

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

Consell d'Administració del 12 de juliol de 2017

Barcelona, quan són dos quarts de deu del matí del 12 de juliol de 2017 es reuneix, a la sala de Juntes de la seu social, el Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA prèvia convocatòria per escrit del dia 6 de juliol de 2017, el text íntegre de la qual és:

“En nom de la presidenta del Consell d'Administració de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, em plau de convocar-vos a la reunió que tindrà lloc el dimecres 12 de juliol a dos quarts de deu del matí (9'30 am), a la Sala del Consell, situada a la planta 7a de l'edifici O de la seu social, carrer 60, núm. 21-23, Sector A, Polígon Industrial de la Zona Franca, amb aquest Ordre del Dia

1. Informació sobre les negociacions del conveni de metro.
2. Diversos.
3. Aprovació de l'acta de la reunió.”

Presideix la Sra. Mercedes Vidal Lago i actua com a secretari el Sr. Oriol Sagarra Trias.

Hi són presents el vicepresident Antonio Poveda Zapata, el conseller delegat Enric Cañas Alonso, i els consellers: Antonio Martínez Flor, Joan Torres Carol, Manel Ferri Tomàs, Josep M Garcia Mompel, Martí Prat i Huertas, Josep Garganté i Closa i Ricard Font i Hereu.

S'han excusat per la seva absència el Sr. Enric Tico i Buxadós, que ha delegat el vot en el Sr. Ricard Font, el Sr. Sergi Alegre Calero i el Sr. Joaquim Forn i Chiariello.

També hi és present, com a convidat, el Sr. Julià Cabrerizo Sinca.

El Consell queda vàlidament constituït.

1. Informació sobre les negociacions del conveni de metro.

La presidenta dóna la benvinguda a aquesta sessió del Consell d'Administració de FMB, que recorda que és informatiu, amb un únic punt per tractar, explicar i compartir el punt de bloqueig al que s'ha arribat en la negociació del conveni i avaluar les possibles sortides que s'hi puguin trobar. Però, diu, com a Consell d'Administració vol compartir les xifres de tot aquest períple, i recordar com va començar, quines han estat les ofertes, i les conseqüències que les decisions tenen per a la gestió i l'equilibri financer de l'empresa i quines conseqüències se'n deriven. I passa la paraula al

conseller delegat, que diu, farà un informe i comentarà el punt de l'Ordre del dia. Els consellers troben un document de cinquanta-una pàgina amb el títol “Cronologia-negociació XXVI conveni col·lectiu FMB”

El Sr. Cañas diu que farà un recull històric, que creu necessari per entendre decisions i extrems que hi ha en el conveni.

Segueix l'informant dient que cal tenir present que el 2015 les expectatives dels sindicats a l'inici de la negociació de conveni eren molt altes. A la seva plataforma inicial demanaven un conveni de dos anys amb pujades de 150 euros lineals per paga (hi ha 16,3 pagues), el que suposa un increment salarial del 16% en dos anys, a més, així com tota una sèrie de mesures organitzatives que suposaven increments de despesa d'una magnitud similar a la que acaba de dir. Cal tenir en compte, diu, que aquestes expectatives es veuen confrontades amb el fet que, a partir del 2012, no hi ha dubte que TMB està dintre del perímetre públic i, per tant, l'afecta la Llei de Pressupostos de l'Estat i en conseqüència els seus increments salarials es veuen limitats pels percentatges que determina la llei, i la capacitat de contractació per la taxa de reposició que preveu la mateixa llei, que en els dos primers anys de conveni (2016-2017) no ha permès recuperar plantilla. El primer any va ser de 60 i 15 i aquest any de 100. En qualsevol cas, conclou, no permet recuperar la plantilla de l'any 2012, que era còmoda.

També cal tenir en compte, segueix el senyor Cañas, que, al llarg de la història recent, l'empresa ha tingut dos intents de classificació professional seriosos, que no van reeixir, i per tant era un tema que estava pendent. A més a més, no s'havia acceptat per part dels sindicats una remuneració variable. La utilització d'aquests dos instruments (reclassificació i remuneració variable) poden tenir –segons com s'utilitzin– com a conseqüència indirecta un augment dels salaris superior al previst a la llei. De fet, la primera vaga del MWC va ser motivada pel fet que se'ls va oferir, als treballadors, el que demanaven o esperaven com a resultat final del conveni, però com a pagament variable. I no es va acceptar ja que el volien consolidable i no variable.

