

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

Consell d'Administració del 22 de juny de 2017

Barcelona, quan són les dotze del migdia del dia 22 de juny 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 8 de juny de 2017, el text íntegre de la qual és:

“En nom de la presidenta del Consell d'Administració, em plau de convocar-vos a la reunió que tindrà lloc el dijous 22 de juny a les dotze del migdia (12 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. Lectura de l'acta de la reunió anterior.
2. Informe de la Presidència.
3. Informe de Gestió de TMB.
4. Situació del Pressupost a maig 2017.
5. Torn obert de paraules.
6. 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 i conselleres: Antonio Martínez Flor, Jordi Mas Herrero, Joan Torres Carol, Manel Ferri Tomàs, Joaquim Forn i Chiariello, Josep M Garcia Mompel, Sergi Alegre Calero, Martí Prat i Huertas, Josep Garganté i Closa i Ricard Font i Hereu.

S'ha excusat per la seva absència el conseller Hereu i Enric Tico i Buxadós, que ha delegat el vot en el Sr. Ricard Font.

També hi són presents, com a convidats, els Srs. Joan M Bigas Serrallonga , Carlos del Barrio Quesada, Jordi Muñoz de Andrés i Uli Wessling.

Atesa la convocatòria conjunta del Consell de Transports de Barcelona, SA, els seus membres de ple dret, que no formen part del consell de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i que assisteixen a la reunió, és a dir, els Srs. Lluís Cerdà Cuéllar, Anna Casals i Farré, Óscar Ramírez Lara i Koldo Blanco Uzquiano es consideren observadors.

El Consell queda vàlidament constituït.

Abans d'entrar en els punts de l'Ordre del dia demana la paraula el Sr. Josep Garganté per manifestar que quan estava esperant per entrar al Consell m'han comentat que abans hi havia una sessió monogràfica sobre la T-Mobilitat. Sorprenentment no m'havien informat de res. I diu que ja va passar en el primer Consell d'Administració de TMB on vam assistir al 2015 que el van avisar el dia abans amb poques hores d'antelació, malgrat que portava llavors tretze anys treballant a l'empresa, i li van comentar que no sabien com contactar amb ell, fet curiós tenint en compte que la Direcció li ha enviat uns quants burofaxs a casa seva, per exemple, per fer-li arribar sancions i un article 41. Doncs bé, dos anys després al Consell i amb 15 anys treballant a l'empresa avui al 2017 descobreix que tenen malament el meu correu electrònic i, per això, no li ha arribat la trobada sobre la T-Mobilitat. Acaba dient que “passen unes coses en aquesta empresa...”

1. Lectura de l'acta de la reunió anterior.

La presidenta pregunta si hi ha cap observació a la literalitat de les actes que el Consell va aprovar a les sessions del 30 de març i a la del 22 de març, que s'han enviat a tothom. Hi ha una matisació que demana el Sr. Cerdà, que serà incorporada a l'acta de la darrera sessió del dia 30.

Les actes, per unanimitat es donen per llegides.

2. Informe de la Presidència.

La presidenta comença la seva intervenció explicant que se centrarà en la demanda d'aquest període i en el conflicte del conveni de metro.

Quant a demanda de TMB, diu la informant que, les dades d'aquests primers cinc mesos de 2017 són francament molt positives, ja que hi ha unes pujades acumulades del 5,6% a metro en xifres homogeneïtzades, tot i les vagues parcials dels mesos d'abril i maig, i del 4,9%, també homogeneïtzat, a bus. Per tant, en conjunt, TMB, sense comptar els transports d'oci, el creixement de passatge és elevat, del 5,4% en xifres homogeneïtzades, de la qual cosa ens n'hem de congratular.

Per tant, la tendència anual se situa en quotes molt semblants a les d'altres operadors i sobretot cal destacar a metro que veníem d'una situació més moderada. Venen temps, per tant, de creixement de demanda elevats, i això que és una bona notícia, també és alhora una gran responsabilitat perquè com a empresa hem de respondre adequadament amb mitjans suficients. I en una situació pressupostària complexa i de limitació de les lleis estatals, hem de ser capaços, diu la presidenta, de respondre a aquest augment de demanda. Ara el repte és buscar finançament per incrementar l'oferta per donar satisfacció a les noves demandes, per la qual cosa ja estem fent plans tant a bus com a metro. Les línies L-1 i L-5, que són les que porten més passatge, a l'espera del que pugui passar amb la L-9 –que és la que la podria descongestionar-, cada cop porten més passatge i necessiten d'una revisió urgent. Per la seva banda, les xifres que proporciona l'ATM mostren, també clarament, un continuat creixement del nombre de viatgers en el nostre transport públic integrat. Amb dades del mes d'abril, el creixement de viatgers està liderat un cop més pel tramvia, 7,2%, seguit de Renfe rodalies, 5,9%, i TMB en tercera posició, amb un 5,4%. L'evolució de la xifra de passatge a abril de 2017 permet aventurar, com a força plausible, que a final d'any el sistema ATM superi la mítica barrera dels 1.000 milions de validacions. Si no s'hi arriba, poc n'hi faltarà, l'any passat vam quedar força a prop.

