

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

Consell d'Administració del 18 d'octubre del 2016

Barcelona, quan són dos quarts de deu del matí del dia 18 d'octubre 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 7 d'octubre 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 dimarts 18 d'octubre a les 9'30 hores 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. Lectura de l'acta de la reunió anterior.
2. Informe de la Presidència.
3. Informe de Gestió
4. Situació del pressupost a agost 2016.
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: Jordi Mas Herrero, Joan Torres Carol, Joaquim Forn i Chiariello, Josep M Garcia Mompel, Sergi Alegre Calero. Martí Prat i Huertas, Josep Garganté i Closa i Enric Ticó i Buxadós.

S'han excusat per la seva absència els senyors Manel Ferri Tomàs, i Ricard Font i Hereu que ha delegat el vot en el Sr. Enric Ticó i Buxadós.

També hi són presents, com a convidats, els Srs. Sebastián Buenestado Caballero, Jordi Muñoz De Andrés, José Manuel Jurado Villena i Ricard Riol.

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.

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 29 de setembre de 2016, que s'ha enviat a tothom. Davant la negativa dels assistents, per unanimitat accedeixen a donar-la per llegida.

Els reunits estan d'acord amb la literalitat de l'acta.

2.- Informe de la Presidència.

La presidenta comença el seu informe comentant les dades de demanda del mes de setembre, que els assistents poden seguir per projecció a la pantalla, i n'assenyala la demanda acumulada a metro –sense homogeneïtzar- amb una tendència a la baixa degut a les vagues del primer semestre, sobretot a les de zel més que a les específiques, i això es veu quan analitzem les dades homogeneïtzades acumulades, els resultats de les quals són d'un menys 0'7%. En el cas de bus, diu, hi ha unes dades molt positives del 5,63% sense homogeneïtzar, però cal tenir en compte que el setembre té dos feiners més, amb tot, un cop homogeneïtzades les dades segueixen sent molt positives, d'un 4,30 % d'increment acumulat al mes de setembre. Pel que fa al conjunt de TB i metro hi ha un increment petit del 0'87 % homogeneïtzat, que no deixa de ser una xifra millor que la del darrer trimestre, i això dóna una idea que, malgrat la situació de conflictivitat en la que ens veiem immersos, la companyia manté una situació correcta, que seria excel·lent si estiguessin en una altra conjuntura, i en línia amb la resta de xarxes del conjunt del sistema de transport públic. I això, assenyala la presidenta, es conclou de les dades de setembre de l'ATM que confirmen un increment molt positiu, essent probable que al finalitzar l'any s'hagin superat els 950 milions de viatgers, que seria rècord històric. La resta de sistemes de transports també van

bé, i podem veure que bus està entre els que més creixen en els sistema ATM, després dels busos interurbans i del tramvia. Aquestes xifres donen a entendre que el transport públic està en un molt bon moment i que la companyia en aquesta conjuntura té un posició correcta a l'ensem que complexa.

