fundación TMB otorga el premio TMB Educa al trabajo más significativo del ámbito operativo de la compañía relacionado con el transporte público y la conservación del medio ambiente, del que resultó ganador el trabajo de investigación e investigación "El WERS. El proper pas en l'electrificació de l'automòbil", de un alumno del Instituto Damià Campeny de Mataró.
- Colaboración con el proyecto "XCelence, escuelas que inspiran", promovido por la fundación Bertelsmann, con el objetivo de trabajar la perspectiva de género, mostrando diferentes oportunidades de empleo y rompiendo roles y estereotipos. Se han desarrollado 4 acciones educativas, 2 en el aula, con las escuelas L'Esperança y Turó de Roquetes, y 2 en la cochera de Ponent, con participación de alumnos del instituto La Guineueta y la escuela Goar.
- Revisión del proyecto educativo con una doble finalidad: 1) La adecuación a las expectativas pedagógicas de la comunidad educativa, y 2) la conveniencia de ofrecer una propuesta digital de actividades adaptada a las nuevas tecnologías, que ofrezca experiencias interactivas y otros materiales mucho más versátiles.

Un año más, se ha mantenido el **Sello de Calidad Educativa del Consejo de Coordinación Pedagógica**, un reconocimiento otorgado por el Instituto de Ciencias de la Educación (ICE) de la Universidad de Barcelona y el Instituto Municipal de Educación de Barcelona (IMEB).

9.3.4 Patrimonio histórico

Las acciones más destacadas del año han sido las siguientes:

- Continúa abierto el período de incoación para la declaración de bienes culturales de interés nacional (BCIN), que el pasado 09/12/2021 hizo público el Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya a favor de doce vehículos de la Fundación TMB. Estos son: el tranvía de Cavalls n.º 2 (año 1888), 7 tranvías eléctricos del Tramvia Blau (años 1901-1904), primer metro del Gran Metropolitano (año 1924), el tranvía 867 (año 1924) y primer metro del Metro Transversal (año 1926), el tranvía eléctrico 1 Mataró-Argenton (año 1928). El período de incoación finaliza el 09/06/2023.
- Actuaciones de digitalización del Archivo Fotográfico: continúa la subida de imágenes en Videoma, el *software* de gestión de contenidos multimedia de TMB. Este año se han digitalizado y documentado 4.100 imágenes históricas y a finales de año el archivo fotográfico digital ya sumará 12.200 imágenes.

Se sigue trabajando en la identificación de un espacio que acoja una exposición permanente y única del transporte a la ciudad de Barcelona. Se ha redactado la propuesta de espacio Gran Via, que permite acoger, en una primera fase, la exposición ya licitada del Centenario de la red de Bus, y en una segunda fase la exposición del Centenario de la red de Metro de 2024. Ambas se diseñarían para poder integrarse y conformarse en una exposición visitable de carácter permanente del conjunto de los fondos patrimonial de TMB.

9.4. 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, TMB opera en

el ámbito del área metropolitana de Barcelona donde no existen 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, **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, **así como las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.**

Cabe decir también que TMB forma parte desde 2019 del **Grupo de Compra Pública Socialmente Responsable (GCPSR)**, es una entidad formada por diversas instituciones públicas de Cataluña, universidades y organizaciones de la sociedad civil que promueven la justicia global y el respeto a los derechos humanos en la cadena de suministro de bienes y servicios. La Administración pública tiene la obligación de garantizar los derechos humanos a lo largo del ciclo de vida de los productos que compra, especialmente en las primeras fases de la cadena (extracción de materias primas, producción, fabricación), donde se producen la mayor parte de las vulneraciones de derechos (laborales, sociales y ambientales).