Avança la informant que, tal com ho avançarà més endavant el conseller delegat, ja hi ha aprovat un pla de millora d'oferta de l'autobús, molt necessari, perquè realment en determinades línies, i en concret de la Nova Xarxa de Bus, que estan tenint molt d'èxit, hi ha una elevada demanda i cada cop van més plenes i creen situacions no desitjades amb el passatge i els conductors que es veuen sotmesos a una situació de d'operació de línies complexes. La situació és intolerable ja que com a operadors hem de ser capaços de donar resposta a tot el passatge que tenim actualment i a la demanda que s'està generant i ens està esperant. Acaba recordant que fruit de la situació econòmica complexa que es van haver d'abordar anys endarrere, en els quals es van haver de fer retallades en el servei, que van comportar manca de substitució de la flota de busos, doncs bé, és previsible que acabem aquest mandat pràcticament havent-lo remuntat. O sigui no tan sols aturat, i ja es va començar a fer a l'inici d'aquesta legislatura, sinó remuntar tota la davallada de servei que hi va haver a causa de la situació financera que es va haver de resoldre amb el pla marc de finançament.

La presidenta, acte seguit, aborda el conveni de metro i comenta que el conflicte social de metro continua obert. En aquest 2017 el comitè d'empresa porta realitzades ja 7 vagues parcials, en dilluns feiners --no en dilluns festius-- des del 24 d'abril. La Generalitat, a través del Departament de Treball, ha fet una feina molt útil i necessària de mediació en el conflicte formulant una proposta finalista que les parts havien d'acceptar o rebutjar, sense que es pogués negociar sobre la resolució formulada. Més d'arbitratge que de mediació. Ambdues parts, direcció de l'empresa i el Comitè, van acceptar el tràmit. La direcció de TMB va donar com a bona la resolució del Departament de Treball, tot i l'esforç econòmic que suposa per a l'empresa, però el Comitè d'Empresa no va

sotmetre aquesta proposta a l'assemblea de treballadors, que no la va poder acabar valorant, ni en sentit positiu ni negatiu, suposant un menys teniment a la tasca mediatrice de Treball que ha fet un esforç durant aquests mesos de vagues continuades. Des de la direcció valorem negativament aquesta qüestió. A més, atesa la baixa assistència que estan tenint les assemblees, que interpretem com un cansament de tothom, especialment dels treballadors per l'estratègia de confrontació del Comitè d'empresa que perjudica la prestació d'uns serveis públics que resulten bàsics per a la població i per a les polítiques socials i mediambientals que impulsem des de l'Àrea Metropolitana.

La presidenta segueix subratllant que, a més, la proposta de vot a l'assemblea han anat canviant i han sigut diferents, des de vot a mà alçada, en comptes d'urna, va ser formulada tres cops consecutius a l'assemblea de treballadors fins que va sortir, finalment, l'opció de rebutjar el vot en urna. Sigui dit tot reconeixent que això competeix exclusivament als treballadors, i l'empresa no hi té res a dir perquè no és la seva responsabilitat decidir com els treballadors decideixen validar les propostes, però valorem una crisi de lideratge que no fa sinó augmentar encara més la fragmentació sindical --que ja era molt gran abans-- i que dificulta trobar una interlocució potent per treballar per la resolució del conflicte que no té cap sentit i que perjudica els comptes públics, de l'empresa (finançada per tothom amb molt d'esforç a través del impostos), i les polítiques públiques d'igualtat, de protecció de la salut, de preservació del medi ambient i de lluita contra el canvi climàtic que estem impulsant des de les administracions.

És sorprenent diu, com ho ha dit altres vegades, que no s'entén que una solució que ha estat vàlida per als treballadors de bus --sense que hagi suposat ni una hora de vaga- no pugui ser acceptada per la representació sindical de metro, màxim quan l'estiu de 2016 es va arribar a un preacord, signat per tots els sindicats. No té explicació. No s'està oferint cap tipus de retallada ni cap merma de drets dels treballadors, extrem que en aquesta empresa estem especialment orgullosos de poder mantenir. Però, en canvi hi ha convocada una vaga indefinida, que és la resposta a uns atacs molt condemnables als drets dels treballadors, que --insisteix- no s'estan produint de cap manera.

Per acabar, resumeix que mediació està continuant la seva feina i espera poder sortir d'aquesta situació. Aquesta no és una empresa aliena al conflicte, i ha passat en altres èpoques, i acabaran sortint-nos-en tots plegats.

