

# **FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA**

## **Consell d'Administració del 22 de juny del 2016**

Barcelona, a dos quarts d'una del migdia del dia 22 de juny del 2016 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 3 de juny de 2016, 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 dimecres 22 de juny a dos quarts d'una (12,30 hores) del migdia, 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 2016.
5. Nomenament del nou representant del Consell de Mobilitat.
6. Acord per interposar contencions administratiu contra la resolució dictada per la directora de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades el 12 de maig de 2016. I acord per autoritzar el conseller delegat per iniciar, amb caràcter general, contra qualsevol tipus de resolució dictada per qualsevol administració pública, organisme o entitat de dret públic.
7. Torn obert de paraules.
8. 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, Joan Torres Carol, Manel Ferri Tomàs, Joaquim Forn i Chiariello, Josep M Garcia Mompel, Sergi Alegre Calero, Martí Prat i Huertas i Ricard Font i Hereu.

S'ha excusat per la seva absència el Sr. Jordi Mas Herrero, que ha delegat el seu vot en el Sr. Poveda.

També hi són presents, com a convidats, els Srs. Sebastián Buenestado Caballero i Joan M Bigas Serrallonga.

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 Cuellar, Anna Casals i Farré, Óscar Ramírez Lara i Koldo Blanco Uzquiano es consideren observadors.

El Consell queda vàlidament constituït.

La presidenta dóna la benvinguda als nous consellers.

Abans d'entrar a tractar els punts de l'Ordre del Dia, el president dóna la paraula al secretari del Consell que llegeix la certificació lliurada pel secretari de l'Àrea Metropolitana Sr. Sebastià Grau Àvila, relativa a l'acta de la reunió del Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona constituït en Junta General de Transports de Barcelona, SA celebrada el passat dia 26 d'abril de 2016 en la part que fa referència a allò que interessa. En la qual acordaren cessar la senyora Mercè Perea Conillas, i nomenaren consellers els Srs. Josep M. Garcia Mompel, Enric Ticó i Buxadós i Ricard Font Hereu.

Acabada la lectura del certificat de l'AMB i atès que es troben presents avui, el Srs. Josep M. Garcia Mompel i Ricard Font Hereu accepten el nomenament com a membres del Consell d'Administració i manifesten no tenir cap incompatibilitat legal per a exercir-lo, de manera especial les assenyalades a la Llei 3/2015, de 30 de març, reguladora de l'exercici de l'alt càrrec de l'Administració General de l'estat, Llei 53/1984 de 26 de desembre, d'incompatibilitats del personal al servei de les Administracions Públiques, Llei 7/1985, de 2 d'abril, de Bases de Règim Local, ni els afecta cap prohibició legal, en especial de les previstes a l'article 213 del Reial decret Legislatiu 1/2010, de 2 de juliol, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de societats de capital. El Sr. Enric Ticó Buxados, que no es trobava present a la Junta General de l'AMB ni a la reunió d'avui acceptarà el càrrec posteriorment per escrit.

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

La presidenta pregunta si hi ha cap observació a la literalitat de l'acta que el Consell va aprovar a la darrera sessió corresponent al 30 de març de 2016, que s'ha enviat a tothom. Davant la negativa dels assistents, per unanimitat accedeixen a donar-la per llegida.

## **2.- Informe de la Presidència**

La presidenta comenta el seu informe en base als següents punts :

Demanda a maig de 2016. Pel que fa a Metro, la demanda acumulada a final de maig, pendent encara de petits ajustos, s'ha mantingut respecte del mateix període del 2015, amb una pèrdua de només 4 centèsims, -0,04%, amb valors homogeneïtzats (descomptats els efectes del calendari i les vagues). La presidenta comenta que aquests resultats de la xarxa de metro en termes de viatgers es poden considerar com raonablement positius, si tenim en compte la quantitat de jornades de vaga del període. Quant a Bus, per contra, té un increment en el mateix període del 4,31% amb dades homogeneïtzades. Una molt bona xifra, que es deu a l'increment d'oferta amb la xarxa ortogonal. En conjunt, TMB, sense comptar els transports d'oci, ha tingut un moderat o modest i positiu increment de viatgers de l'1,35%, sempre amb dades homogeneïtzades. Aquest increment global ha estat inferior al d'altres operadors i cal imputar-ho a l'efecte de les vagues, els quals han tingut increments superiors tal com: tramvia un 4,9% en els primers quatre mesos, autobusos de la DGT un 4,7%, FGC un 3% i altres autobusos de l'AMB i els urbans de la segona i tercera corona amb un 1,8%. Amb tot, els resultats de TMB són superiors als de Renfe rodalies que no ha tingut cap creixement i té problemes a les infraestructures.