La presidenta segueix, a continuació, exposant l'estat del conveni de metro, que, diu, és la negociació col·lectiva que queda per acabar, i recorda que en el primer semestre del 2016 es van convocar dues vagues de vint-i-quatre hores i tretze d'aturades parcials, i que el set de juliol es va fer un pacte amb els treballadors per tenir un espai estable de negociació que ha permès seguir avançant en la negociació del conveni. Avui mateix apareixien en premsa notícies relacionades amb aquesta qüestió, esmentant la concreció màxima de la proposta de negociació. En aquests moments informa que com a empresa han ofert el màxim d'increment de sou que permet el marc normatiu i obrir mesos de diàleg per a la resta de temes –bàsicament la classificació professional que és per on vindrà la resta d'increment. L'increment està fixat per llei, però a metro no hi ha una classificació professional, ja que l'actual sistema de categories és prèvia a l'Estatut dels Treballadors. Això es va solucionar a bus fa uns quants anys i a metro, on fa anys que hi estan obligats, no s'ha fet, i ho volen fer amb aquest conveni. Concloent, comenta la presidenta, com a empresa estem molt compromesos tant de paraula com per escrit a mantenir les actuals condicions de treball i recuperar la plantilla a nivells de 2013, segons s'ha pactat amb la representació sindical, i per a aconseguir tot això demana el suport de tots els consellers en aquest tema i en aquesta conjuntura. Estan fent un gran esforç com a empresa per mantenir les condicions de treball que són referent respecte d'altres empreses públiques, per no parlar ja de les privades, i cal tenir present que pel que fa a Convenis Col·lectius a Renfe per exemple l'ha tancat en un 1 %, o a Seat amb un 0'5 %, nosaltres estem proposant un 1 % i millores addicionals, gràcies al fet que queda la classificació professional a abordar. Espera poder avançar conjuntament, ja que la definició està arribant al final ja que no queden aspectes a concretar sinó per polir.

El següent tema que aborda la informant són els busos de barri en festius que en aquest darrer període han entrat de nou en funcionament, i s'ha fet conèixer amb uns rètols que deien “el bus de barri no s'atura”, perquè els usuaris sabessin que tornaven a estar disponibles en festius. El servei tot i no tenir una demanda excessiva, cal tenir en compte que són vitals per a la gent gran i sobretot en barris amb orografia complicada, en els quals aquest servei és sovint l'única via per poder moure's i sortir de casa. En els propers mesos

informarà de l'evolució del passatge, però assenyala que en els processos participatius de l'Ajuntament aquesta temàtica apareixia com una de les reivindicacions més assenyalades.

Més envergadura té, diu, la Va fase de la xarxa ortogonal de bus, que és la final, on avaluen tots els canvis. Informa que s'ha posat en marxa un procés participatiu intens de cara a la configuració d'aquesta darrera fase, que té dues subfases, que es durà a terme al més aviat possible. La idea és definir totes les línies en una fase de participació única i després implementar-les a la velocitat més ràpida possible. Aquest procés s'allargarà tot el 2017 i el 2018, no és –diu- senzill i s'hi avaluaran les necessitats dels diferents barris de la ciutat, que són moltes i es veurà quines d'aquestes propostes hi ha capacitat per a absorbir-les. Informa que les dades de passatge de les actuals línies són cada cop millors, però en canvi la velocitat comercial continua sent baixa, i aquesta és una premissa bàsica. Des de l'Ajuntament estan treballant de manera coordinada amb TMB per a resoldre-ho, bàsicament, amb més carrils bus i una millor prioritització semafòrica. Des de l'empresa tenim l'obligació de fer una anàlisi de quins són els punts més complexos per a l'operativa per tal de trobar-hi una solució conjunta. Vol assenyalar que no és fàcil, ja que Barcelona està patint un increment de trànsit que per sort està per sota de la mitjana dels increments de viatges, o sigui la gent prefereix moure's en transport públic i això és una bona notícia. Però l'ús del vehicle privat afegeix complicacions a l'operativa. Durant aquest període de 2017 i 2018 treballaran no tan sols en la millora de les línies sinó en la prioritat i en el servei.

I, finalment i com a darrera qüestió, la presidenta informa d'una bona notícia com és la incorporació de dos nous autobusos elèctrics biarticulats a la L-16 (Zona Franca-Fòrum), que no és un projecte nou sinó treballat durant molts anys a la companyia, el projecte Zeus finançat per la Comissió Europea. Són busos amb un sistema de càrrega diferent, que no es carreguen tota la nit, sinó amb bateries més petites –per tant de menys pes- que es carreguen de forma ultraràpida al principi i al final de la línia amb molta potència i alta intensitat. És una tècnica que situen a Barcelona i a TMB molt a l'avanguardia i recorda que segons l'UITP, TMB tenia la flota més neta d'Europa, i si volem seguir essent-ho, és una qüestió dinàmica que requereix un esforç constant en inversió. Fa pocs dies –diu- que estaven a Brussel·les plantejant les noves condicions de finançament dels programes de renovació de flota de les diferents ciutats europees, i allí hi va veure plantejaments molt ambiciosos pel que fa a la renovació de les flotes. TMB no es queda enrere però aquestes

qüestions van tenint més importància i tothom vol posar-se al dia, cal estar preparats i poder-hi donar resposta.