A partir de la vaga del Mobile es van produir tot un seguit de vagues singulars parcials fins que, amb molts esforços, el juliol del 2016 varen arribar a un pacte per tal de negociar el conveni, que comportava, per part de l'empresa, avançar un u per cent corresponent a l'augment salarial de 2016 (32 euros lineals per paga) i que portava un pacte de contractació que garantia el manteniment de la plantilla a l'àrea operativa i un pla per recuperar la plantilla que s'hagués tingut al 2013 si no s'hagués aplicat els pactes del conveni anterior en base a convertir contractacions del 75% al 100%. Fins al 2019 això suposaria la conversió de 271 persones.

Aquest pacte obligava la representació dels treballadors a mantenir un espai per negociar el conveni, fet que va ser de difícil compliment després de l'estiu, ja que els sindicats amb menys representació van començar a dificultar les reunions i a exigir, finalment tots, acords parcials punt a punt. Això va acabar modulant una nova configuració sindical, degut al fet que hi va haver, la dimissió del comitè d'empresa i l'aparició d'un nou sindicat (solidaritat obrera).

A partir d'aquesta situació, diu el conseller delegat, i just abans del Mobile World Congrés, l'empresa aconsegueix oferir per correu la primera oferta de conveni col·lectiu als treballadors. Amb vot en urna es desconvoquen les vagues del Mobile i, posteriorment, s'entra en un període d'impàs, on els representants dels treballadors acaben traient el vot en urna i el substitueixen per un vot a mà alçada amb control d'accés. Posteriorment, comencen una nova tongada de vagues indefinides els dilluns, situació en la qual es troben ara. En les mediacions d'aquestes vagues es va concretant una nova oferta de conveni per part de l'empresa, on se substitueix la classificació professional pel variable i s'aporta un calendari d'internalitzacions (dins de les possibilitats de l'empresa). També arriben a acords en termes socials, sempre amb cessions importants per part de l'empresa. El resultat d'aquest esforç per part de l'empresa va ser que els representants dels treballadors no ho van portar a l'assemblea per estimar que no era suficient.

En aquest punt, el Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya, autoritat laboral i responsable de la mediació, veient que el contingut de la plataforma dels treballadors no era gaire diferent a la proposta de l'empresa va engagar un procés de pseudo-arbitratge en el qual els representants dels treballadors van acceptar de participar però finalment no van voler presentar la proposta finalista proposada per la mediació a l'assemblea ja que estimaven que hi faltaven la concreció d'uns serrells que quan es van concretar van resultar ser nous elements que no hi havia a les dues anteriors plataformes.

En aquest punt, l'informant fa un resum que divideix en quatre punts que són:

- La proposta d'inici de l'empresa en la qual hi havia unes quantitats variables, és a dir uns augmentos vinculats a una classificació.
- Una segona proposta, fruit de l'esforç, per tal que la portessin a l'assemblea.
- Una altra proposta, que diu que porta per valorar, que és la que va fer finalment treball.
- I les consideracions que van fer els treballadors a la proposta de Treball.

La situació actual és: que divendres passat el Departament de Treball va traslladar la proposta als treballadors, demanant-los que fessin un calendari tancat, per marcar un punt fins al qual es treballa i després es porta a l'assemblea, i ahir dimarts els sindicats la van rebutjar, així com també van rebutjar l'arbitratge, l'oferta de l'empresa i la proposta de mediació amb un arbitratge voluntari i,

fins i tot, de fer un calendari per acotar el tema en l'espai i amb garanties que es portés a l'assemblea.