En el nivel corporativo se han realizado, por la vía de las aulas virtuales y con afectación a prácticamente la totalidad de la plantilla, acciones relacionadas con la difusión y sensibilización del conocimiento del código ético, *compliance*, conflicto de interés, protección de datos y otras formaciones de tipo legal y normativo.

curso	Horas lectivas	número de asistentes	horas/ asistente	número de sesiones FMB
La concurrencia en las licitaciones	1,5	122	183	2
LOPD	2	98	198	11
LOPD: Ciclo de vida datos y tratamientos	1,8	30	55	1
LOPD: Las brechas de datos personales	1	28	28	1
LOPD: Incidencia contratación proveedores	1	16	16	1
Políticas de <i>compliance</i> en vigor	1	47	47	1
Proyecto Red Violeta	4,3	61	262	5
Regl. Gen. de Protección de Datos				
CAMPUS	2	41	82	6
SOSRacis.: protegemos, respetamos, garantizamos derecho	4,5	19	86	2
TOTAL		462	956,2	30

En cuanto a prácticas en materia de seguridad, se han formado en derechos humanos los siguientes:

	FMB Formados en derechos humanos		
	Plantilla		%
Unidad de Seguridad	28	13	46,4%
Seguridad y Control del Fraude	57	6	10,5%
TOTAL	85	19	22,4%

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 2022 ha habido una denuncia a FMB por acoso laboral (art. 23 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas), archivada por desistimiento del denunciante.

10. Información financiera

Operaciones de tesorería y planificación financiera

En 2022, los efectos económicos de la pandemia de la Covid-19 han continuado afectando negativamente los ingresos de las empresas de transporte colectivo urbano en el primer cuatrimestre, y a lo largo del resto del año se ha ido recuperado la demanda. Asimismo, la guerra entre Rusia y Ucrania ha tenido efecto en la inflación y el incremento de precios de la energía. Y como medida para reducir el impacto a los ciudadanos, las Administraciones públicas han bonificado el precio de algunos títulos de transporte.

Ante dichas circunstancias, las empresas Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. renovaron las líneas de crédito de tesorería a corto plazo (35 millones de euros para TB, S.A. y 56 millones de euros para FMB, S.A.) para cubrir las necesidades de tesorería. Estas pólizas se han complementado con la asistencia financiera de PSM, S.A., empresa del grupo, hasta un importe de 55 millones de euros. Con las pólizas bancarias, el endeudamiento teórico a corto plazo asciende a 91 millones de euros para el conjunto de TMB.

Durante el año 2022 no se han realizado disposiciones de los créditos a largo plazo firmados en 2019 con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para Transports de Barcelona, S.A. y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., para financiar la compra de la nueva flota de autobuses 2019-2021 y la adquisición de 50 trenes. Se ha dispuesto el crédito del *Council of Europe Development Bank* (CEB) por 24,7 millones de euros, relacionado con la compra de autobuses de 2021.

También durante el ejercicio, por encargo de AMB, se han firmado operaciones financieras para TB, S.A. para el suministro y financiación de 179 autobuses, por 73,7 millones de euros, que posteriormente serán cedidos al AMB, que a su vez esta pagará a TB, S.A. a medida que se vaya amortizando la parte principal de las operaciones.

10.1. Cuenta de pérdidas y ganancias

En 2022 ha habido un par de eventos que han tenido un notable impacto sobre la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio. Por un lado, el incremento significativo de los costes de los carburantes y la energía y, por otro, la reducción del precio de los principales títulos integrados del transporte público desde el día 1 de septiembre hasta el 31 de diciembre de 2022. Por otra parte, en diciembre de 2022 se firmó el Contrato-Programa para el ejercicio 2022 entre ATM y TMB.

- **Ingresos**

En 2022, todavía bajo los efectos de la pandemia de la Covid-19, se ha producido una mejora de los ingresos debido a la recuperación de pasaje en 93,44 millones de viajeros (25,4 %). Los ingresos derivados de las ventas de títulos de viaje han aumentado en 44,2 millones de euros. Por otra parte, hay que tener presente que en 2022 se mantuvieron las mismas tarifas del transporte público que en 2021 y que desde el mes de septiembre las tarifas de los principales títulos integrados se han visto afectadas por la reducción de precios hasta el 31 de diciembre de 2022.