Pel que fa al passatge en el sistema ATM en el 2016, les dades confirmen que continua l'increment i en còmput interanual, en dades al mes d'abril, seria de 943 milions de viatges, un 0,5% superior al valor de tancament de l'any passat.

Quan al serveis turístics, el d'OCI, les dades han estat molt positives en aquests primers cinc mesos de l'any, amb un increment del 7,4% en viatges i del 9,7% en ingressos amb dades homogeneïtzades. Ens alegra, diu la presidenta, cooperar a la mobilitat sostenible dels turistes amb transport públic, i a més això comporta ingressos per a la companyia.

Campanya publicitària a la L9 Sud del metro: La Sra. Mercedes Lago segueix el seu informe dient que a finals d'abril es va endegar una campanya publicitària a la L9 Sud del metro, per incrementar-ne l'ús entre els usuaris potencials. El nombre de validacions ha augmentat molt lleugerament amb xifres encara febles, unes 27.000/dia. El nombre de viatges seria aproximadament el doble, uns 50.000 al dia tenint en compte les correspondències. Cal continuar amb els estudis –diu- i seguir amb la campanya. I afegeix que cal tenir en compte que treballar amb infraestructures inacabades comporta, entre d'altres, aquesta problemàtica.

Estat del projecte T-Mobilitat : La presidenta comenta que en el passat Consell va informar que s'havia esgotat l'espai tècnic de negociació sobre el problema plantejat amb la introducció de la T-mobilitat i que s'havia obert un segon espai de negociació, a una escala política, amb l'objectiu de trobar un encaix correcte del projecte de la T-Mobilitat entre les tres administracions consorciades a l'ATM després dels canvis a l'Ajuntament de Barcelona i a l'AMB, ja que cal tenir en compte que el projecte venia de la legislatura anterior. La presidenta informa que han arribat a un acord polític que implementen les direccions tècniques de TMB i ATM, i que entre les tres administracions es negocia amb el prestador per pactar un acord per augmentar el control públic del projecte de la T-mobilitat que es concreta en tres punts: que les tarifes habituals i les del futur siguin compatibles o sigui compatibilitzar els dos sistemes tarifaris i que no hi hagi canvi tecnològic i tarifari alhora, en segon lloc més control públic de l'estructura a partir dels centres de controls de dades que es concretaria a través de CETRAMSA (AMB) i controlar més les dades privades que ofereix el nou sistema. En aquests moments, diu la presidenta, s'ha traslladat al SOC la proposta i a la propera reunió ja informarà sobre en quin punt estan les negociacions.

Estat del conveni de bus: Mercedes Vidal comenta que té bones notícies, com saben els assistents, que el passat divendres 10 de juny es va signar el conveni de bus que va ser subscrit per la majoria del Comitè d'Empresa, integrat pels sindicats CC.OO, SIT i UGT. És una molt bona notícia, diu, que simplifica el panorama de gestió de TMB i envia un potent senyal a Metro, en el sentit que és possible superar un conflicte que perjudica l'empresa i sobretot els ciutadans. Els punts més destacats de l'acord de bus són:

- Estabilitat: vigència de cinc anys del conveni des del 2015, per tant fins al 2019.
- Garantia del poder adquisitiu en el marc del finançament del transport públic, amb increments salarial sobre taules de l'1% pels anys 2016, 2017 i 2018 i d'un 1,50% pel 2019.

- Introducció de dues primes, la primera de 200 euros/any per als treballadors que treballin tots els dies de l'any, i la segona de fins a 400 euros/any per objectius corporatius. És una manera més d'abordar un important problema d'absentisme (12% de la plantilla) a l'empresa (tres vegades per sobre de les empreses de referència europea) i confien que aquesta prima ajudi a reduir-lo.
- Creació d'un nou subgrup professional A.1. dins del grup professional de quadres, amb l'oferta als treballadors dels grups 4 i 5 de DITS d'integrar-se a les categories 11 i 12 sense pèrdua de poder adquisitiu. Són problemàtiques antigues, com l'excés de personal fora de Conveni que no hauria d'existir.
- Millora de drets i beneficis socials: manteniment de la jubilació parcial i generació d'ocupació estable, mesures de conciliació de la vida familiar i laboral, formació professional dual.
- Millora de l'organització del treball.

Finalment, la presidenta comenta que la direcció ha adoptat el compromís de fer totes les actuacions tècniques, jurídiques i econòmiques per poder esdevenir el nou operador del tramvia.

Estat del conveni de Metro : La presidenta informa que després de la vaga del Mobile World Congress la direcció ha mantingut una gran quantitat de reunions amb el Comitè d'Empresa en les quals ha intentat avançar en tots els punts del conveni, sense -que fins avui- hagin arribat a un acord satisfactori. I vol deixar constància que la direcció no comparteix el recurs sistemàtic a convocar vagues que pateix la ciutadania de forma reiterada, en concret el milió de persones que cada dia usen el metro, i tot a causa de diferències que no haurien de conduir a la vaga sinó a una solució negociada, com s'ha pogut fer a Bus. Ja que tot i les diferències entre les dues empreses el marc laboral dels acords són el mateix.