Bàsicament, conclou, la proposta de l'empresa es basa en les mateixes propostes de facial, els mateixos que ja van posar a bus per tractar les dues empreses de la mateixa manera, la concreció – assenyala als assistents- la poden veure en el quadre que tenen en el document i que suposa un increment del 0'85, 0,75,0'45 i 0'45, amb el plus del pacte de juliol de passar 271 empleats de temps parcial a complet (hi ha més coses però aquestes són les essencials). Tot això porta a tenir una despesa de conveni d'aproximadament 7'36 milions. La mateixa proposta amb la internalització de trenta persones afegides, que és una proposta que hi va haver, i la prima de classificació convertir-la en complement lligat a un variable amb els mateixos facials, que sempre serien els mateixos, sempre que ho permeti la llei i amb una clàusula d'augment de l'IPC (formula que es va proposar a bus), i al final de tota l'oferta hi havia un complement de l'1%, l'25% i l'50% . Això té una mica menys de cost que l'anterior proposta, ja que l'últim any estan parlant de 5'83. La proposta de Treball afegeix cent una persona de temps parcial a temps complet, i ja estaríem parlant de 372 persones i incorpora vuit hores, o sigui un dia menys de jornada laboral i 0'25 en el complement i 0'25 en els anys 18 i 19, aquesta proposta se'n va a 8'32. I a més a més han fet una estimació del que demanen els sindicat en relació als torns, contractacions i contractar una sèrie de posicions, etc. Perquè es facin una idea, diu, a les empreses comparables estan a 0'33 persones per quilòmetre en via doble i nosaltres estem al doble, hi ha vuitanta persones al Departament de vies i les exigències són d'afegir-ne vuitanta més per uns treballs puntuals que s'han de fer a la reparació de vies. En fi, conclou, no són assumibles ja que no tenen a veure al que s'està fent en d'altres llocs, i ells ja han valorat les internalitzacions que són possibles, que són les trenta persones. A TMB hi ha el mateix nombre de persones que a Madrid i tenim la meitat de xarxa, i no estem desprotegits de personal. Totes aquestes internalitzacions sumen 2'6 milions d'euros i això cal comparar-ho amb el Pla marc de finançament.

En aquests moments, vol informar que divendres passat va fer un oferiment per sortir de l'atzucac en el qual es trobaven i els va oferir la darrera oferta de Treball amb dues modificacions en relació a la jubilació parcial i un compromís de pas de gent a més temps en els dos torns que es generaran per fer un millor servei, i tampoc va ser considerada. Vist tot això, el que proposen és eliminar les coses afegides a la proposta de Treball, que van més enllà de l'àmbit del conveni, entenen que ara no toca fer les ofertes fetes en determinats moments de la negociació (com afegir gent per passar del 75 al 100), ni assumir compromisos que estan fora de l'abast temporal del conveni, per tant el màxim esforç és el que proposen ja que el cost l'hauran d'aportar les administracions i es necessiten per altres coses en el transport, i posar l'oferta on realment sigui necessària. Un segon aspecte és que van fer un pacte en el mes de juliol per tenir un espai de negociació i aquest pacte ha estat útil però ara fins i tot mediació diu que ja no té sentit, per tant, no han d'aplicar el pacte, i per tant es

tracta després d'un any, no de prorrogar-lo sinó d'arribar a un acord. Tots els acords del pacte estan recollits a l'entorn de l'acord, per tant, cal deixar de fer els pagament a compte d'un conveni que, després del temps passat cal tenir en compte que queden dos anys i mig de conveni, que no és gaire. L'empresa s'ha de posar a treballar i aquelles coses que estaven aturades a l'espera de signar el conveni les ha de tirar endavant. Aquestes tres coses són les que volen que el Consell en resti assabentat.

La presidenta intervé per fer una valoració de la situació i el que suposa, deixant clar que per la part política de l'AMB i de l'Ajuntament de Barcelona la posició ha estat sempre la de facilitar l'acord al més aviat possible i amb les màximes facilitats que es poguessin donar per part de l'empresa, amb molta consciència de les limitacions pressupostàries que tenen, però la millora de les condicions laborals de l'empresa és una part fonamental d'allà on han de posar els diners com a Consell d'Administració, però –evidentment– això té uns límits en la resta de serveis. I no s'escapa a ningú que Consell rere Consell estan presentant xifres més elevades de demanda de serveis als municipis i barris, que cada cop són superiors i necessitem com a gestors repartir de la manera més equitativa possible i no es poden posar tots els recursos en una de les parts fonamentals de l'empresa que són totes les persones que estan movent el metro, la presidenta diu que l'esforç que no han deixat de fer, i palesen en aquests divuit mesos en totes les propostes, com millor eren les propostes i més despesa representava per a l'empresa, la resposta eren més vagues, quan la millora de les propostes no tenia recorregut ja que com millor era més violenta ha estat la resposta. Per tant, no hi ha marge de maniobra i si bé totes les vagues són legítimes, les xifres que estem oferint, els treuen el sentit. Com tampoc ho té el fet d'haver ofert un pacte, i avançar diners d'un conveni encara no signat com a prova que es veia ja propera la signatura. El bloqueig sistemàtic fa que no tingui sentit aquesta mesura, i com a empresa ens porta a una situació sense sortida.