Por otra parte, se ha producido un incremento de 4,2 millones de euros de las comisiones y rápeles aplicados y un mantenimiento de las subvenciones especiales respecto al año anterior.

Los ingresos accesorios han ascendido a 4,1 millones de euros. Las partidas que más han crecido han sido los ingresos procedentes de los cánones de publicidad, los de las máquinas de vending y otros alquileres en estaciones, los de los servicios especiales en Renfe y los de los servicios de mantenimiento de la L9/10 de metro para Ifercat.

- **Gastos de operación**

El conjunto de gastos antes de amortizaciones ha crecido 55,8 millones de euros (+10,8 %) respecto al año anterior, debido principalmente al incremento del coste energético, fuertemente afectado por el conflicto entre Rusia y Ucrania y el incremento de los servicios exteriores. El aumento de los costes se ha reflejado también en el IPC del año 2022, que se ha situado en el 5,7 %.

Los aprovisionamientos han aumentado 0,8 millones de euros (7 %) y los gastos de personal (que incluyen las pensiones) 10,6 millones de euros (5,1 %), por un incremento de la plantilla media homogénea de casi el 2 % y por la revisión salarial anual del convenio.

Destaca el incremento de los gastos de energía y carburante en 30,0 millones más que el año anterior, es decir, han crecido un 148,1 %. Esto se ha debido al notable aumento del precio de la energía durante el año 2022 a raíz del conflicto bélico en Ucrania, el veto a las importaciones de petróleo y gas rusos y el aumento de la demanda después de la pandemia. El incremento del precio medio del kWh de la energía en Metro ha crecido un 144 % respecto al año 2021. En TMB, el efecto de la crisis derivada de la guerra en Ucrania sobre el coste del carburante y la energía ha sido de 59,48 millones de euros en 2022.

Los servicios exteriores, que incluyen el *renting* de los trenes y cánones de la L9/L10, han ascendido a 12,15 millones de euros (4,3 %). Las partidas que más han aumentado han sido la reparación y conservación de edificios, el mantenimiento integral de estaciones, los trabajos de informática, las interrelaciones con TB, S.A. por los servicios de bus con motivo de cancelación de servicio en varias líneas por obras en verano y Semana Santa, y los gastos de energía eléctrica de estaciones e instalaciones.

Destacan finalmente unos resultados positivos de 1,4 millones de euros procedentes de una regularización de una provisión por desamiantado de trenes.

- **Resto de partidas**

La amortización neta ha disminuido en 2,3 millones de euros (-10,1 %), al bajar las dotaciones a la amortización en 0,68 millones de euros y, en cambio, las subvenciones en capital han aumentado en 1,65 millones de euros. Por otra parte, cabe recordar que en 2021 hubo 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.

Este año las subvenciones al servicio necesarias para equilibrar la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio han sido de 374,3 millones de euros, lo que supone un 3,4 % más que el año anterior (12,5 millones de euros).

Por último, ATM ha comunicado a TMB la compensación a FMB, S.A. de 32,85 millones de euros por la reducción de tarifas de títulos integrados del período del 01/09/2022 al 31/12/2022.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (en miles de euros)