Els punts més importants del desacord són:

1. Tema salarial. TMB té per llei el topall de l'1% de la massa salarial de tota la plantilla i no pot fer una oferta superior. La mitjana dels convenis general del sector que s'han tancat, i no només del transport, està entre 0'48 i 0'50. Acaba valorant que al metro està bé que les condicions siguin molt bones, però no poden situar-se tan per sobre d'aquesta mitjana.
2. La part social no vol acceptar el concepte de retribució variable que proposa la direcció de TMB, concepte que sí s'ha acceptat a bus, per estimular l'assistència dels treballadors al seu lloc de treball, ja que avui la companyia pateix un absentisme del 12%, una xifra quatre

cops superior a la d'una empresa similar de metro en altres ciutats, i fer-los partícips així mateix de l'assoliment d'objectius productius corporatius a través d'incentius econòmics fàcilment assolibles.

3. La negativa de la part social a introduir un cinquè torn de treball --ara n'hi ha quatre-- per adequar millor la plantilla als canvis en els hàbits de mobilitat del usuaris del metro (corba de demanda cada cop més plana pel canvi d'hàbits i l'augment del turisme). Els patrons de mobilitat han canviat, segueix la presidenta, hora punta i hora vall s'ha acostat i es difumina la diferència, i s'hi sumem l'ús per part dels turistes que no es regeixen amb aquests criteris. Ara ja no cal concentrar el personal en hora punt, la demanda és més plana, ara es necessita una distribució igual al llarg de tot el dia, ja que no hi ha pics, es necessita uniformement al llarg de la franja de la jornada i aquest objectiu es podria aconseguir amb el cinquè torn.
4. La demanda de la part social pel que fa a l'ampliació del contracte a tot l'any als treballadors que fan les suplències d'estiu, ja que el comitè no accepta canviar la regla que els treballadors fixos agafin vacances només durant els tres mesos d'estiu, de juliol a setembre. El que no farà la direcció de TMB, per responsabilitat, és contractar per a tot l'any un grup de treballadors que fan una suplència durant l'estiu. Això seria acceptable si accedissin a canviar el torn de les vacances.
5. La negativa de la part social d'abordar la qüestió de la classificació professional (evolucionant des de les categories), aspecte imprescindible i d'obligat compliment, ja que es deriva de les previsions de la normativa laboral (Estatuts dels Treballadors). Tenim unes categories prèvies a l'Estatut dels treballadors, diu la presidenta, cal canviar-les i complir el que preveu la normativa general, i no té cap sentit negar-se a això. Recorda que van arribar a un pacte amb sis sindicats però que no es va referendar per l'assemblea el tenir un marc estable per negociar a canvi d'avançar diners. Cal continuar negociant fins a l'acord. Molts d'aquests temes no s'han pogut ni començar a parlar, per tant --conclou-- hi ha molt recorregut a negociar.

Finalment, la presidenta informa que han elevat una queixa al Departament de Treball pels serveis mínim tan insuficients que ha dictat en les darreres convocatòries de vaga del metro del mes de maig.

Acabat l'informe hi ha un torn de paraules en el qual intervenen, els següents consellers:

- El Sr. Joan Torres per preguntar si el canvi de personal de fora de conveni a conveni és per sentència.

La presidenta li respon que no, i explica la sentència de metro, però que a bus no hi ha cap sentència que hi obligui però es vol abordar per bona gestió.

- El Sr. Manel Ferri per preguntar quin és l'escull que hi ha al conveni de metro, ja que s'ha aconseguit a bus, i fa unes reflexions sobre la gran quantitat de gent que està afectada i es planteja què aconseguirien amb aquest tipus de vaga, si és més del que aconseguirien amb la signatura. O bé, som davant d'una vaga política i no reivindicativa.

La presidenta li respon que la situació dels dos Comitès d'Empresa són diversos i tenen sensibilitats diferents. La clau per entendre la situació és la competitivitat entre sindicats.