S'obre un torn de paraules entre els assistents i demana la paraula en primer lloc el senyor Ferri per dir que com ja va dir-ho a la darrera reunió, entén que ja s'ha arribat al límit al que es podia arribar per assolir acords, per part de l'empresa. I no entén que per dos cops no s'hagi posat a consulta dels treballadors els acords de mediació, entén que és segrestar l'opinió dels treballadors. L'oferta de l'empresa suposa una despesa importantíssima, hi ha hagut temes de precarització d'internalització de treballadors, i n'hi ha que passen de temps parcials a temps complet, per tant tots els temes econòmics s'han abordat i satisfet i malgrat tot segueix la situació de bloqueig. Això només s'entén com una forma de desgast polític i això només es pot resoldre amb el vot dels treballadors a l'assemblea. I reitera que són moltes les millores respecte del punt inicial del que es va partir. L'actitud de no voler arribar a acords i cada cop demanar una cosa més, posa en perill la viabilitat de l'empresa.

Acte seguit demana la paraula el senyor Josep Garganté que diu que abans de res vol fer una prèvia en relació a afirmacions que ha sentit en aquest Consell, en primer lloc Manel Ferri d'ICV, CCOO i la PTP ha dit que el Comitè d'empresa tenia segrestada la paraula dels treballadors i treballadores perquè no s'ha posat a votació la proposta de mediació. Com s'ha dit a l'exposició de la Direcció el mètode a Metro és que si un sol treballador o treballadora ho sol·licita és posa el punt que aquesta persona cregui convenient a debatre i a votar-lo a l'Assemblea. Doncs bé, cap treballador o treballadora ha demanat que es posi a votació la proposta de mediació.

En segon lloc, segueix dient, la presidenta ha dit literalment: "Quant millor és l'oferta més violenta és la resposta". Demana que consti en acta el que ha dit la presidenta perquè aquestes paraules li semblen molt greus. Recorda que estan parlant de vagues.

Segueix exposant que a l'exposició que ha realitzat el conseller delegat i la presidenta sobre el conflicte laboral a Metro hi ha dues trampes:

- La primera trampa és que els consellers senten només la versió de la part de la Direcció però en cap cas senten la versió dels treballadors i treballadores de Metro, malgrat que en innumerable ocasions ell mateix, diu, ha sol·licitat que estiguessin presents en aquest Consell d'Administració un representant de Metro i de Bus elegit per les pròpies plantilles. Torna a dir un cop més que li sembla molt greu que la Direcció es dediqui a opinar sobre assemblees, sindicats i votacions així a la lleugera sense la presència d'un representant dels treballadors i treballadores.

- La segona trampa és que fa tres dies va sol·licitar certa informació per poder venir preparat a aquest Consell i, un cop més, no ha rebut res de res. Ara mateix, diu, se'ls ha donat una cronologia de com ha anat la negociació, sense temps per revisar-la amb calma.

La documentació que va demanar el dilluns passat en concret era:

- -Còpia dels contractes de tots els serveis externalitzats a Metro de TMB.
- -Còpia dels contractes de les operacions a l'exterior on participa Metro de TMB.
- -Massa salarial general de 2016 i per categoria i grup de Metro de TMB.
- -Plantilla global i homogènia del 2016 de Metro de TMB.
- -Plantilla de % de contracte i per categories de Metro de TMB.

Així mateix va sol·licitar, diu, les dades de les suposades 350 vagues i el suposat 15% de pujada salarial que ha publicitat la Presidenta.

