

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

Consell d'Administració del 18 de gener de 2017

Barcelona, quan són les dotze del migdia del dia 18 de gener 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 5 de gener 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 dimecres 18 de gener a les 12 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 2016.
5. Pressupost 2017.
6. Torn obert de paraules.
7. 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, 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 senyor Joaquim Forn i Chiariello.

També hi són presents, com a convidats, els Srs. Julià Cabrerizo Sinca, Joan M Bigas Serrallonga, Manel Fages 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 18 de novembre 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 habitual informe comentant la demanda de la qual en comenta que segueix la recuperació continuada de passatge, i ho palesa el fet que respecte del mateix període de l'any anterior (nov. 2015-nov 2016) ha millorat un 1'36% a metro amb les dades de demanda del mes de novembre, que són les que presenta, però pot dir amb il·lusió que les confirmen les que els van arribant del mes de desembre. Pel que fa a demanda acumulada encara és negativa en un 0,43% amb les xifres homogeneïtzades, però millora respecte de la xifra anterior que era del 0,7% i amb les xifres que coneixem de desembre aquest missatge de millora segueix, ja que passem a - 0,15% -sempre a metro- malgrat els efectes negatius de les vagues. Quant a bus, segueix mostrant l'evolució espectacular de guany de passatge ja comentada en d'altres reunions. En conjunt –diu- és molt bona notícia pel transport públic i per a aquesta casa, i els obligarà a mig o curt termini a adoptar mesures, ja que aquest passatge caldrà atendre'l com cal. La xifra mostra un 2'97 % d'augment en el mes de novembre, però l'acumulat és d'un 4'06% d'increment. Poden dir, segueix, que en el marc de l'ATM, juntament amb el tramvia i els busos metropolitans, que són els que van millor, que els nostres busos estan entre els cinc que incrementen més el passatge. I les dades també són positives en l'acumulat de bus i metro, i la variació homogeneïtzada mensual és de l'1'9% i l'acumulat de l'1'01%. O sigui esperem anar recuperant les xifres negatives que hi havia, i que en el mes a mes no es noten però que en l'interanual les troben.

La presidenta aborda el següent punt sobre el conveni de metro, recordant que fins al mes de novembre havien fet 49 reunions de conveni i es va formular un oferiment avantatjós a la part social, que en aquest moment es concreta en un conveni per 4 anys 2016-2019 amb un increment salarial del 7'2% durant aquest període, que inclou la nova classificació basada en grups professionals. També, en aquests moments s'ha acordat la creació de quatre meses tècniques de diàleg (d'operacions, de manteniment, de classificació i la de personal euro), la reincorporació d'empleats amb Incapacitat Permanent Total, un compromís d'internalització de tasques, una compensació del temps de perllongament de feina com a descans o cobrament, el manteniment del nombre d'efectius de la plantilla i la recuperació de contractació segons el precord de 7 de juliol, i s'han passat a fixos dotze rellevistes temporals.

La presidenta recorda que l'assemblea de treballadors de metro, amb la participació de 340 assistents (9% de la plantilla), va aprovar el 7 de novembre la dimissió de la part social de la comissió negociadora i també del comitè d'empresa. I, també, aprovà que les votacions dins l'assemblea s'havien de fer amb urna i

no a mà alçada, i que les negociacions es paralitzessin fins que l'empresa no retirés la demanda dels serveis mínims que es va interposar a l'estiu perquè els serveis mínims que dictava el departament de Treball de la Generalitat de Catalunya, pensats per a convocatòries de vaga de 24 h, no s'adequaven bé a les convocatòries d'aturs parcials. Doncs bé, l'empresa va desistir del recurs com a gest de bona voluntat, i ha retirat quatre expedients a empleats que havien generat endarreriments en el carrusel de trens més un altre per desobediència i falta de respecte a un comandament. Al mateix temps, s'ha acomiadat un total de sis treballadors per haver comés frau en el cobrament de les sancions per no dur bitllet. La direcció de TMB continua tenint el criteri, de negociar fins al darrer moment, tot defensant alhora la legalitat de les propostes que s'acordin i el marc d'estabilitat financera que es deriva del contracte-programa. La voluntat negociadora, després de tantes reunions, continua on era i espera continuar avançant per poder concretar tots aquests temes que queden per tancar. El tancament d'un conveni –com tots vostès saben- diu la presidenta- es lliga molt als petits detalls i aquí és on són les negociacions.

Finalment, sobre la nova xarxa de bus (NXB), que –diu- els que són regidors de l'ajuntament de Barcelona ja coneixen, la presidenta es posa a disposició de tots per fer una reunió monogràfica sobre aquest tema, ja que creu que la importància del tema ho mereix. Malgrat la complexitat de la transformació del bus que s'està abordant, creu que s'ha arribat –després de negociacions gens fàcils- a solucions molt satisfactòries que duren a continuar incrementant les millores de passatge i sobretot a tenir un millor servei als barris. Recorda als assistents que de les 28 línies de bus, n'hi ha 12 que falten implementar i que plantegen fer-ho de manera accelerada en dos anys el que estava previst fer-ho en quatre, ja que es fa molt difícil –diu- explicar a la ciutadania els beneficis d'una xarxa si no hi és o no hi és completa. Amb tot ja pot dir que l'increment de passatge que ha exposat és molt superior a les noves línies que a les convencionals, i que tots els barris queden molt ben coberts en servei a la seva superfície, amb una xarxa optimitzada. Hi haurà un procés de diàleg i discussió en els barris durant els mesos de gener a març, i la implantació del que queda – com ha dit- es farà durant el 2017 i el 2018, amb la idea que estigui feta a la tardor del 2018. S'ha fet ja al barri de la Marina, on va ser molt ben acollida pels veïns.