Pel que fa al que es va informar en el darrer Consell sobre les qüestions de transparència i les implicacions per a la companyia, i no pel que fa a la publicació activa sinó al dret d'accés a les dades, passa la paraula al senyor Cañas el qual informa que la GAIP (Comissió de Garantia del dret d'Accés a la Informació Pública, els va fer arribar un requeriment d'ajornar el lliurament de la informació al reclamant, per donar temps als treballadors que havien interposat el Contenciós administratiu si volien demanar mesures cautelars, i estan a l'espera que passi aquest termini. Per altra banda, informa que van demanar l'aclariment a l'Agència de Protecció de Dades per saber si la documentació preparada vulnerava cap dret, i els han informat que són correctes i no vulnera cap dret.

S'obre un torn de paraules en el qual demanen la paraula, en primer lloc el Sr. Forn el qual demana si li poden concretar les fases de la Xarxa de Busos que ha comentat la presidenta, si hi ha una fase on es defineixen les línies de la nova fase i les altres i que l'execució es farà durant dos anys. La Sra. Casals demana si la presidenta pot fer una avaluació del dia sense cotxes. El Sr. Rodríguez demana més explicacions de la Nova Xarxa i el fet que desaparegui la línia D-30 que va per la Diagonal i com això afecta la resta de línies. El Sr. Blanco també demana com queda la línia D-30 que creu que ha d'implantar-se perquè la Nova Xarxa funcioni completa i cusi les altres línies per la Diagonal, així com creu que reforçarà aquesta avinguda mentre es construeixi, en el seu dia el tramvia per la Diagonal.

El Sr. Garganté demana la paraula i comença puntualitzant que a la seva intervenció la presidenta ha parlat de "vaga de zel" en el servei de Metro, i estima extremadament greu que utilitzi aquesta expressió i el preocupa que es vulgui criminalitzar d'aquesta manera complir amb les directrius de conducció i de seguretat i salut. Diu, que té la sensació que la presidenta no és gaire conscient que amb aquesta descripció sembla que no li importa posar en perill les persones que utilitzen el servei de Metro de TMB. Segueix la intervenció dient que en relació al discurs cofoista i ja habitual de la presidenta en relació a la negociació del conveni de Metro just avui, casualitat de les casualitats perquè aquest Consell havia de ser la setmana vinent, es realitza en aquest mateix moment una Assemblea de treballadors i treballadores d'aquesta empresa per la recollida de signatures de centenars de treballadors i treballadores de la plantilla. Li sembla que l'ambient estarà calent per com ha anat (o millor

dit per com no ha anat) la negociació durant aquests mesos. A més a més, troba inacceptable que el conseller delegat es negués a rebre els representants de la plantilla el 14 d'octubre passat, al·legant que només havia citat el president del Comitè d'empresa. En aquest punt diu que vol recordar els punts de l'ordre del dia de l'Assemblea dels treballadors i treballadores de Metro d'avui: Externalitzacions, pressió i sancions a treballadors, espai de negociació, atacs al dret de vaga, negociació de conveni i accions a prendre.