Dit això, el passat 14 de març el Comitè d'empresa de Metro va registrar a l'Ajuntament un escrit on es demanava la dimissió de Mercedes Vidal. Qualsevol que hagués estat una mica atent i

coneixes el món laboral sabia que allò no era quelcom habitual. Ells, diu, vam guardar aquell escrit del Comitè d'empresa de Metro en la mateixa carpeta on hi havia la petició de dimissió de la presidenta de TMB per part dels sindicats de Busos que no van signar el conveni que es va imposar a la plantilla, malgrat que aquesta l'havia rebutjat en dues ocasions en referèndum. Van restar a l'espera de veure com s'anaven desenvolupant els fets, mentre continuaven recolzant les demandes obreres de Metro i denunciant el manteniment de l'opacitat del personal directiu fora de conveni de TMB. Van passar tres mesos i es van trobar que el passat dimecres 21 de juny en aquesta mateixa comissió, treballadors i treballadores de Metro exigien de nou la dimissió de la Presidenta. El dia següent van exigir el mateix i així ho van manifestar en roda de premsa pocs dies després. Després s'ha unit a la petició de dimissió ERC, i avui a la tarda –diu-, amb tota probabilitat, la Comissió d'Urbanisme, Ecologia i Mobilitat reprovarà a Mercedes Vidal per la seva gestió al capdavant de l'empresa.

Han passat dos anys i la presidenta de TMB continua enrocada en la seva posició teledirigida pels directius. L'intervinent segueix l'exposició i diu que Mercedes Vidal ha utilitzat arguments de la dreta més rànica i neoliberal en un conflicte que només es pot definir en el fet que la plantilla de Metro vol un transport públic i social i la Direcció vol anar privatitzant al preu que faci falta.

Com no podia ser d'una altra manera, segueix, l'argumentari de la Direcció que repeteix a la perfecció la presidenta es defineix en la manca total d'ètica i en mentides, que per molt que repeteixi mai seran veritats als ulls ni dels treballadors, ni de les veïnes. Mostres d'això:

- Quan la presidenta diu que a Metro “fan 350 vagues en 15 anys” és una mentida sense cap tipus d'argument històric, amb aquesta presidenta porten 25 vagues per les 10 vagues realitzades en 15 anys anteriors.

- Quan la presidenta diu que “a Metro no hi ha precarietat” està clar que qui governa no s'ha d'estar un mínim de 12 anys per aconseguir un contracte de temps parcial al 75% de la jornada o treballant un mínim de 8 anys només tres mesos d'estiu.

- Quan la Presidenta diu “el sou dels treballadors ha augmentat un 15%” ens agradaria saber on posa la congelació salarial que han patit els treballadors de Metro durant el anys 2011 al 2015?

- De fet, diu, va estar buscant les dades de les taules salarials del 2008 al 2015 dels conductors d'autobusos de TMB i s'ha de dir que els sous han augmentat un 7,9%. Clar que també s'ha de tenir en compte que en aquests anys l'IPC català ha augmentat un 13%, així que la plantilla de busos de TMB, en concret, ha perdut un 5,1% de poder adquisitiu. Una nova mentida de la presidenta.

- Quan la presidenta diu “si apugem el sou dels treballadors hem d’apujar el preu del bitllet” no serà que el que vol dir és que la seva gestió és només de cara a la galeria i que el que busquen és que els veïns i veïnes carregui contra els que lluiten? Aquesta estratègia ja la va utilitzar Assumpta Escarp quan era presidenta de TMB durant la mobilització dels conductors de busos per aconseguir dos dies de descans setmanal.

- Quan la presidenta diu “que han d’aplicar les lleis pressupostaries” perquè no diu el mateix amb la legalitat sobre les companyies embarassades i de lactància de les quals pretenien negociar a la baixa o fins i tot no aplicar-la? Aquí també hauríem de recordar l’aplicació del Decret de Rajoy del 2012 que treia la paga extra de Nadal i que Xavier Trias va acabar pagant igualment a les plantilles després de més d’una vintena de vagues. Així que la legalitat sempre és interpretable.

- Quan Barcelona en Comú va manifestar en el seu programa “remunicipalitzar àrees privatitzades de les empreses públiques on tinguessin el poder de fer-ho” està clar que això no compta en totes les àrees privatitzades de Metro i les que ara volen fer. Fa dos dies ja han licitat la contractació externa del sistema de gestió de SAP per TMB.