La presidenta obre un torn tancat de paraules. I el primer a intervenir és el senyor Josep Garganté el qual comença situant el conflicte de metro, que porta vint-i-dos jornades de vaga, per lluitar contra la precarietat i assegurar un servei públic de metro continuat i de qualitat. La precarietat es dona en forma de contractes a temps parcial del lloc de treball que la direcció vol estendre a tots els torns de treball i els treballadors sol·liciten que, tal com van pactar en el pla de jubilació 2013-18, que en el

2022 solament hi hagi un torn amb personal a temps parcial, el torn de tancament. Vol saber si aquests pactes es compliran o no. Després, gent que va treballar l'estiu passat a metro, aquest estiu no treballaran ja que s'ha fet un nou procés de selecció per contractar un altre personal, i els deixen com a ostatges per pressionar a la negociació. Pregunta si saben que això afecta a més de seixanta persones amb les seves respectives famílies. I les externalitzacions proveeixen de gent pel manteniment de metro i ells volen recuperar aquestes feines, si hi ha un departament que veu en perill el seu futur és el de vies i catenàries, i exigeix un pla per assegurar el seu futur com a personal de metro. Quan al tema econòmic, informa el Sr. Garganté, que el personal no demana més augment, demana que l'augment sigui lineal, és a dir que la pujada salarial sigui igual per a totes les categories i la direcció proposa un augment que no és així, i que fa que l'augment sigui més alta pels directius que pels treballadors. En aquest punt lamenta les paraules de la presidenta quan valora per una banda el que passa a les assemblees de metro, per després valorar que hi ha una crisi de lideratge, i ha dit que no es va posar a votació la proposta que van fer i li recorda que a autobusos es van fer dos referèndums on també van votar el personal de fora de conveni (part directiva), i que en dues ocasions la plantilla va votar que no, la direcció no va tenir cap problema a signar-la. Ha dit també la presidenta que no es va fer cap vaga perquè no es van reunir amb el comitè de vaga, i ell diu que a autobusos es van fer vagues i a ell li van fer descomptes, que li sorprèn que això s'amagui o que no les van fer els sindicats que els són afins. O sigui signen conveni malgrat que l'assemblea ha dit que no. I demana que no doni classe d'assemblearisme. I recorda que si l'assemblea de la plantilla va ser de més de mil persones, en concret mil set-cents quaranta-sis, a les de CCOO, UGT i SIT hi van anar menys de cent persones.

Acte seguit intervé el Sr. Koldo Blanco per demanar aclariments i fer una pregunta. I es pregunta que si no ho ha entès malament hi ha una proposta d'arbitratge per part del Departament de Treball que l'empresa ha acceptat i estan pendents que els representants dels treballadors diguin si hi estan o no d'acord, o hi ha espai de negociació. Ell es demana, quins terminis hi ha, i quines possibilitats hi ha de trobar una proposta alternativa, segons les propostes dels treballadors, quina és la voluntat dels treballadors, etc. O adoptar les solucions que siguin, o quan es pensa que es pot resoldre el conflicte, si és aquesta setmana o la que ve, o si hi ha una absoluta indefinició perquè no s'albira cap solució. O si la direcció de l'empresa creu que hi ha possibilitats d'arribar a una solució.

El Sr. Oscar Ramírez intervé en el mateix sentit que seu predecessor, és a dir saber els terminis amb els quals s'està jugant, i saber si el proper dilluns hi haurà vaga de metro. És un cost per l'empresa i una falta de servei que la ciutadania no es pot permetre, i està en joc la fidelització dels usuaris i baixarà el passatge. Demana que hi hagi més negociació, lideratge i actitud proactiva, no que s'estigui a l'espera i a donar resposta a les propostes de l'altra part.

El Sr. Martí Prat intervé per dir que la situació recorda el “dia de la marmota”, ja que dilluns torna a haver-hi vaga, tornem a dir que volem parlar, etc. Ell diu que entén que la negociació i les posicions són molt complexes, que entre els uns i els altres tenen part de raó i de condicionants interns i externs a l'hora d'actuar. Però n'hi ha uns que són els gestors i han de trobar una solució al conflicte ja que afecta el servei, la ciutadania i a la credibilitat. No sé com però cal donar-hi sortida.

El Sr. Joaquim Forn intervé per posar en relleu la falta d'informació al Consell i el fet que des de l'inici de la vaga no s'hagi explicat ni convocat aquest Consell per explicar res de res quan hi ha un fet tan greu, com tampoc s'ha fet als ciutadans. La gent té dret a estar informada i no s'ha dit res. Cal que dilluns surti algú de la direcció a donar la cara i explicar les coses. A més vol saber que representa com a cost els tres-cents mil viatges de menys que suposa cada dia de vaga i el cost que això té, així com el cost que té pels treballadors mantenir aquesta vaga. Cal trobar una solució i que no es normalitzi un fet que es absolutament extraordinari i que té un impacte enorme en la ciutadania i que per tant, si hi ha gent no s'ha guanyat la confiança de la gent social o d'altres factors, calen canvis i no té sentit seguir amb una situació que no ens porta enlloc.