### **3. Informe de Gestió de TMB.**

La presidenta dona la paraula al conseller delegat que, per començar, comenta que vol canviar en un futur l'estructura d'aquest Informe de Gestió. Comença fent unes breus referències al document que tots els membres han rebut amb antelació tot puntualitzant els següents extrems d'aquest document que tots tenen:

- Remodelació prevista de Passeig de Gràcia a final d'anys.
- Remodelació de 6 trens de la Sèrie 2000.
- Estudis fets en relació a la Línia 9 nord, per augmentar el passatge ja que hi ha la impressió que s'ha arribat a l'estancament per una competència de modes.
- Electricitat, es va adjudicar la licitació d'energia elèctrica en alta tensió per al 2017 a Endesa.
- Busos elèctrics, s'ha fet l'obra del carregador i se segueixen fent proves. Estan a l'espera de les d'estiu amb l'aire condicionat. El resultat de les proves és molt bo i de bona fiabilitat.
- S'ha modificat la línia 110 de la Zona Franca per adaptar-se a recorreguts, i s'ha traslladat a l'AMB la petició de tornar a posar en marxa els busos de barri els diumenges i festius, que l'Ajuntament de Barcelona cobrirà amb el seu pressupost. Recorda que aquests autobusos tenen un aspecte social i per a l'empresa suposaran una pèrdua de cobertura. Caldrà, a l'hora d'informar d'aquest índex, diferenciar les línies ja que són coses diferents.
- Pel que fa a Cultura fan el mateix que en els anys anteriors. Actes commemoratius del metro transversal, tren històric, etc.

- Gestió comercial. El club JoTMBé ja supera els 300.000 membres, ara comença una nova segona fase per buscar nous objectius a superar.
- Premi Acadip 2015, categoria bronze per la campanya “Mou-te contra les malalties minoritàries”.
- Tres estacions de Metro han rebut els Premis FAD d'Arquitectura i Interiorisme.
- Segell de qualitat de l'ICE que prestigia l'empresa.
- L'edat mitjana de la flota de metro ha baixat per l'activació de la L-9, i passa de 14,5 a 14,3 anys de mitjana.

#### **4. Situació del Pressupost a abril 2016.**

Quant al pressupost, diu el conseller delegat, els resultats d'abril han registrat uns ingressos per recaptació superiors al pressupost en 2,6 milions d'euros, degut principalment a una recaptació per sobre del pressupost de Bus. La demanda de Bus i Metro ha disminuït (695 mil viatgers, -0,4% sobre pressupost) que es compensa amb una millora de la tarifa mitjana (0,604 euros, +1,8% sobre pressupost), degut a l'ús de títols, que cal sumar a l'augment de la recaptació dels Transports de l'OCI d'1 milió d'euros aproximadament Això és degut a una demanda superior a la prevista (+176 mil viatgers), a una tarifa mitjana per sota de la pressupostada (6,950 euros, -2,0% sobre pressupost), per la gestió comercial més agressiva. A aquest resultat cal restar-li l'augment que han registrat les comissions, ràpels i bossa ATM, per un import de 530 mil euros. Per tant, diu, tenim una desviació positiva de la Recaptació Neta de 2,1 milions d'euros.



milers d'euros

INGRESSOS				
	ABRIL 2016	PRESSUPOST ABRIL 2016	Variació s/ Pressupost	
			Import	% ▲
Vendes	124.727	122.088	2.639	2,2
Comissions, Ràpels i Bossa ATM	-953	-422	-530	125,6
<b>Recaptació Neta</b>	<b>123.774</b>	<b>121.666</b>	<b>2.109</b>	<b>1,7</b>
Accessoris a l'explotació	7.633	7.360	273	3,7
Pensions per contingències de risc	62,2	0,0	62	--
Subvencions especials	3.042	3.115	-73	-2,3
<b>TOTAL INGRESSOS PROPIS</b>	<b>134.511</b>	<b>132.140</b>	<b>2.371</b>	<b>1,8</b>
<b>Subvencions al servei</b>	<b>58.453</b>	<b>69.937</b>	<b>-11.484</b>	<b>-16,4</b>
<b>Subvenció inversió neta</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
<b>Subvencions L9/L10 - Cànon</b>	<b>30.718</b>	<b>30.718</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>Subvencions rènting de trens</b>	<b>24.977</b>	<b>24.977</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>Amortització leasing 6 trens S 9000</b>	<b>785</b>	<b>785</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>TOTAL SUBVENCIONS</b>	<b>114.934</b>	<b>126.417</b>	<b>-11.484</b>	<b>-9,1</b>
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>249.445</b>	<b>258.558</b>	<b>-9.113</b>	<b>-3,5</b>