En aquest sentit, torna a exigir que s'aturi, si és que s'ha iniciat, el procés judicial contra el dret de vaga que aquest Consell va posar a votació el passat 22 de juny, de manera irregular, ja que no estava a l'Ordre del dia. Així mateix, recorda que encara no s'han entregat, ni fet públiques les dades que les resolucions de la Comissió de Garantia del Dret d'Accés a la Informació Pública va exigir. Transcorreguts, doncs, prop de dos mesos, diu, d'ençà que es va exhaurir el termini màxim atorgat per la GAIP en l'apartat tercer de la Resolució de 7 de juliol de 2016, i més de set mesos després de la sol·licitud inicial d'accés a aquesta informació pública, de 29 de febrer de 2016, queda clar que TMB, a data d'avui, continua sense haver lliurat la informació sol·licitada, que hauria d'haver lliurat com a màxim l'11 d'agost de 2016. Aquesta informació, a més, no es troba afectada pel nou termini establert per la Resolució de 28 de setembre de 2016. Així mateix, l'apartat 30.2 del Manual de reclamació davant la GAIP estableix que, si l'incompliment pot constituir una infracció tipificada per la Llei 19/2014, la GAIP ho posarà en coneixement de l'autoritat competent perquè iniciï el procediment sancionador corresponent. Així, els fets esmentats, indiciàriament, podrien ser constitutius de diverses infraccions administratives de les previstes a la Llei 19/2014 en matèria de dret d'accés a la informació pública, com ara les previstes a les lletres a) i b) del seu article 77.2; les previstes a les lletres a) i h) de l'article 78.2; i la prevista en l'article 79.1. L'òrgan competent per ordenar, si escau, la incoació del procediment sancionador, és la presidència de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, d'acord amb l'article 84.3 i la lletra c) de l'article 86 de la Llei 19/2014, en relació amb la lletra p) de l'article 11.3 de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en la mesura que TMB és un ens instrumental d'aquesta administració local. Per tant, el procediment sancionador que s'hauria d'obrir, ironies de la història, l'hauria d'ordenar la presidenta de l'AMB, que –diu- igual els sona el seu nom: Ada Colau.

Segueix l'intervinent, dient que vol tornar a recordar la petició que un o una representant de les plantilles de Bus i Metro (decidides com ells i elles ho creguin convenient) estiguin

presentes en aquest Consell d'administració. Així mateix, vol informar de la petició veïnal pel retorn dels diumenges i festes oficials del servei de Bus de la línia 91. En concret, el mes de gener de 2012 TMB va suprimir el servei els diumenges i festius de la línia d'autobús 91. La línia 91 uneix la Bordeta amb la Rambla, aquesta línia permet accedir a les connexions amb la xarxa principal de transport públic de Barcelona. Aquesta eliminació va ser una decisió política, presa sense tenir en compte les especials condicions sociodemogràfiques del barri, ni les queixes i l'oposició de les entitats i el veïnat de la zona. La Bordeta, i especialment el nucli antic i dels voltants de l'església de Sant Medir, té un percentatge de població molt envellida i pateix unes condicions econòmiques precàries. Al mes de setembre la línia 91, a diferència d'altres línies, no s'ha recuperat en diumenges i festius. El Districte de Sants-Montjuic va aprovar per unanimitat, per tots els grups polítics que hi ha en aquest Consell d'Administració, el retorn del servei els diumenges i festius de la línia d'autobús 91, i que es faci com més aviat millor, sense que l'accés al transport públic del veïnat de la Bordeta hagi de dependre de la posada en funcionament de la nova línia de la xarxa ortogonal de bus.

La presidenta respon les diferents intervencions i comença aclarint que el 91 no és un bus de barri que és de la flota i que ella es referia a increments de demanda de servei de diferents línies i aquesta podria ser una però n'hi ha d'altres; quant a la Nova Xarxa de Bus (NXB) el que estan fent –diu– és en primer lloc explicar la proposta tècnica als diferents Districtes així com en el Pacte de Mobilitat, i acte seguit analitzaran les propostes de cobertura de transport que reben i quines queden cobertes per la NXB, quins són els serveis complementaris que caldrà mantenir i quines són les propostes extres, i acte seguit caldrà valorar-ho des del punt de vista pressupostari i veure si hi ha recursos per a destinar a aquests serveis extres no inclosos a la NXB. El que no quedi cobert s'haurà de prioritzar per donar-hi compliment. Tot això pel que fa al desplegament. És primordial fer una anàlisi i definició de conjunt per veure les demandes i necessitats i, un cop feta, miraran com fer-ne la implementació, al més aviat possible.