El Sr. Manel Ferri intervé per dir que el fet que la proposta, acceptada per ambdues parts, no es traslladi als treballadors és un fet que no quadra. Per això demana un posicionament del Consell d'Administració a favor de seguir insistint en aquesta posició i més quan s'ha arribat a un pacte de consens que no es trasllada. No es pot administrar un acord acceptat també per l'altre part que no trasllada, aquí –creu- hi ha un recorregut de l'empresa que sotmeti al Consell d'Administració a partir d'un document base que ja existeix. Altrament s'està segrestant a la plantilla un acord per solucionar el conflicte.

La presidenta intervé i, en primer lloc i sobre el que preguntava el Sr. Koldo Blanco, diu que és així, en aquests moments es troben en la situació d'arbitratge que està liderant la cerca d'un acord al voltant de la proposta, així com un compromís, com deia ara el Sr. Manel Ferri, per part dels representant dels treballadors, el qual un cop acceptat se sotmetrà a algun tipus de validació en la forma que triïn els seus representants. Però sembla clar, diu, que si t'has compromès a acceptar el que decideixi treball no et pots desentendre del resultat. I així ho ha fet la direcció, i ja en parlarem en aquesta seu de les conseqüències d'aquests acords per a l'operació i també les econòmiques per a l'empresa. I recorda que no hi ha una situació o proposta de consens, hi ha la proposta que formula Treball que la fa escoltant les parts, però no es negocia un cop s'ha acceptat que es pronuncï, és la proposta d'un àrbitre per desbloquejar el conflicte. Esperem que això es desbloquegi la setmana vinent, però les vagues no es convoquen des d'aquí, i recorda que tots els membres del Consell són els gestors. I reconeix, que potser haurien d'haver administrat més informació cap al Consell d'Administració, però no és una situació normalitzada ni esperen normalitzar i desitja i espera que si el conflicte s'allarga seguir explicant com van les negociacions.

Intervé el senyor Enric Cañas per dir que tots els recursos directius estan focalitzats per trobar una solució a aquest problema, i no són conformistes ni els agrada aquesta situació. Tot el contrari, han estat totes les hores que ha fet falta i fins a l'hora que ha fet falta per trobar solucions i fer propostes de la manera més proactiva possible.

3. Informe de Gestió de TMB.

El conseller delegat dona compte de com exposarà l'informe, que no repassarà el document de 35 planes que tots els consellers ja tenen i poden revisar amb les setanta actuacions principals, ja que vol canviar-ne el format. I per això se centrarà en dos temes que són: el reforç de bus, tant de l'estiu amb el que ha abonat turisme dins del transport en temporada turística, i el segon el reforç estructural per intentar absorbir la demanda que està creixent. El pla té dues fases, ara comença la primera sense el reforç de vehicles que hauria de tenir, i per tant utilitzaran vehicles antics amb el que suposa d'esforç de manteniment per part de la casa i a partir de l'any que ve ja tindran els vehicles provinents del concurs que ara tiraran endavant per tenir quaranta-tres nous vehicles que hauran de servir per anar fer front a aquest augment de demanda que suposa un 6%. És un reforç important, no per buscar més demanda sinó per aguantar la que hi ha. Intentaran que no baixi la qualitat del servei que estan donant en aquests moments que es raonablement bona.

Pel que fa a un altre tipus d'informació pot dir que estan en velocitat de creuer pel que fa a obres, ara no hi ha cap problema important a la vista en la periodificació, ni per serveis afectats. Només a la Barceloneta estan patint un retard d'un mes ja que els serveis afectats no se n'han fet càrrec les administracions sinó l'empresa.

El senyor Cañas segueix dient que el segon aspecte que volia comentar és sobre la campanya de la convivència, de la Karma. En aquest punt acompanyat d'una presentació que quedarà penjada a l'entorn col·laboratiu al qual tots els conseller tenen accés, informa breument sobre la campanya sobre el foment de la convivència i lluita contra el frau, coneguda com "Viatja amb Karma", del que algun cop ja s'ha parlat en aquest Consell i que ara en tenen un document de valoració.

- La campanya, recorda, comptava a l'inici amb un estudi de percepció del client que ens deia que fins a un 80 % dels nostres clients consideren important el civisme a les nostres instal·lacions, i un 75% molt important tant a bus com a metro. Tres de cada quatre usuaris consideren que hem d'introduir elements cívics per intentar dissuadir de comportaments incívics que no tinguin capacitat sancionadora. Per tant, això dona un recolzament a la campanya.
- La campanya partia de la precedent del 2010 i llavors vigent "Et creus molt llest", que tenia uns iconogràfics sobre no saltar, etc. que tenia el seu recorregut però havia quedat ja antiquada. També hi havia la de l'advertència social "qui la fa la paga", o la de sanció social

“ja ets grandet per fer aquestes coses”, etc. que calia anar més enllà, però com a punt de partida valia.