milers d'euros

DESPESES				
	ABRIL 2016	PRESSUPOST ABRIL 2016	Variació s/ Pressupost	
			Import	% ▲
Aprovisionaments	6.047	6.399	-352	-5,5
Energia i Carburants	14.374	16.193	-1.819	-11,2
Personal Operatiu	120.714	122.537	-1.823	-1,5
Pensions per contingències de risc	62,2	0,0	62	--
Serveis Exteriors (sense rènting ni cànon L9)	30.436	32.834	-2.398	-7,3
Resta despeses d'explotació	-1.770	518	-2.288	-441,6
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>169.864</b>	<b>178.481</b>	<b>-8.616</b>	<b>-4,8</b>
Amortitzacions	20.960	20.956	4	0,0
Subvencions capital traspassades a l'exercici	-3.421	-3.332	-89	2,7
<b>Amortització Neta</b>	<b>17.539</b>	<b>17.624</b>	<b>-84</b>	<b>-0,5</b>
<b>Despeses Financeres</b>	<b>5.561</b>	<b>5.973</b>	<b>-412</b>	<b>-6,9</b>
<b>Rènting Trens</b>	<b>24.977</b>	<b>24.977</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>Necessitats L9/L10 - Cànon</b>	<b>30.718</b>	<b>30.718</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>TOTAL DESPESES COMPTE DE RESULTATS</b>	<b>248.660</b>	<b>257.773</b>	<b>-9.113</b>	<b>-3,5</b>
Inversió Neta (excés d'inversió s/amortitz.)	0	0	0	-
Amortització leasing 6 trens S 9000	785	785	0	-
<b>TOTAL DESPESES</b>	<b>249.445</b>	<b>258.558</b>	<b>-9.113</b>	<b>-3,5</b>

<b>RESULTAT DEL PERÍODE</b>	<b>Ingressos ▲ 2.371</b>	
	<b>Despeses ▼ 9.113</b>	
	<b>Resultat positiu + 11.484</b>	<b>1</b>

L'informant segueix donant compte del pressupost i diu que la variació dels ingressos accessoris és positiva en 273 mil euros, i la resta d'ingressos propis pràcticament es compensen, amb la qual cosa arribem a un increment dels ingressos en relació al pressupost de 2,4 milions d'euros. Pel que fa a les despeses d'explotació, estan per sota del pressupost en 8,6 milions d'euros, degut principalment a la disminució de les despeses de personal (efecte vaga),

energia i carburants, que sumen un total de 3,6 milions d'euros, a la disminució dels aprovisionaments i serveis exteriors, per un import total de 2,7 milions d'euros, i a la variació de la resta de despeses d'explotació per import de 2,3 milions d'euros, que es deuen principalment a la devolució de l'impost d'hidrocarburs dels anys 2011 i 2012. Algunes d'aquestes despeses es podran consolidar a finals d'anys. I hi ha unes despeses en negatiu que responen a devolucions de l'impost d'hidrocarburs de l'any 2012 i 2013, xifra molt respectable. Falten quantitats pendents.

<i>milers d'euros</i>				
<b>INGRESSOS</b>				
	<b>ABRIL 2016</b>	<b>PRESSUPOST ABRIL 2016</b>	<b>Variació s/ Pressupost</b>	
			<b>Import</b>	<b>% ▲</b>
Vendes	124.727	122.088	2.639	2,2
Comissions, Ràpels i Bossa ATM	-953	-422	-530	125,6
<b>Recaptació Neta</b>	<b>123.774</b>	<b>121.666</b>	<b>2.109</b>	<b>1,7</b>
Accessoris a l'explotació	7.633	7.360	273	3,7
Pensions per contingències de risc	62,2	0,0	62	--
Subvencions especials	3.042	3.115	-73	-2,3
<b>TOTAL INGRESSOS PROPIS</b>	<b>134.511</b>	<b>132.140</b>	<b>2.371</b>	<b>1,8</b>
<b>Subvencions al servei</b>	<b>58.453</b>	<b>69.937</b>	<b>-11.484</b>	<b>-16,4</b>
Subvenció inversió neta	0	0	0	-
Subvencions L9/L10 - Cànon	30.718	30.718	0	0,0
Subvencions rènting de trens	24.977	24.977	0	0,0
Amortització leasing 6 trens S 9000	785	785	0	0,0
<b>TOTAL SUBVENCIONS</b>	<b>114.934</b>	<b>126.417</b>	<b>-11.484</b>	<b>-9,1</b>
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>249.445</b>	<b>258.558</b>	<b>-9.113</b>	<b>-3,5</b>
<i>milers d'euros</i>				
<b>DESPESES</b>				
	<b>ABRIL 2016</b>	<b>PRESSUPOST ABRIL 2016</b>	<b>Variació s/ Pressupost</b>	
			<b>Import</b>	<b>% ▲</b>
Aprovisionaments	6.047	6.399	-352	-5,5
Energia i Carburants	14.374	16.193	-1.819	-11,2
Personal Operatiu	120.714	122.537	-1.823	-1,5
Pensions per contingències de risc	62,2	0,0	62	--
Serveis Exteriors (sense rènting ni cànon L9)	30.436	32.834	-2.398	-7,3
Resta despeses d'explotació	-1.770	518	-2.288	-441,6
<b>TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>169.864</b>	<b>178.481</b>	<b>-8.616</b>	<b>-4,8</b>
Amortitzacions	20.960	20.956	4	0,0
Subvencions capital traspasades a l'exercici	-3.421	-3.332	-89	2,7
<b>Amortització Neta</b>	<b>17.539</b>	<b>17.624</b>	<b>-84</b>	<b>-0,5</b>
<b>Despeses Financeres</b>	<b>5.561</b>	<b>5.973</b>	<b>-412</b>	<b>-6,9</b>
<b>Rènting Trens</b>	<b>24.977</b>	<b>24.977</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>Necessitats L9/L10 - Cànon</b>	<b>30.718</b>	<b>30.718</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>TOTAL DESPESES COMPTE DE RESULTATS</b>	<b>248.660</b>	<b>257.773</b>	<b>-9.113</b>	<b>-3,5</b>
<b>Inversió Neta (excés d'inversió s/amortitz.)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
<b>Amortització leasing 6 trens S 9000</b>	<b>785</b>	<b>785</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL DESPESES</b>	<b>249.445</b>	<b>258.558</b>	<b>-9.113</b>	<b>-3,5</b>
<b>RESULTAT DEL PERÍODE</b>			<b>Ingressos ▲ 2.371</b>	
			<b>Despeses ▼ 9.113</b>	
			<b>Resultat positiu + 11.484</b>	<b>1</b>