Pel que fa a d'altres qüestions, pren nota de l'assistència al Consell dels representants sindicals, ja que se'n pot parlar un cop tancat el conveni col·lectiu, sempre –però– tenint en compte, com es fa a totes les empreses, que el Consell no és l'espai on es tracten de manera preeminent qüestions laborals, però sí que s'hi poden tractar aquestes, però és l'espai

per aportar la visió dels aspectes generals, i s'hi poden tractar temes específics com s'ha fet a l'inici de la negociació dels convenis, i es pot anar fent.

Quant al tema del tramvia i la D-30, recorda que ho ha dit en d'altres llocs, i per a ella la D-30 es diu tramvia i TMB vol incrementar la presència en aquesta línia precisament perquè reverteixi, a més d'un servei millor per a la companyia i pel servei, en la intermodalitat de la NXB i amb totes les línies de metro que pugui unir el tramvia, i amb la participació efectiva de la companyia, per tant, el desplegament de la NXB va lligat a d'altres projectes d'increment de transport públic en superfície com és el tramvia. Està per veure, diu, en aquest moments, com es farà això temporalment fins que no s'hagin definit les línies de substitució que van per la Diagonal i com ho cobrirà el tramvia.

Finalment, sobre el dia sense cotxes diu que va ser un experiment interessant que va comptar amb la col·laboració de TMB que va col·locar el màxim de servei possible de les dues xarxes. I recorda que les xarxes es poden reforçar en punts concrets no a tota la xarxa ja que tenen el màxim de servei en funcionament. En qualsevol cas, es va fer un esforç i el resultat va ser molt positiu amb uns increments de passatge a totes les xarxes de l'ATM, i vol des d'aquí agrair a FGC el traspàs constant de dades durant el dia, que anava en paral·lel, acabant amb un 6% d'augment que és una dada més que positiva i revela que les restriccions de trànsit a la ciutat són possibles amb el servei actual de servei públic, i es va restar del transport privat amb l'estructura actual de xarxa i sense causar grans distorsions, i acaba assenyalant que això és un missatge molt important ja que demostra que estem preparats per donar resposta i cobrir el servei, i ser -com hem de ser- una eina per a restringir el trànsit per qüestions ambientals.

El senyor Cañas, intervé per especificar que ell va citar el president i els secretari del Comitè d'Empresa al despatx i els va esperar, i es van presentar un representat de cada sindicat i ell els va fer veure que havia citat a dues persones i que si volien un altre dia podien fer una altra reunió (sempre ha rebut a qui ho ha demanat i amb menys de vint-i-quatre hores), però que ell no els podia rebre perquè fer-ho seria suplantar la taula de negociació, que els va fer veure que si volien podien passar les persones que ell esperava, i van optar per marxar.

El Sr. Martí Prat demana la paraula per preguntar i plantejar que si donen per bo l'estudi de Zenit per a la implantació del tramvia, per davant d'altres alternatives com el bus elèctric, i ja es pot contrastar i treballar, caldria ja analitzar el cost/benefici tant social com mediambiental, com de rendiment econòmic, per a la ciutat i per a TMB.