- A la campanya pel foment de la convivència i contra el frau, se'ls va proposar conscienciar els ciutadans i reconfortar tota aquella gent que si que validen, i transmetre la fermesa de TMB en aquest àmbit de lluita contra el frau i la bona convivència.
- Aquesta notorietat d'impacte i codi de comunicació i impacte de llarg recorregut es va treballar a partir d'un personatge que és la Karma que treballa tots aquests conceptes amb el missatge de viatger bé és viatjar amb Karma i el preu és viatjar amb bitllet és viatjar amb Karma. Va orientada a un públic jove que aquests temes els tenen molt acceptats. TMB va distribuir la fase en tres etapes: una primera de tisser, una segona gràfica i una tercera que vol ser viral i fer conèixer el personatge a les xarxes socials.
- La intenció és que el personatge estigui uns tres anys dins de TMB, fent-lo servir en totes les campanyes de convivència i es va anar presentant internament i en una fase de tisser en una fase quan encara no se sabia qui hi havia al darrere de la pantalla.
- El contingut sempre és dual, de posar en valor el que ho fa bé i reprendre la falta de convivència o qui no fa bé les coses, en uns cinc missatges: no et colis, seu bé, etc. S'ha posat als autobusos, etc. Hi ha unes campanyes de ràdio i espots dins de la xarxa, amb imatges innovadores als autobusos i a les xarxes de TMB, etc.
- Ara tenim les primeres valoracions de la campanya que ens diuen que hi ha un impacte brut del 32% que vol dir que és prou conegut per la inversió feta, i sobretot és l'impacte prova de TMB que és del 15%, és a dir gent que espontàniament coneix la Karma, sap perquè es posa i la valora adequadament, que té sentit. Hi ha una mitjana de 7'84% sobre 10, que és molt bona, i comença a ser exitosa i segurament TMB farà una segona i tercera fase.

El Consell es dóna per informat.

4. Situació del Pressupost a abril 2017.

El conseller delegat comenta pel que fa a la situació del pressupost fins a l'abril de 2017, que els resultats d'abril han registrat uns ingressos per “Vendes” superiors al pressupost operatiu que tenim en 6,8 milions d'euros, degut a 1r) un increment de la demanda [+6,827 milions de viatgers, +3,5% sobre pressupost operatiu] i a 2n) un increment de la tarifa mitjana [+0,012 euros, +1,8% sobre pressupost] per l'esforç de la comercialització d'Hola Barcelona. Pel que fa al transport regular de Bus i Metro, tant la demanda ha pujat gairebé en set milions de viatgers, com la tarifa mitjana gairebé un cèntim i mig d'euro, han estat positives les vendes en gairebé set milions d'euros, mentre que els Transports de l'Oci han registrat una demanda superior al pressupost i una tarifa mitjana inferior a la pressupostada, que han donat lloc a unes vendes inferiors a les pressupostades de 0,058 milions d'euros. A aquest resultat, s'ha de sumar la variació negativa de les Comissions, i ràpels a la bossa de l'ATM, per tant estem rebent menys diners de la bossa, que en conjunt han suposat

gairebé mig milió d'euros. Per tant, tenim una desviació positiva de la Recaptació Neta de 6,277 milions d'euros a abril de 2017. La variació de la resta d'ingressos propis es positiva), amb la qual cosa arribem a un increment dels Ingressos Propis en relació al pressupost de 6,35 milions d'euros.

Pel que fa a les despeses d'exploració, estan per sota del pressupost en 3,45 milions d'euros, degut principalment a la disminució en despeses de personal, serveis exteriors i resta de despeses, que sumen 3,293 milions d'euros, i a l'increment de cost en les despeses d'aprovisionaments i energia i carburants, que sumen un increment de 0,613 milions d'euros, recorda que tornen a pujar ja que l'any passat estaven més baixos. Pel que fa a la resta de conceptes de despesa, l'amortització neta està lleugerament per sota del pressupostat i ja veuran si ho poden remuntar amb les activacions de les inversions, i les despeses financeres també lleugerament per sota.

Quant a les inversions, s'han activat inversions per un total de 9,2 milions d'euros, valors normals per la data de l'any en què som –diu el conseller delegat- i que no esperen tenir problemes per quedar lluny del pressupost, front al pressupost anual de 83,4 milions d'euros de previsions d'inversió. Cal tenir en compte que a començament d'any les activacions d'inversions tenen un ritme lent, que s'anirà recuperant gradualment, i cal tenir en compte que la major part d'inversió de l'any que provindrà de l'entrada de nous autobusos, es produirà a final d'any. A 30 d'abril hi ha inversions compromeses per import de 95,2 milions d'euros.