Finalment, comenta que quant a les inversions, s'han activat inversions per un total de 8,2 milions d'euros, front a un pressupost anual de 87 milions d'euros. Cal tenir en compte que a començaments d'any les activacions d'inversions tenen un ritme lent, que es va recuperant gradualment, així com que la major part d'inversió de l'any, que provindrà de l'entrada de nous autobusos, es produirà a finals d'any. A 30 d'abril hi ha inversions compromeses per import de 90,5 milions d'euros.

Hi ha un torn d'intervencions de diversos consellers que comença el Sr. Quim Forn que pregunta si hi ha canvis pel que fa a la valoració del Bus Turístic, i demana el cost i les línies del servei. Així mateix pregunta qui assumeix el cost de les línies de barri, i què té a veure l'AMB amb aquestes línies.

El conseller delegat, diu que és l'ATM i no l'AMB qui ho ha d'autoritzar, que els diumenges es recuperarien totes les línies, i que el cost seria una mica menys d'1,3 milions, per tant aquest any 2016 el cost seria d'uns quatre-cents mil euros, a partir de setembre. Més endavant passaran una nota amb el cost, les línies i els dies que cobriran aquestes línies de barri.

El Sr. Martí Prat demana la planificació de la xarxa ortogonal que falta posar en marxa i quan en podran disposar.

La presidenta li respon que hi ha una proposta tècnica que es començarà a compartir amb els Districtes i abans de sortir a Participació la proposta tècnica passarà al territori per tal que l'enriqueixin, corregeixin i millorin, i després a la tardor hi haurà un procés participatiu, i que l'aplicació començarà –encara no se sap quan- però en aquest mandat.

El Sr. Martí Prat insisteix que hi deuen d'haver uns objectius a aplicar a aquest procediment, el qual deu tenir un calendari, i li agradaria tenir-los.

La presidenta li respon que tot és progressiu, que el cronograma i la temporalitat dependrà de la qüestió tècnica, per exemple les obres a fer a la xarxa, etc. No és una qüestió de l'operador.

El Sr. Martí Prat insisteix a tenir l'estudi de l'impacte pel que fa al Tramvia, que diu que és la tercera vegada que ho demana.

La presidenta, diu que respon al mateix procés que el tema anterior. El Tramvia, per a l'Ajuntament, és una línia més de la Xarxa ortogonal i s'ha de definir amb aquesta, han d'encaixar, són dues coses que avancen en paral·lel, ja que fins ara no disposen dels estudis finals de la xarxa ortogonal ja que els estudis del Tramvia han estat estimacions. És una qüestió més política que tècnica que correspondria a l'Ajuntament. Encara no tenen totes les dades concretes de les dades finals, falta el procés participatiu, etc.

El Sr. Martí Prat pregunta pels estudis de demanda dels quals disposin.

El conseller delegat li diu que a "l'entorn col·laboratiu" que han vist a la carpeta hi ha els estudis dels que parla.

El Sr. Joan Torres pregunta si hi ha dates per a la implementació del l'acord de la T-Mobilitat. I la presidenta li respon que no hi ha calendari. Ara hi ha acord –com ha dit– entre les tres administracions. Primer han d'arribar a l'acord amb Soc-Mobilitat previst a l'octubre.