Per què serà, es pregunta el Sr. Garganté, que els responsables polítics d’aquest Ajuntament es fan fotos amb tots els sectors en vaga (estibadors, les Kellys, Deliveroo, etc) però a Metro toca criminalitzar el que en altres empreses bé que aplaudeixen dels seus treballadors. Ells, diu, a això que fan en diuen cinisme.

Conclou dient que és hora que Mercedes Vidal plegui de presidenta de TMB. Saben que és la quota d’EUiA al govern, però no pot ser que per acords partidistes de la coalició de Barcelona en Comú mantinguin una persona que no compta amb la confiança ni de la plantilla de Metro, ni de Bus, ni de Telefèric, que per cert, també està de vaga pel seu conveni. No és cap casualitat. Diu a aquesta Direcció que busqui una altra persona disposada a començar a negociar de veritat i a acabar amb la precarietat laboral, les externalitzacions i l’opacitat a TMB.

Intervé el Sr. Martí Prat que diu que, al marge de les opinions subjectives, hi ha un fet que és que cada dilluns hi ha una vaga i això s’ha de resoldre i li toca fer-ho als que porten el dia a dia o la direcció de l’empresa. Demana un pla per sortir de la situació. Avui per part de la direcció s’ha dit que no es faran més oferiments, però ell es demana en quina posició posa als usuaris, treballadors i direcció? Entén, que per la responsabilitat que tenen, que aquesta no és una posició assumible avui.

A continuació intervé el Sr. García Mompel per deixar constància en primer lloc de la sorpresa que li causa la subjectivitat amb què algú s’erigeix la representativitat de la part dels treballadors. Com a exemple del que no pot ser és que l’altra dia va estar cinquanta minuts per anar de Can Vidalet a

l'Hospital Clínic, pels usuaris és molt dur. Ell veu una proposta molt sòlida per part de l'empresa i creu que els sindicats haurien de fer un esforç, ja que amb la dinàmica d'oferta i contraoferta no se'n sortiran.

El vicepresident, Sr. Poveda intervé i diu que creu que és significatiu per entendre el que està passant, el que s'ha dit fins ara. S'ha parlat més de dimissions i representativitat, que avui es reprovarà a l'Ajuntament de Barcelona a la presidenta, que no pas de l'oferta que està fent l'empresa als treballadors. I això demostra, diu, el tipus de conflicte que tenen, que s'ha polititzat a un nivell que va més enllà de les pròpies tensions que sempre generen tota negociació de conveni a qualsevol empresa. Però avui ni s'ha parlat que la comissió negociadora porta més d'un any negociant, ni del Departament de Treball i els seu oferiments. Diu que això ha de fer reflexionar a tothom. Hi ha uns recursos, i no estan parlant d'increment de sous, estan parlant de massa salarial, i és la limitació que marquen els pressupostos generals de l'Estat que ho condiciona, però aquí hi ha tot de millores que van més enllà de l'increment salarial pels anys que venen i això també forma part de la massa salarial de l'empresa. Quan es diu que ja s'han donat setze milions de millora, formen part de la massa salarial. Creu que hom pot debilitar l'empresa tant com es vulgui, potser el dia que no hi sigui la Mercedes n'hi haurà una altra, però tindrà el mateix problema, perquè totes les presidències han tingut un problema. Està clar que tots volem arribar a un acord però cal fer una reflexió totes les parts, i és que aquesta és l'empresa més remunicipalitzada que existeix, amb menys contractes indirectes i externalitzats, amb més treballadors directes de Catalunya, i ningú ho vol canviar, i els pocs temes que queden s'han posat a sobre la taula per a incorporar-los. Cal no limitar tot el conflicte a la dimissió de la presidenta ja que amb això (que és el més fàcil) no se soluciona el problema, sinó com s'explicarà que la millora de les condicions laborals dels treballadors que és el que tots volen. Cal fer una crida per explicar tot el que s'ha ofert, la limitació pressupostària i que hi ha una voluntat per arribar a acords des del primer dia.

Segueix amb l'ús de la paraula el Sr. Martínez Flor, per dir que no veu sentit a demanar la dimissió de la presidenta i proposa fer arribar la proposta de la direcció a tots els treballadors, i la del Departament de Treball, i a partir d'aquí aplicar-la unilateralment.