milers d'euros

INGRESSOS				
	ABRIL 2017	PRESSUPOST ABRIL 2017	Variació s/ Pressupost	
			Import	% ▲
Vendes	132.904	126.088	6.816	5,4
Comissions, Ràpels i Bossa ATM	-3.502	-2.963	-539	18,2
Recaptació Neta	129.402	123.125	6.277	5,1
Accessoris a l'explotació	8.154	8.106	48	0,6
Pensions per contingències de risc	3	0	3	--
Subvencions especials	3.138	3.115	24	0,8
TOTAL INGRESSOS PROPIS	140.697	134.345	6.352	4,7
Subvencions al servei	60.481	70.283	-9.802	-13,9
Subvenció inversió de Millora de Bus i Metro	0	0	0	-
Subvencions L9/L10 - Cànon	34.363	34.363	0	0,0
Subvencions rènting de trens	24.512	24.512	0	0,0
Sistema Complementari de Pensions	0	0	0	-
Amortització leasing 6 trens S 9000	810	810	0	0,0
TOTAL SUBVENCIONS	120.166	129.969	-9.803	-7,5
TOTAL INGRESSOS	260.864	264.315	-3.452	-1,3

milers d'euros

DESPESES				
	ABRIL 2017	PRESSUPOST ABRIL 2017	Variació s/ Pressupost	
			Import	% ▲
Aprovisionaments	7.121	6.571	551	8,4
Energia i Carburants	14.954	14.895	59	0,4
Personal Operatiu	119.653	121.724	-2.072	-1,7
Pensions per contingències de risc	3	0	3	--
Serveis Exteriors (sense rènting ni cànon L9)	33.971	35.156	-1.186	-3,4
Resta despeses d'explotació	107	142	-35	-24,6
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	175.809	178.488	-2.679	-1,5
Amortitzacions	21.582	22.160	-578	-2,6
Subvencions capital traspasades a l'exercici	-3.486	-3.490	4	-0,1
Amortització Neta	18.096	18.670	-574	-3,1
Despeses Financeres	7.273	7.471	-198	-2,6
Rènting Trens	24.512	24.512	0	0,0
Necessitats L9/L10 - Cànon (*)	34.363	34.363	0	0,0
TOTAL DESPESES COMPTE DE RESULTATS	260.054	263.504	-3.452	-1,3
Inversió de Millora de Bus i Metro	0	0	0	-
Sistema Complementari de Pensions	0	0	0	-
Amortització leasing 6 trens S 9000	810	810	0	-
TOTAL DESPESES	260.864	264.315	-3.452	-1,3

RESULTAT DEL PERÍODE	Ingressos	▲	6.352
	Despeses	▼	3.452
	Resultat positiu		+ 9.803

1

(*) El Cànon de L9/L10 es financia via recàrrec amb títols de transport (616 milers d'€) i via Subvencions (33.747 milers d'€)

La presidenta obre un torn de paraules sobre els dos darrers punts (Gestió i Pressupost), en el qual intervenen:

-El Sr. Garganté per en primer lloc comentar sobre la campanya de la Karma i el que propugna i les actituds de l'equip de govern que no s'hi adiuen, ja que aquests dies hi hagut força soroll per una puilada del Community Manager de Barcelona en Comú en relació a Memetro. Aquesta situació es dona per la doble personalitat del govern i de la Direcció de TMB, que per un costat ens presenta avui les xifres del frau i la campanya de la Karma i per altre alguns dels seus defensen gratuïtat del transport públic. En els darrers dies el Comitè de vaga va demanar que els dies d'aturades hi hagués portes obertes. I vol saber els motius per què no hi van accedir.

Segueix dient que en el mes de gener d'enguany i en aquest Consell d'Administració va fer diverses preguntes sobre el conveni del Telefèric de TMB, en concret: "el 31 de desembre de 2016 es va acabar el conveni del Telefèric de TMB, volem saber quan tenen previst realitzar la primera reunió de negociació de conveni? I si pensen igualar les qüestions socials i el sou dels treballadors del Telefèric al que tenen aproximadament els de Bus i Metro?" i no ha tingut cap resposta. Van fer dos jornades de vaga, el 14 i 15 d'abril, i si no va errar n'hi tornarà a haver-hi una altra el 24 de juny per la negociació del conveni, que caldrà sumar a la vaga del metro. A més a més, abans la presidenta ha comentat la problemàtica que genera a la xarxa de metro que no hi ha suficients suports per cobrir tot el servei, a això s'hi afegix la pressió dels conductors i conductores per poder fer els seus horaris, que a vegades són impossibles. La resposta a això –diu- és sancionar, ara mateix hi ha un conductor de la línia 46 que va a l'aeroport que l'any passat tenia un horari per fer de la plaça d'Espanya a l'aeroport en una hora i l'han reduït a quaranta-cinc minuts. Potser les estadístiques han millorat molt ja que en el paper la velocitat comercial ha baixat molt, però la veritat és que a la realitat no és factible fer l'horari, i donar un bon servei: atendre el passatge, vendre els bitllets amb el cotxe aturat, conducció segura, etc. Ho diu ja que desgraciadament hi ha un company a la línia 46 que ha estat multat per anar massa de pressa, i és que la gent vol fer l'horari com sigui i desgraciadament passen aquestes coses. Doncs bé, conclou, el conductor que fa les coses com toquen, aplicant el Protocol de Previsió d'Accidents (PPA), el codi de circulació, etc, l'han sancionat amb quatre dies sense feina i sense sou. I vol saber si pensen retirar la sanció, o executar-la un dia ja que si ho fan la CGT i la COS han advertit que tindran vaga d'autobusos, que se sumarà a la de metro i del telefèric.