Intervé el Sr. Ferri per plantejar diverses qüestions, com són:

- Felicitar pel projecte Kango, el qual s'hauria de difondre més.
- Què s'ha previst sobre el col·lapse a l'intercanviador de Verdguer L5 i L4, en hores punta.?
- L9 Sud, reclamar un treball més acurat per aconseguir incrementar el nombre d'usuaris a la nova línia de metro amb la mobilitat laboral, cal fer un treball de gestió de la mobilitat, que pot implicar l'elaboració d'un projecte específic en aquell territori per aconseguir més usuaris de les diferents empreses radicades al llarg del traçat de la L9 Sud, cal reflexionar amb l'oferta d'aparcament lliure existent i analitzar quines accions es podem emprendre per a racionalitzar l'aparcament i aconseguir traspàs del cotxe privat al TP. Caldrà fer un Pla de Mobilitat de tot el sector per on transcorre la L9 sud.
- Cal demanar que s'aturin més trens a l'estació Renfe del Prat de Llobregat, no s'entén que s'hagi fet la inversió que s'ha fet i que els trens no parin al Prat per poder intercanviar.
- Replicar el senyal d'informació del trens de Renfe a l'estació del Prat als panells del metro en la línia L9 sud, i també a la L-1, el tramvia, etc.
- La parada de l'Hospital del Mar hauria de tenir un altre nom.

El Sr. Oscar Ramírez en relació al tramvia reclama l'afectació a les línies d'autobusos actuals, la demanda si el traçat fos per la Diagonal.

El Sr. Koldo Blanco demana que es tingui en compte la millora de l'accessibilitat universal a tota la xara ja que hi ha alguns intercanviadors de metro que són deficients.

El Sr. Lluís Cerdà planteja que cal pensar si no estem doblant la L-9 amb algunes línies d'autobusos. I voldria saber quants busos elèctrics hi ha.

El Sr. Sergi Alegre intervé per assenyalar un problema de la L-9 Sud, que quan la parada és a més de cinc-cents metres d'on és la gent, aquest fet és dissuasiu per agafar la línia. Cal pensar en transport complementari. I cal pensar que passin més trens a pel Prat.

El Sr. Ricard Font intervé per posar en relleu que estan treballant en l'estudi de la demanda per adequar-la i acumular les parades i reconfigurar l'entrada en servei de Tarragona i direcció al Prat. Hi haurà una nova proposta

El Sr. Enric Cañas recorda que la remodelació o obres de parada, pel que fa a la Mobilitat reduïda, depèn de la Generalitat i mirarà el tema dels busos elèctrics, però hi ha els que no estan en servei que no compten (els de càrrega d'oportunitat que ara acabaran les obres de càrrega) i els dos elèctrics purs, no hi ha previst comprar-ne més.

##### **5. Nomenament del nou representant del Consell de Mobilitat.**

El Sr. Antoni Poveda recorda que l'AMB té un Consell d'Alcaldes per parlar de la contaminació i per tractar amb la Diputació i la Generalitat de Catalunya, ja que s'han de fer canvis amb el màxim consens de la ciutadania, però assenyala que aquests canvis s'hauran de fer, són importants. Hi ha els plans de mobilitat sostenible que preveuen carrils bicis, etc. i també hi ha previst plans de transport públic per això l'AMB ha creat el Consell de Mobilitat, al qual hi han convidat una cinquantena d'organismes dels quals 36 Ajuntaments de l'AMB. Cal recordar que el transport és responsable del 60% de la contaminació que patim, és per això que cal informar i fer propostes amb el màxim consens de la situació que es viu.

El Consell vol ser un instrument per fer propostes sobre aquests temes conjuntament amb d'altres entitats com són la Diputació, etc. Ara està en fase de diagnosi, per fer el Pla de Mobilitat de trenta-sis municipis, i caldrà fer el Pla de Mobilitat de l'AMB. Un dels representants convidats correspon a TMB.

Se sotmet a votació la proposta de nomenar el Sr. Enric Cañas Alonso com a representant de TMB al Consell de la Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que és aprovada amb el vot unànim del Consell d'Administració.

#### **6. Acord d'interposició de Contenciosos Administratius.**

El conseller delegat dóna compte del fet que ell pot representar les empreses davant de les Administracions, tribunals, etc., però la llei de la jurisdicció contenciosa demana que quan l'entitat interposi un procediment contenciós administratiu hi consti la voluntat de l'òrgan que té la competència d'acordar exercir l'acció de recórrer.

El secretari informa que l'article 45, 2d) de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, Reguladora de la Jurisdicció Contenciosa Administrativa demana que entre els documents que acompanyen l'escrit d'interposició o l'escrit amb què s'inicia el recurs contenciós-administratiu l'ha d'acompanyar “el document o documents que acrediten el compliment dels requisits exigits per entaular accions les persones jurídiques d'acord amb les normes o estatuts que li siguin d'aplicació...”