	(1)	(2)	Diferencia	
	Año 2022	Año 2021	(1) - (2)	(%)
A) OPERACIONES CONTINUADAS:				
INGRESOS				
Ventas	218.593	174.364	44.228	25,4
Comisiones y rápeles	-6.823	-2.574	-4.249	165,1
Accesorios a la explotación	28.635	24.575	4.060	16,5
Subvenciones especiales	3.108	3.108	0	0,0
Subvenciones al Servicio	374.271	361.797	12.474	3,4
TOTAL INGRESOS	617.784	561.271	56.513	10,1
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Aprovisionamientos	-12.184	-11.384	-800	7,0
Electricidad/carburantes	-50.271	-20.266	-30.005	148,1
Personal	-217.691	-207.062	-10.629	5,1
Servicios Exteriores	-294.281	-282.134	-12.147	4,3
Tributos	-211	-286	75	-26,3
Variaciones de las provisiones	121	248	-127	-51,1
Deterioro y resultados por ventas de inmovilizado	1.393	3.564	-2.172	
Otros resultados	0	0	0	
TOTAL GASTOS ANTES DE AMORTIZACIONES	-573.124	-517.320	-55.804	10,8
Amortizaciones	-47.376	-48.051	675	-1,4
Subv. en capital imputadas a pérdidas y ganancias	26.572	24.919	1.653	6,6
AMORTIZACIÓN NETA	-20.803	-23.132	2.328	-10,1
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-593.928	-540.452	-53.476	9,9
Gastos financieros por saneamiento CP	-19.667	-22.111	2.444	-11,1
Gastos financieros estructurales	-4.188	1.292	-5.481	-424,1
Beneficio por la venta de instrumentos financieros	0	1.251	-1.251	
GASTOS FINANCIEROS	-23.856	-19.568	-4.288	21,9
RESULTADO TOTAL ANTES DE IMPUESTOS	0	1.251	-1.251	
Impuesto sobre sociedades		-7	7	
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas (después del impuesto de sociedades)	0	1.244	-1.244	
B) OPERACIONES INTERRUMPIDAS:				
Resultado del ejercicio procedente de operaciones interrumpidas (después del impuesto de sociedades)	0	0	0	
RESULTADO DEL EJERCICIO	0	1.244	-1.244	

Nota: Dentro de los servicios exteriores se incluyen en concepto de *renting* de trenes 47.830 miles de euros en 2022 y 48.909 miles de euros de 2021. Además, en el año 2022 se incluyen 119.527 miles de euros de cánones de la L9/L10 Norte y L9/L10 Sur y, por el mismo concepto, 121.414 miles de euros en el año 2021.

10.2. Balance de situación a 31 de diciembre

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA			
Cifras en miles de euros	Año 2022	Año 2021	Diferencia
ACTIVO			
ACTIVO NO CORRIENTE	1.398.172	1.326.621	71.551
Inmovilizado intangible	5.842	5.605	238
Inmovilizado material	730.165	670.719	59.447
Inversiones inmobiliarias	0	0	0
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	9.024	5.002	4.022
Inversiones financieras a largo plazo	653.140	645.296	7.845
			0
ACTIVO CORRIENTE	171.209	136.439	34.770
Existencias	9.121	8.724	396
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	145.986	122.363	23.623
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	0	0	0
Inversiones financieras a corto plazo	3.832	20	3.812
Periodificaciones a corto plazo	1.155	245	911
Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	11.116	5.087	6.028
TOTAL ACTIVO	1.569.382	1.463.060	106.322
PATRIMONIO NETO Y PASIVO			
PATRIMONIO NETO	656.968	554.604	102.364
Fondos propios:	126.365	126.365	0
<i>Capital escriturado</i>	10.227	10.227	0
<i>Reservas</i>	116.139	114.894	1.244
<i>Resultados del ejercicio</i>	0	1.244	-1.244
Ajustes por cambio de valor	18.694	-35.283	53.977
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	511.909	463.521	48.387
PASIVO NO CORRIENTE	634.835	678.060	-43.225
Provisiones a largo plazo	929	6.038	-5.109
Deudas a largo plazo	633.906	672.023	-38.117
PASIVO CORRIENTE	277.579	230.396	47.183
Provisiones a corto plazo	5.627	2.355	3.272
Deudas a corto plazo	106.646	83.641	23.006
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	55.000	39.000	16.000
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	102.976	97.392	5.584
Periodificaciones a corto plazo	7.329	8.008	-679
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	1.569.382	1.463.060	106.322