El Sr. Josep Garganté intervé per puntualitzar que la presidenta es deu haver confós perquè en cap cas ha mencionat que la línia 91 sigui un Bus de Barri, si no que ha afirmat que al setembre es va retornar aquest servei en diumenges i festes oficials, però no el mateix servei a la línia 91. Aquesta manca de transport relacionada amb el 91, diu, encara és més greu perquè, des que van suprimir les urgències del CAP de Numància, el veïnat de la Bordeta és atès d'urgències a Manso, on només s'hi arriba amb aquesta línia, i per tant els diumenges i festius les persones no poden comptar amb aquest servei. Repeteix que tots els grups polítics que són aquí representats van votar-hi a favor en el Districte de Sants-Montjuic, d'aquesta demanda veïnal, i els insta que compleixin. Segueix dient que vist que la presidenta ha tret el tema dels busos de barri li agradaria comentar que el model més vell de bus de barri que encara està en funcionament té les següents característiques: escales, 8 seients i porta lateral de conducció. Després va venir un nou model de Bus de Barri. Sense escales, 12 seients i sense porta lateral de conducció. I l'últim model adquirit torna a tenir escales, 6 seients i portes laterals i darrere inútils, i que - segons l'han informat-, diu, la rampa per cadires queda per sota de la plataforma i la vorada i no es pot treure. I diu que no es poden posar aquest Busos a segons quines línies per aquest motiu. Demana conèixer l'explicació de la compra d'aquest nou model que genera aquesta situació que ha comentat. Així mateix, i escoltant a la presidenta i al conseller delegat, diu, els recorda que el que no estan complint en relació al GAIP és la resolució del 7 de juliol i no ho estan fent en el que pertoca a Relacions Llocs de Treball (RLT). Té clar que la resolució que parlava de l'octubre s'ha allargat a novembre. Estarà atent -diu- si la compleixen o tampoc o fan.

El Sr. Blanco intervé per lamentar que la D-30 que és un tema tècnic es converteixi en tema polític, ja que els anys 2017 i 2018 el tramvia no serà a la Diagonal, i durant aquest temps no tindrà servei quan ja el preveia la NXB, quan entri en servei el tramvia seria una mera substitució amb el mateix recorregut. La decisió política és no implantar la D-30.

El Sr. Ricard Riol intervé per, en primer lloc, agrair la invitació a venir a aquest Consell. Explica les actuacions que fa l'associació a la que pertany i de manera especial la que va

començar amb FGC i també amb RENFE, que malauradament es va acabar, de seguiment juntament amb els operadors en representació dels usuaris, ara –diu- aprofitaran aquesta oportunitat que se'ls brinda per col·laborar a fer més gran la xarxa del transport públic. Quant a la definició de la NXB, assenyalava tres punts que considera crítics. El primer és que ha acabat la fase més fàcil i ara comença la de les grans línies i eixos que no tenen referents i aquesta xarxa requereix molt de diàleg, concertació política i estudi, ja que és la més ambiciosa, hi ha reptes urbanístics important (com han estat les súper-illes). En aquest punt lliura tres informes a la presidenta que fan referència al Poble Nou i les línies horitzontals entre el litoral i la Gran Via on només hi ha una línia i no n'hi ha prou, a les Corts (que està en redacció) i la possibilitat de la unidireccionalitat que es podria produir a la Travessera de les Corts i a l'avinguda de Madrid amb Berlin i l'H-8 (tercera línia amb més passatge de la NXB) i H-10 en un sol sentit i caldria carril bus en contra direcció, i finalment el tercer és sobre com fer que el tramvia millori la NXB, i abandonar la confrontació bus/tramvia. Demana poder-los enviar a tots els consellers.

La presidenta agraeix la intervenció i la implicació i participació de la societat civil. Sobre el tramvia recorda que els estudis estan fets i falta saber com implementar-lo i com hem d'incrementar la participació de TMB. Políticament no hi ha dubte que el model és el del tramvia per la Diagonal, ara cal crear el consens i veure com TMB hi guanya tant en operació i complementarietat de la xarxa actual com en la participació efectiva dins d'aquest projecte. I els estudis Zenit i d'altres fets per l'Ajuntament són bons, però el que cal es veure com des de TMB incrementem la presència en el nivell de gestió, i ara s'estan fent els estudis i els càlculs de l'impacte en demanda, etc. i no es farà res que perjudiqui a TMB, al contrari es vol incrementar la presència perquè hi guanyi en qualsevol cas.