El Sr. Ricard Font demana la paraula i intervé per posar en relleu que el conflicte el dona en un moment en el qual tot el sistema té un creixement important de la demanda, per sobre del 5% de manera generalitzada, fins hi tot a FMB, i l'efecte que tenen les vagues ara és limitat ja que som en època estival i hi ha una reducció de la mobilitat obligada de les persones, el que és cert és que de cara al setembre si segueixen les vagues tots els dilluns, aquest fet pot afectar al sistema, fet al qual és difícil de fer-hi front, i s'hauran de buscar sistemes alternatius que seran molt costosos. Però és evident que cal garantir el dret a la mobilitat de la gent, que conviu amb el dret laboral. I com a

autoritat en l'àmbit metropolità, avui que hi ha les tres administracions, cal reflexionar-hi i posar-lo sobre la taula.

En segon lloc el senyor Font diu que cal recordar que durant els anys passats, de dificultats econòmiques, les administracions (AMB, Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Barcelona) han incrementat tots molt les aportacions al sistema per a) reforçar el servei i b) per mantenir les tarifes congelades, per tant s'ha fet un esforç comú per a limitar l'efecte de la crisi en les persones. Un exemple n'és que del 2008 a avui han augmentat un 43% el que és el nombre de serveis del conjunt metropolità, i per contra les tarifes han passat a cobrir-les el 49 % els usuaris a fer-ho en el 43%. Això cal saber-ho i socialitzar-ho, i a més a més ara s'estan negociant els contractes-programes entre els operadors i les administracions, i també cal recordar que en el 2013 hi havia un deute 543 mil milions d'euros en el sistema metropolità que es va refinançar, tot això va suposar que el sistema pogués mantenir-se, ja que si no es refinançava avui no estariem parlant del que ho estem fent. Es va aconseguir fer-ho, però es va haver de fer ja que alguns operadors no van tenir la disciplina que havien de tenir, i això cal tenir-ho molt present.

Tot això ho explica, diu, perquè en aquests moments són capaços de posar sobre la taula increments de més de 20 milions d'euros, que és la proposta que s'ha fet, (recorda que aquest any hi ha hagut la de TB, per a l'any que ve hi ha increment de servei) i això és possible perquè hi va haver el refinançament del sistema, altrament no ho seria, i perquè hi ha hagut un increment d'aportacions per part de les tres administracions i perquè les tres estan disposades a seguir amb aquest increment els anys que venen fins al 2021. Això cal dir-ho per trencar la idea que no s'aposta pel transport públic, per la contenció de tarifes ni per tot això.

Vol finalitzar la intervenció fent un reconeixement al Departament de Treball que ha posat les persones més capacitades, amb més experiència i amb la voluntat de trobar una solució entre els treballadors i l'empresa, no ajudar l'empresa a imposar una solució. I certament s'estan trobant una resistència per trobar uns acords, i seguiran intentant-ho. Tenen uns mesos per trobar una solució. Una cosa és el conflicte laboral, però de cara al retorn escolar i de l'activitat han de trobar una solució per garantir l'accés a la mobilitat de la gent, ja que hi ha uns creixements molt importants que van més enllà dels que poden absorbir els serveis alternatius. Per acabar, diu, tres reflexions a) Si som davant d'una aposta per a més servei i increment de l'oferta, les tres administracions hi estan compromeses i ho han demostrat amb més aportacions al sistema, b) i si és per a trobar una solució laboral, i parla pel Departament de Treball, seguiran posant-hi el màxim interès a poder ser una peça que pugui trobar la solució.

El Consell d'Administració és dona per informat.

2. Diversos.

En aquest punt demana la paraula el Sr. Garganté, i comença especificant que comença amb el que no va poder informar a la darrera sessió del Consell d'Administració, que va acabar sense poder parlar al punt de Diversos, avui, per tant, diu que traurà la llista de temes que l'altre dia se li va impedir exposar, i que són.