El conseller delegat exposa els acords que sotmet a l'aprovació del Consell d'Administració:

- “Aprovar la interposició d'un recurs contenciós administratiu contra la resolució dictada per la directora de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades el 12 de maig de 2016 en relació amb el recurs de reposició interposat per Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA contra la resolució de 4 de març de 2016 dictada en el procediment sancionador núm. 44/2015”
- “Aprovar la interposició d'un recurs contenciós administratiu contra l'Ordre TSF/2016, de 15 de juny, de la consellera de Treball, Afers Socials i Famílies, per la qual es garanteix el servei essencial de transport de viatgers que efectua l'empresa Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, a la zona del Barcelonès”

El senyor Cañas especifica que el primer es proposa ja que s'ha esgotat el procediment administratiu i s'ha interposat el contenciós administratiu. El segon per raó d'urgència no s'ha pogut enviar amb l'Ordre del dia. Tots dos corresponen a FMB, SA.

El Sr. Quim Forn demana la paraula per mostrar la seva sorpresa que l'acord contra els serveis mínims i que no consti a l'Ordre del dia, i a més –diu- se'n parla des de fa dies i s'interposa contra la Generalitat. A més hi ha la qüestió de l'origen d'aquests serveis mínims que es

pactaren amb els sindicats. Vol saber si s'ha tractat amb els sindicats i si s'ha canviat, i s'ha modificat el pacte.

El Sr. Oscar Ramírez vol saber si s'han impugnat i estem acomplint un tràmit i creu que no s'hauria de votar aquest extrem per no estar a l'ordre del dia i no estar ben documentat.

El Sr. Ricard Font intervé per aclarir que els serveis mínims que apliquen des de la Generalitat, pel que fa a transports provenen dels “Acords Freds” del 2008, que el seu Departament han volgut en ocasions anar més enllà, en el marc d'una negociació col·lectiva però no han pogut. Els canvis que es vulguin fer suposaran, segueix el Sr. Font, la modificació d'aquests acords. No és el mateix canviar serveis mínims a Renfe o a FGC o a TMB.

El Sr. Antoni Poveda intervé per recordar que fa uns deu anys es van establir aquests acords, i aplicar ara en aquest àmbit conceptes de fa deu anys està desfasat. L'ús de segons quines parades s'ha doblat, hi ha línies sense conductor, etc. Això ha canviat molt. Cal ser sensibles a aquests canvis, i aquest acord puntual davant d'una vaga de fa deu anys s'hagi d'aplicar ara, després de tants anys, no té sentit.

El Sr. Ricard Font diu que van ser uns acords pel futur, tot i que està d'acord a canviar-los.

El Sr. Enric Cañas demana excuses per haver-ho plantejat així amb urgència. Però els serveis mínims estan plantejats i s'apliquen, i hauran de tancar estacions per poder-ho aplicar, i potser més d'una. Recorda que no hi ha “acords freds” per vagues parcials, és sobre vagues generals o totals durant uns temps, no se sap com fer per amagar trens durant la vaga parcial –per exemple-, no se sap com s'haurà d'aplicar. La seguretat quedarà compromesa. Així mateix, hi ha gent que només pot anar amb metro que no els podem deixar entrar a la xarxa. Paradoxalment, per poder complir els serveis de la vaga parcial i garantir la seguretat haurien d'anar a treballar tota la plantilla.

El secretari recorda que l'Ordre de la consellera va ser signada amb posterioritat a enviar l'Ordre del dia, per això s'ha plantejat per urgència.

El secretari llegeix els acords que se sotmeten a votació al Consell d'Administració, el qual acorda per unanimitat la proposta d'interposar el recurs contenciós administratiu contra la resolució de l'Autoritat Catalana de Protecció de dades. I per set vots a favor, tres en contra i

una abstenció interposar un contenciós administratiu contra l'Ordre de la consellera de treball, Afers Socials i Família per la qual es garanteix el servei essencial de transport de viatgers.

#### **7. Torn obert de paraules.**

Intervé el Sr. Manel Ferri per informar que li han atorgat el premi europeu de Talent in Mobility en la categoria d'usuari mes votat d'entre totes les candidatures.

La presidenta el felicita en nom de tots els membres del Consell.

El Sr. Lluís Cerdà intervé per mostrar el seu parer sobre la conveniència de renovar la flota i per tant comprar autobusos articulats per a la nova xarxa ortogonal per una banda, però al mateix temps hi ha el transport de proximitat a tenir en compte amb autobusos petits. Per altra banda, diu que convé fer un estudi del servei de proximitat de busos amb autobusos petits, i pensar-hi per saber quins autobusos cal comprar pel futur. Finalment, diu que l'aplicació de mòbil de TMB caldria canviar-la i fer-la més operativa. Cal treballar-ho.

#### **8. 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 deu de tres de la tarda.

Oriol Sagarra Trias

Vist, i plau  
La presidenta