El Consell d'Administració es dona per informat.

3.- Informe de Gestió.

El Sr. Cañas presenta l'informe de Gestió dient que vol assenyalar les principals novetats respecte del darrer Consell. I breument comenta:

- Que hi ha 140 estacions adaptades, que suposen el 90,90% del total d'estacions, i hi ha 14 estacions amb projectes en redacció per part d'infraestructures.
- Que hi va haver el tall de metro per obres de la L-2 tram La Pau-Badalona Pompeu Fabra, que és una obra molt ambiciosa, la més gran que ha fet l'empresa en els

darrers anys en la qual s'hi han invertit gairebé cinc milions d'euros, i no hi ha hagut cap incidència.

- L'entrada en servei de la senyalització a l'estació d'Espanya (L-1), amb un projecte a l'andana que consisteix en una nova senyalització groga a la zona vora la via que sigui respectada pels usuaris.
- La innovació a cotxeres d'un nou sistema de plataformes elevadores pels vehicles de grans dimensions que permet agilitzar i ser més eficients amb el manteniment.
- Tot i que després es veurà en el pressupost, vol mostrar com l'empresa recapta més per cada viatger tot i la congelació de tarifes, sobretot en el negoci de bus d'oci.

El Consell d'Administració es dona per informat.

4.- Situació del pressupost a agost 2016

El Sr. Cañas comenta el pressupost que es projecta assenyalant que hi ha un menys ingrés de vora tres-cents mil euros de recaptació neta sobre pressupost per menys demanda, provinent de metro, que es compensa amb els bons resultats de bus i –sobretot- del bus turístic ja que ha estat un any molt bo pel turisme. El conjunt de descens dels ingressos és aproximadament de 1,2 milions d'euros. Sobre les despeses d'explotació també estan sota pressupost en 12,7 milions d'euros, sobretot per l'estalvi de carburants, aprovisionaments i serveis exteriors. La resta de variacions de despeses d'explotació que són dos milions d'euros es deu al fet que han retornat l'impost d'hidrocarburs dels anys 2011 i 2012 i més endavant retornaran el cèntim sanitari, que seria d'un milió per any.



QUADRE D'INGRESSOS – DESPESES Agost 2016 vs. Pressupost Agost 2016

milers d'euros

INGRESSOS

	AGO8T 2016	PRESSUPOST AGO8T 2016	Variació c/ Pressupost	
			Import	% Δ
Vendes	258.992	259.237	-245	-0,1
Comissions, Ràpels i Bossa ATM	-6.182	-4.914	-1.268	25,8
Recaptació Neta	262.810	264.323	-1.513	-0,6
Accessoris a l'exploitació	16.361	16.145	216	1,3
Pensions per contingències de risc	74,1	0,0	74	—
Subvencions especials	6.187	6.182	6	0,1
TOTAL INGRESSOS PROPIS	276.433	278.660	-1.218	-0,4
Subvencions al cervell	120.861	132.186	-11.634	-8,7
Subvenció Inversió neta	0	0	0	-
Subvencions L8/L10 - Cànon	84.412	84.412	0	0,0
Subvencions renting de tren	81.007	81.007	0	0,0
Amortització leasing 8 trens S 8000	1.181	1.181	0	0,0
TOTAL SUBVENCIONS	247.232	268.786	-11.634	-4,6
TOTAL INGRESSOS	522.664	535.416	-12.752	-2,4