Acciones propias

La sociedad carece de 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 2022, en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. ha sido de 27 días. En los últimos tiempos, la sociedad está adaptando los plazos de pago a 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 2022 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. presentan siempre sus respectivas cuentas de pérdidas y ganancias iguales a cero beneficios, excepto cuando se ha vendido un inmueble o un activo financiero de su propiedad.
- **Impuestos sobre beneficios pagados:** en el ejercicio 2022 no se ha pagado impuesto de sociedades de 2021 de ninguna sociedad del Grupo TMB.
- **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 2022 han sido:

AÑO 2022 (en miles de euros)	FMB, SA
Subvenciones al servicio de la ATM:	374.271
Subvenciones especiales del AMB por títulos sociales:	3.108
Subvenciones en capital:	26.572

Dentro de las subvenciones al servicio de la ATM se incluyen 47.830 miles de euros de subvenciones por *renting* de trenes y 119.527 miles de euros de subvenciones por cánones de la L9/L10.

10.4. Inversiones

Conceptos	Miles de euros
Inmovilizado intangible:	1.812,2
Aplicaciones informáticas	1.812,2
Inmovilizado material:	7.258,6
Edificios y otras construcciones	36,2
Instalaciones fijas	1.663,8
Maquinaria, instalaciones y utillaje	1.932,0
Subcentrales	22,3
Mobiliario y enseres	5,5
Equipos para proceso de información	427,8
Elementos de transporte	2.438,4
Recambios para inmovilizado	732,6
Subtotal	9.070,8
Variaciones de inmovilizado en curso	97.990,0
Total	107.060,8

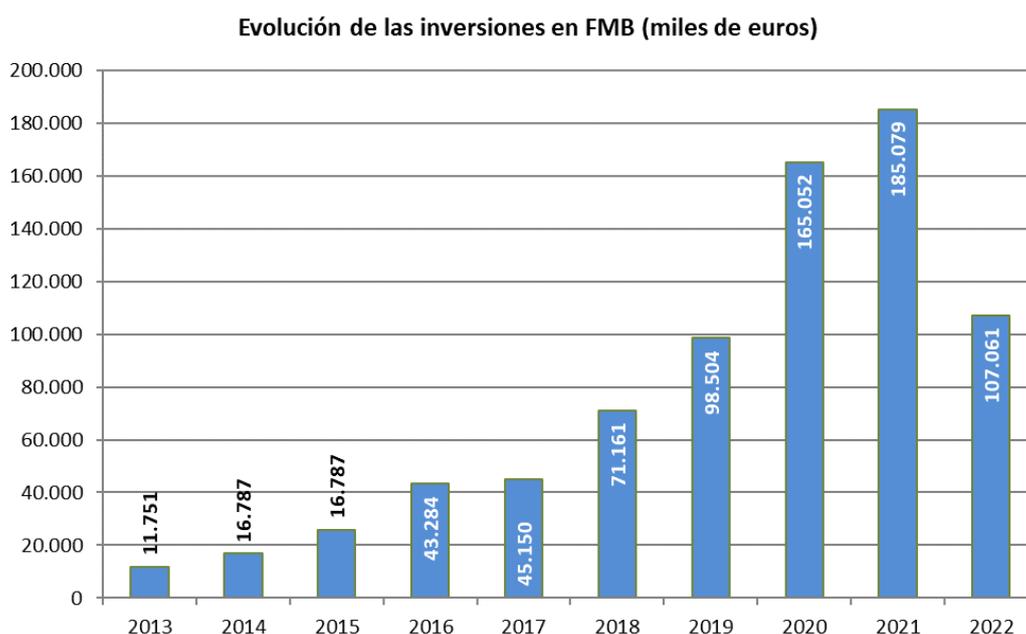
En 2022, las inversiones de FMB, S.A. han sido de 107,06 millones de euros, debido principalmente a la compra de trenes.