- I comença dient que segons ha informat un mitjà de comunicació local de Santa Coloma de Gramenet, ha sol·licitat certa informació i no se li ha entregat i vol saber, sobre el tancament del tram de la L1 de metro que afecta a Santa Coloma, entre Fondo i Torras i Bages, durant el mes d'agost, el següent:
 - Quin és el motiu del tancament del tram de la L1 durant el mes d'agost?
 - Quina alternativa de mobilitat es donarà?
 - Quines actuacions són les que faran (obres)? Quina empresa? Quan i com s'ha fet la licitació?
- S'ha entregat un nou expedient sancionador a Andreu de Cabo. D'aquest treballador ja n'havia parlat en anteriors Consells, se'l va acomiadar com a represàlia sindical i va haver de ser readmès per la nul·litat de l'acomiadament. Doncs bé, un cop reintegrat a l'empresa no el van traslladar a treballar amb els seus companys, no el van canviar d'ubicació deixant-lo sol a la cotxera d'Horta, no li donen les eines que necessita i segueixen fent-li la vida impossible. Ara li han obert un nou expedient. Els hi recordem que Joaquim Forn de president va viure unes quantes vagues per aquest acomiadament, després no es queixin si torna a haver mobilitzacions si continuen sancionant-lo.
- S'acaba la concessió de la roba d'El Corte Inglés (2014-2017), que pensen fer? Hi haurà una nova licitació a mida d'aquesta empresa que té les mans tacades de sang a Bangladesh i que té un Director General que s'ha presentat en tres ocasions per Falange Española? La última concessió recordem va ser de 2.237.000€
- Per altra banda, com hi ha la licitació d'1M€ de publicitat a un mitjà de comunicació? Ho diu perquè segons la web de TMB porta des del 18/1/17 en curs i de moment no sé sap res més. Però sobretot, perquè tot indica que aquesta licitació va destinada a El Periódico i a més a més ha sortit en premsa un acord amb aquest diari sobre intercanvi de bitllets del Bus Turístic. Demana explicacions sobre aquestes qüestions?
- Va sol·licitar les actes del Consell d'administració del TRAM (TMB té un 2,5%) i de TCC (Empresa de Moventia i TMB) i no els han sigut entregades.
- També vol saber com s'ha realitzat el procés d'Andrés Blanco Díaz com a nou encarregat de compres. S'ha realitzat avís? S'ha realitzat convocatòria?
- Ara fa dos anys va presentar un llista de 8 mesures a prendre, avui pot dir que no n'han acomplert cap. Anaven des de canviar-li el nom de la cotxera de Ponent a cotxera Pablo Díaz, un canvi amb poc cost econòmic però que emocionalment hagués sigut valorat per la plantilla

de Busos (tenint en compte que parlem d'un treballador que va ser acomiadat impropriadament per suposadament robar 1,10€ i que es va suïcidar amb la carta d'acomiadament) fins a la recuperació dels serveis externalitzats, un dels motius del conflicte a Metro.

- També vol saber quin són els motius pels que aquesta empresa pública contracta transport privat de superfície per traslladar els seus empleats de les oficines de Zona Franca. S'han gastat 24.698,06€ en autocars Congosto per 4 mesos de feina. No podem fer nosaltres mateixos aquesta feina?
- En relació a les informacions sobre el fet que ara a les xarxes de Bus i Metro podran entrar escúters. Com sempre, l'administració va molt per darrere de la realitat. Què pensaven, que els autobusos deixàvem al carrer la gent que venia amb escúters a l'autobús? La seva entrada fa anys que es dóna.
- Per últim, una mentida més de la presidenta, a l'anterior Consell d'administració va afirmar que a Busos no hi va haver vagues pel conveni. Doncs, diu, ha buscat i, en concret per exemple, a l'InfoBus n°19 de febrer de 2016, fulla que realitza la Direcció, diu literalment: "Hem de tornar a lamentar...altres sindicats convoquin una vaga que té com a únic objectiu perjudicar al màxim d'usuaris del servei públic". Com vol que tinguem confiança amb una presidenta que menteix sistemàticament?

3. Aprovació de l'acta de la reunió.

No hi ha més assumptes a tractar, es redacta l'acta i després de ser llegida als assistents, l'aproven per unanimitat i la firma el secretari, amb el vistiplau de la presidenta.

S'aixeca la sessió a tres quarts d'onze.

Oriol Sagarra Trias

Vist, i plau
La presidenta