milers d'euros

DESPESES

	AGO8T 2016	PRESSUPOST AGO8T 2016	Variació c/ Pressupost	
			Import	% Δ
Aprovisionaments	12.201	12.826	-625	-4,9
Energia i Carburants	29.910	33.323	-3.413	-10,2
Personal Operatiu	244.509	244.826	-317	-0,1
Pensions per contingències de risc	74,1	0,0	74	—
Serveis Exteriors (sense renting ni cànon L9)	63.695	69.006	-5.311	-7,7
Restes despeses d'exploitació	-1.473	654	-2.126	-325,2
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	348.816	380.834	-11.718	-3,2
Amortitzacions	42.189	42.377	-188	-0,4
Subvencions capital traspassades a l'exercici	-6.842	-6.670	-172	2,6
Amortització Neta	36.347	36.707	-369	-1,0
Despeses Financeres	11.820	12.484	-674	-6,4
Renting Tren	81.007	81.007	0	0,0
Neocessitats L8/L10 - Cànon	84.412	84.412	0	0,0
TOTAL DESPESES COMPTA DE RESULTATS	621.603	634.264	-12.762	-2,4
Inversió Neta (exclou d'inversió amortitz.)	0	0	0	-
Amortització leasing 8 trens S 8000	1.181	1.181	0	-
TOTAL DESPESES	522.664	535.416	-12.752	-2,4
RESULTAT DEL PERIODE			Ingressos ▼ -1.218	
			Despeses ▼ 12.752	
			Resultat positiu - 11.534	1

Quant a inversions, que és un dels camps on volen millorar aquest any, a la xarxa de metro estan avaluades a 37 milions, dels quals n'hi ha executats 16 milions, i val a dir que aquests propers anys vindran les grans obres de remodelació i per tant aquests números seran més grans, i les inversions “compromeses” estan per sobre de quaranta-cinc, i esperem que la diferència entre el pressupostat i el real sigui més baixa que altres anys a final d'any. A busos es complirà el que hi havia previst excepte a cotxeres que va endarrerit, però falten tots els busos que entren els últims tres mesos. I en el capítol Sistemes d'informació i

telecomunicacions hi ha petits retards però estarà al gener. En conjunt, diu, la roda ja va funcionant i tot i la contenció de pressupost es van fent les inversions previstes.

5.- Torn obert de paraules.

El Sr. Garganté pregunta pels deu busos turístics que han arribat, segons la pàgina 16 de l'Informe de Gestió, i diu que a la cotxera n'hi ha només cinc, i pregunta on són els altres cinc. I aquests no poden accedir a la parada del Maremagnum, fent variar el recorregut. I d'aquests cinc només en surt un, quedant-se els altres a la cotxera. Pregunta, per quina raó.

I sobre el bus turístic, recorda que va demanar el contracte amb Turisme de Barcelona i encara no se li ha donat, i li van donar un del 2015 caducat, i ho van demanar a la regidoria de Turisme de l'Ajuntament i els han donat, just quan ho van penjar al web de TMB.

El Sr. Cañas diu que demanarà un informe sobre les compres i de l'addenda del 2015 i de cada any, no sap per què no li ha arribat, però ho mirarà.

El Sr. Garganté demana :

- Sobre TB i els busos biarticulats quants surten cada dia, i quantes hores fan durant l'últim any, diu que ell ja sap que no surten cada dia.
- Quants busos durant el darrer any s'han quedat a cotxera per falta de personal, i al revés quants conductors i conductores s'han quedat a cotxera per falta de material. Això li ha passat a ell amb altres companys. D'aquesta manera es veurà que la flota està més envellida del que és habitual, que falten recanvis i personal a material mòbil.

Finalment, el Sr. Lluís Cerdà pregunta si hi ha cap previsió de posar en marxa la L-10 de Zona Franca. I la presidenta diu que és un tema que estan negociant amb la Generalitat i assenyala un problema de negociació polític i econòmic entre la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona, ja que l'Ajuntament s'ha ofert a avançar els diners i la Generalitat estudia com fer-ho per acceptar i que aquest fet no li computi com a deute.

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 tres quarts d'onze.

Oriol Sagarra Trias

Vist, i plau
La presidenta