Las inversiones más significativas del ejercicio han sido las siguientes:

- Las aplicaciones informáticas se refieren principalmente a licencias de la plataforma de gestión de accesos privilegiados a los telemandos operacionales (*PAM*), *big data*, app de movilidad, PPS (planificación y prestación del servicio) y dispositivos *Wmral* del sistema de monitorización dentro de la plataforma *Davana*.
- Edificios y otras construcciones: cabe destacar la sala de los vestuarios de Zal-Riu Vell y el alumbrado del taller de Vilapicina.
Dentro de las instalaciones fijas hay que resaltar las inversiones destinadas a la automatización de accesos a estaciones, la integración de la cámara de tensión de la L3 en el telemando de energía y la modificación de puertas de andén.
- Maquinaria, instalaciones y utillaje: cabe destacar el auscultador de vía, el medidor de parámetros de rueda, el sistema de alimentación ininterrumpida (SAIS) de enclaves, la carretilla elevadora eléctrica, el equipo de radiocomunicaciones DMR de Sagrera-Estevill y el sistema de humidificación de Zona Franca-2, entre otros.
- Equipos para procesos de información: destacan las cajas de discos CPD de Sagrera y servidores *HPE Blade*.
- Dentro de los elementos de transporte se incluye el wifi embarcado y la remodelación de trenes.
- Los repuestos para inmovilizado hacen referencia principalmente a los *bogies* de ruedas de trenes, a la ATP-ATO de los trenes de la serie 5000, las antenas APR de los trenes de la serie 5000 y material diverso del parque de trenes (*tren stop*, TCMS, etc.).

Asimismo, las variaciones de inmovilizado en curso ascienden a 97,99 millones de euros, de los que 51,98 millones de euros corresponden a la compra de trenes. Destacan también las inversiones en escaleras mecánicas, renovación de vías (Sagrera-Horta y M. Cristina - Espanya) y servidores, entre otros.

En el siguiente gráfico puede verse la evolución de las inversiones de FMB, S.A. en los últimos diez años y el crecimiento de estas últimas sobre todo a partir del año 2018.



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.

Sin embargo, a raíz del Real Decreto Ley 20/2022, de 27 de diciembre, que garantiza la bonificación establecida por la Administración del Estado de un 30 % de descuento en determinados títulos de transporte (T-usual, T-jove), condicionado al descuento adicional del 20 % que las Administraciones consorciadas a la ATM acordaron el 19 de diciembre en Consejo de Administración, **las tarifas del transporte público se mantendrán con los mismos descuentos para el primer semestre de 2023, salvo para el título T-casual, que no tendrá bonificación.**

La evolución de la pandemia de la Covid-19 y los cambios normativos que se han derivado recientemente, como el fin de la obligatoriedad de uso de la mascarilla en el transporte público, han conllevado la decisión de **derogar en TMB el Plan de Salud y Seguridad frente al Coronavirus SARS-CoV-2, versión 9, de 5 de agosto de 2022, desde el 16 de febrero.** La medida supone, en lo que se refiere a las medidas de prevención de contagios, volver a la situación previa a la pandemia.