A més vol dir que els sindicalistes que signen convenis, malgrat que la plantilla voti en contra, es dediquen a anar a judici malgrat tenir proves i testimonis, ja que el SIT ha fet córrer la fal·làcia que aquest conductor percebia diners per posar les maletes dins de l'autobús. I això és molt greu, diu, perquè s'està jugant amb el lloc de treball d'aquesta persona.

Per acabar, i en relació a la transparència, diu que el 22 de març, en una comissió extraordinària que van proposar ERC i la CUP es va aprovar, entre d'altres qüestions, que es lliures a tot el Consell d'Administració tota la informació requerida pel mitjà de comunicació "Catalunya plural" sobre el personal fora de conveni. I diu que és exactament la mateixa demanda que va fer el periodista, ja que li va demanar. El 30 de març, diu que va tornar a demanar en aquest Consell d'Administració que se li lliures tota aquella informació, hi després de tres mesos i no havent-hi cap mesura cautelar que ho impedeixi, no se li ha donat cap documentació sobre el personal fora de conveni i no hi ha cap excusa per a fer-ho. I ho reitera. Li demana a la presidenta que quan torni a parlar de transparència com a mínim es posi vermella, perquè és patètic el paper que està fent. A més demana, com ho van fer els treballadors de metro a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat el dia anterior, la dimissió de la presidenta.

- Intervé el Sr. Blanco per corregir el que ha dit la presidenta sobre la col·legiació del Consell com a òrgan de gestió, i ell creu que no és així, que el Consell és un òrgan de control però no de gestió. Els òrgans de gestió són uns altres que estan en el web de la transparència de l'empresa. Acte seguit, vol comentar sobre la campanya de la Karma, sense entrar a valorar la idoneïtat o l'èxit de la campanya des del punt de vista del màrqueting o la comunicació, tot és discutible i ell té la seva opinió personal i dubta que sigui el personatge idoni per trametre els valors de la convivència i combatre el frau, i ha tingut la seva repercussió ja que està en tots els metros i autobusos, però no se'ls han facilitat xifres –perquè creu que no n'hi ha- sobre si ha sigut una campanya eficient per combatre el frau i potenciar la convivència en el transport públic. I la sensació que ell i d'altra gent de Barcelona, tenen la sensació contrària, i és que durant el darrer any ha augmentat. Per això demana una valoració econòmica del que costa el frau i les mesures, no de comunicació, d'inspecció i sanció d'aquestes conductes.

- El Sr. Oscar Ramírez, intervé, diu, en la mateixa línia per saber si hi ha dades de la xifra del frau a les xarxes de busos i metro en relació a d'altres anys. I creu que en el bus s'han disparat darrerament. I per altra banda ha aparegut un nou fenomen que és el dels títols fraudulents per manipulació de les bandes magnètiques, i si hi ha manera de poder-ho detectar, valoració, campanyes, etc. per part de l'ATM i TMB per evitar la manipulació de les bandes magnètiques.

Intervé el Sr. Enric Cañas per comentar, en primer lloc sobre el tema del frau, que cal fer una sessió per contextualitzar el tema del frau ja que no hi ha exactament una realitat que denoti un increment clar, ni en el bus. I les campanyes que es fan, com la de la Karma, no és per tenir menys frau, sinó perquè la gent es conscienciï que està bé el que s'està fent, i ajuda al fet que no vagi a més i que el transport públic s'ha de pagar, entre d'altres coses perquè sempre hi ha gent nova que s'incorpora al transport públic i la conscienciació –malauradament- s'ha de fer constantment. Està clar que la figura de la Karma no dissuadirà el defraudador perquè ho deixi de ser, malauradament. Malgrat el que diguin alguns diaris, la realitat és que la xifra està estabilitzada.

Sobre el tema dels títols, ha de dir que la banda magnètica és feble com a sistema, i és un dels temes en el que la T-Mobilitat vol incidir, i que l'ATM n'està estudiant el canvi i està fent campanyes perquè la gent ho compri als llocs oficials, per evitar els falsificadors, ja que hi ha gent que potser no n'és ni conscient. Faran, insisteix, una sessió sobre aquest tema.