12. Tabla de contenidos del EINF (GRI 1 Req. 7)

	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	GRI 2.1 b, c, d GRI 2.2 a; GRI 2.3 d GRI 2.9; GRI 2.10; GRI 2.11 a; GRI 2.23; GRI 2.28; GRI 2.29 GRI 3.1 b	Capítulo 2 y apartados 3.1; 5.1.1. y 5.3.1	Véanse también las Cuentas Anuales de la sociedad (nota 1) y el apartado 9.4
	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/observaciones
Introducción al estado de información no financiera	Ley 11/2018, de 28 de diciembre	GRI 1 Requerimientos 1, 2, 8. GRI 2.1 a; GRI 2.3 a, b, c; GRI 2.5	Capítulo 1	
Gestión del riesgo	Sistema de gestión de riesgos y tipos de riesgos y acciones correctoras	GRI 2.25 a y GRI 201.2	Apartado 5.2	Véase el apartado 8.4.3 (Fondo <i>Next Generation EU</i>)
Materialidad	Temas materiales	GRI 1 Req. 3, 4, 5, 6; GRI 3.1 a; GRI 3.2 a; GRI 3.3; GRI 201.2	Apartado 5.3.2	GRI 3.3 afecta a todos los temas materiales tratados en el documento. Véanse también los apartados 2.2.1 y 9.1
I. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES				
I.1. Prevención de riesgos medioambientales	Cobertura de riesgos medioambientales	GRI 307.1	Apartado 8.1.1.	No ha habido sanciones en materia medioambiental
I.2. Contaminación	SGAIE (ISO 14001/50001) Medidas contra el cambio climático Otros tipos de contaminación	GRI 305.1 GRI 305.4 GRI 305.5	Apartados 8.1.2; 8.4.1 y 8.4.2	Véase también los apartados 8.4.3. Fondo <i>Next Generation EU</i> y 8.4.5. Proyecto de la Ley de Movilidad Sostenible
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 y GRI 306.4	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, GRI 306.1 y GRI 306.5	Apartados 8.3 y 8.2.1	
I.5. Cambio climático	Evolución de las emisiones de CO ₂ (en toneladas) y medidas contra el cambio climático	GRI 201.2 y GRI 305.1	apartados 8.4.1. y 8.3.	Véase el apartado 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, Plantilla por edades, Plantilla por nacionalidades, Plantilla por clasificación profesional Plantilla por modalidad de contrato Empleados con discapacidad Despidos Remuneraciones por sexo, edades y clasificación profesional. Brecha salarial Desconexión laboral	GRI 2.7 GRI 2.21 GRI 202.1 GRI 202.2 GRI 401 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	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 las personas empleadas Organización del diálogo social Comunicación interna	GRI 2.30 GRI 402 GRI 404.2	Apartados 7.3.2 y 7.3.3.	
III.5. Formación	Actividad formativa y desarrollo del talento	GRI 404.1 y GRI 404.3	Apartados 7.2.1. y 7.2.2.	
III.6. Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	Descripción de las principales actuaciones en materia de accesibilidad de servicios.		Apartado 4.1.4	
III.7. Igualdad	Acciones realizadas en materia de igualdad	GRI 406	Apartado 7.3.4.	Véase también la formación en derechos humanos (apartado 9.4)

	Contenido principal	Estándar GRI de referencia	Referencia en índice de contenido	Explicación/observaciones
III. INFORMACIÓN SOBRE RESPETO A LOS DERECHOS HUMANOS		GRI 410 y GRI 412	Apartado 9.4.	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 (<i>compliance</i>). Política pública. Cumplimiento socioeconómico. Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	GRI 2.15, GRI 2.27, GRI 205, GRI 415, GRI 418 y GRI 419	Apartados 2.1.3, 4.3.2, 5.1.2 y 5.3.	
V. SOCIEDAD				
V.1. Compromisos de la Empresa con el desarrollo sostenible	Adquisiciones en ámbito local Impacto económico, social y ambiental de TMB Fundación TMB	GRI 2.17, GRI 2.22, GRI 2.23, GRI 2.24, GRI 2.26, GRI 204 y GRI 413.1	Apartados 9.1 y 9.2.	Véase también el apartado 2.2.1 (Plan Estratégico).
V.2. Subcontratación y proveedor	Procedimiento interno P716 Aplicación de la 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 2.6 GRI 2.25 b, c, d, e GRI 416.1	Apartados 2.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.3, 4.4. y 4.5	Se complementa con la información de la gestión de la Covid-19 (capítulo 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	Apartados 10.1, 10.2 y 10.3	Véanse también las 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, GRI 201.3 y GRI 203.1	Apartado 7.3.2 y apartados 10, 10.1., 10.2 y 10.4	Véanse también las Cuentas Anuales de la sociedad. Véase la nota 14 (GRI 201.3)