Sobre el tema de la transparència, diu que tal com es va quedar a l'ATM qualsevol conseller que vulgui conèixer alguna dada o document –evidentment- estan oberts i només cal dir-li a ell i quedar per examinar-lo. Quant al periodista, diu que els han demanat unes dades i els han donat uns terminis per poder elaborar les que falten ja que cal fer uns càlculs sobre els tres anys que falten. I així ho fan amb la resta de peticions de transparència que, per cert, ara s'ha reactivat i han

augmentat molt. S'està agilitant molt, i hi ha vegades que són demandes difícils de contestar ja que demanen dades molt agregades que el sistema no les té d'aquesta manera, i les han d'elaborar.

Sobre la sanció al treballador, el conseller delegat ha de dir que en el mateix torn hi ha més conductors, a part d'aquest, i no tenen aquest tipus de retard, o sigui no és una sanció que es fa a un conductor sinó que està vinculada a una manera de fer molt regulada. Creu que el Consell d'Administració no és el lloc adequat per tractar-ho, com no ho és per parlar de propostes de vaga, hi ha uns canals adients per a això. Sobre el telefèric, és cert que hi ha hagut dues vagues i n'hi ha una altra anunciada per Sant Joan, ells –diu- han ofert el mateix increment salarial aproximadament que tenen tant a metro com a bus i això no s'està acceptant. Si que està pactat el sistema de variables i tot el tema de qüestions social, però la llei els limita com a la resta de les empreses, i han de ser coherents amb la resta de les empreses i han de lluitar perquè aquest tema que afecta un servei públic i turístic pugui seguir servint i també gaudir d'aquest servei i sobretot dels seus ingressos.

El Sr. Garganté insisteix a dir que no se li ha enviat res del que ha demanat i el conseller delegat li diu que ha de fer servir la via correcta (no la del periodista) i que no li enviarà, i com a conseller tindrà les dades per a la finalitat que li correspon amb els requeriments (com el periodista ha tingut la seva amb els requeriments concrets del seu ús), o sigui no per difondre-les, sinó per a la funció que té encomanada que és per inspeccionar l'activitat de l'empresa. Finalment, li diu que divendres pot venir o el dia que li vagi bé i li ensenyaran, que ja quedaran.

5. Torn obert de paraules.

Finalment, intervé el Sr. Ferri per tractar del monogràfic del frau que creu que estarà molt bé, i després voldria tractar la gestió de renovables i el que es va tractar en el pla estratègic sobre dades, previsions, etc. Un altre tema seria sobre busos, ocupació, qualitat dels carrils busos, amplades, etc. proposa encarregar un estudi específic en tecnologia per mesurar exactament el nivell d'ocupació, les amplades i com repercuteix en la qualitat i en la velocitat comercial, etc. sobre un conjunt de corredors de Barcelona, bàsicament sobre sis corredors centrals de l'eixample, més un de la part baixa de la ciutat, protegit, el de passeig de Colom i el del passeig Picasso. La seva percepció és que estan permanent ocupats els carrils de l'eixample, Diagonal, etc. per immissions indegudes de motos, i cotxes, i que l'amplada no és correcta. Creu que aplicant tecnologia, i conèixer com repercuteix i fa baixar de manera constant la velocitat comercial dels busos en aquests corredors.

Per últim, recorda que ja va proposar canviar el nom de l'estació de Vila Olímpica per Hospital de Mar o afegir-hi el nom. Hi ha d'altres operadors que han canviat noms (tramvia a Llevant que ara es diu Campus), no entén per què no es pot fer aquí.

La presidenta intervé per dir que sobre la petició de la seva presidència, recorda que l'han votada i marxarà quan la gent que l'ha votat com a regidora de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona decideixi, no quan de manera inapropiada ho demani l'intervinent que ho ha fet. I sobre el tema dels carrils vol dir que és una qüestió que s'està treballant molt a fons amb l'Ajuntament de Barcelona perquè és una prioritat el fer que els autobusos tinguin velocitat a mesura que tenen més ocupació. Poden donar detalls sobre aquests temes, però ara s'està treballant amb uns terminis per poder incidir a nivell de ciutat, com s'ha comentat en llocs de l'Ajuntament i l'empresa col·laborant i facilitant informació de quins són els espais en els quals com a operadors poden tenir més problemes, s'està treballant de manera conjunta i quan s'hagi acabat s'explicarà en aquest Consell.

El Sr. Garganté demana d'intervenir i la presidenta li recorda que era un torn tancat de paraules i que no ho ha demanat, i protesta perquè, diu, la presidenta aixeca la sessió saltant-se el torn obert de paraules i ell encara té deu punts per exposar. A més a més, la reunió del Consell ha començat a les dotze, és un quart de dues i que ell sàpiga es dina a les dues, per tant, no entén que una hora i quinze després d'haver començat la presidenta vulgui acabar amb la reunió. Acaba dient que és una vergonya.

6. 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 un quart i cinc de dues de la tarda.

Oriol Sagarra Trias

Vist, i plau
La presidenta