I l'últim punt al que vol fer referència la presidenta és l'obertura de la L-10 al barri de la Marina, consistent en dues estacions, fruit d'un conveni de l'Ajuntament amb la Generalitat que suposa que mitjançant la compra d'immobles de la Generalitat per a serveis municipals i que aquests ingressos siguin finalistes per a obrir aquestes estacions. Afegeix la reflexió de fons que TMB creu que aquesta no és la manera de finançar el metro ja que el transport públic necessita de moltes altres instàncies per treballar la xarxa en la seva integritat, no pot dependre del poder adquisitiu d'una administració o d'una altra, amb tot com a operadors és una bona notícia ja que hi ha dues noves estacions a operar.

S'obre un torn de paraules que comença el Sr. Joan Torres assenyalant que hi ha converses entre la Generalitat i l'alcalde de l'Hospitalet per arribar a acords per obrir noves estacions. En aquest sentit

intervé el Sr. Garcia Mompel per posar en relleu la falta de sentit que el metro passi per unes zones amb estacions sense aturar-s'hi, com seria Santa Eulàlia i el Gornal de l'Hospitalet, i que espera que això se solucioni. Finalment, el Sr. Ricard Riol intervé per dir que es feliciten de l'acord que permetrà posar en marxa el metro a la Zona Franca, però pregunta si hi ha algun límit per o limitació en el material mòbil perquè imagina que posaran una llaçadora des de la Zona Franca fins a Collblanc ja que no es pot des de zona Universitària, perquè hi ha una via única, i que es farà amb un tren de reserva de la L-9 sud, però si hi ha un altre conveni amb L'Hospitalet per obrir unes altres estacions i després s'han d'obrir les de la resta de la L-10 del polígon de la Zona Franca, a veure si hi ha una limitació que faci fer una dotació pressupostària quan no s'està parlant del material mòbil. També vol recordar que està pendent d'obrir una estació que va ser abandonada per part de la Generalitat sense cap explicació, a L'Hospitalet, que és l'estació de l'intercanviador de metro Ernest Lluch, i recorda les incidències que va suposar a la L-5 la construcció d'aquest intercanviador amb el trambaix. Ara que està pràcticament fet, sense les andanes i els accessos, però la caverna sí, i és molt important, caldria acabar-lo.

La presidenta intervé per dir que està totalment d'acord amb les dues intervencions inicials, com a operadors recorda que els interessa l'operació de la línia en la seva totalitat, de fet operar una línia o una xarxa a mitges té una gran dificultat i no podem tenir el passatge que podrien tenir i es dona un mal servei. Per tot això, espera –diu- que la Generalitat treballi per poder tenir tota la línia feta i que la que falta tunelar doni sentit a la xarxa.

En aquest punt, la presidenta dóna la paraula al conseller delegat que mostra la coincidència en la preocupació pel material mòbil, i diu, que són aspectes que cal preveure amb molta antelació, i així ho han fet veure a la Generalitat, i comenta que sobre aquest extrem no han rebut cap encàrrec per iniciar la compra.

El Consell d'Administració es dóna per informat.

3.- Informe de Gestió.

El Sr. Cañas presenta l'informe de Gestió, al que tots els consellers han tingut accés, per comentar breument i posar en relleu, els següents punts:

- Les obres de rehabilitació de les estacions de Passeig de Gràcia, Paral·lel i Besòs Mar que van començar, amb una dotació pressupostària important, les dues últimes setmanes del mes de novembre i acabaran el proper exercici, i formen part del pla d'inversions que està duent a terme l'empresa. Segueixen el criteri de disseny arquitectònic d'afavorir els fluxos de persones i estan en la línia de totes les actuacions de rehabilitació i configuració i renovació de revestir més enllumenat, barreres i andanes.
- La millora de tot el que té relació amb l'explotació del bus, el bus elèctric i els dos vehicles que es carreguen amb càrrega d'oportunitat. Estan treballant i aprofitant la posada en pràctica –que és complexa- per tal de detectar coses a millorar per a properes comandes.

- Canvis de recorreguts de bus, que recull l'informe.
- Informe sobre l'Índex de Satisfacció del Client, tema sobre el que caldrà, diu el Sr. Cañas, fer una sessió monogràfica, ara estan treballant en les dades i els resultats, però tant a bus com a metro l'índex, en un any tan complex com el que acabem de passar s'ha mantingut la valoració del servei i no han anat avall, i és una dada molt bona.
- Van incorporant flota, dada important en una flota molt envellida.
- Com a actuació destacada, els talls que s'aniran fent per anar actualitzant la xarxa de metro que – recorda- és bastant antiga, com s'ha fet aquest estiu.

El Consell d'Administració es dona per informat.

4.- Situació del pressupost 2016

El Sr. Cañas comenta els resultats del pressupost a novembre de 2016, que mostren uns ingressos per recaptació inferiors als que tenien previstos a pressupost en 673 milers d'euros que es deu al fet de la demanda de metro ja que la de bus va molt bé. Tant la de demanda de bus i metro ha disminuït en 7,6 milions de viatgers, -1'4% sobre pressupost que es compensa amb una millora de la tarifa mitjana tot i tenir els mateixos títols amb la mateixa tarifa, s'estan venen els títols que tenen més ingressos, i el de transport d'oci. Això ha fet equilibrar la falta de demanda respecte de pressupost, per tant no hi ha un desviament significatiu sobre el pressupostat (0,623 euros, 0,7% sobre pressupost (0,0004€), donant una variació de la recaptació conjunta de -2,547 milions d'euros, que s'ha de sumar a l'augment de la recaptació dels Transports de l'OCI de 1.874 milions d'euros, degut a la demanda superior a la prevista (317 mil viatgers), mentre la tarifa mitjana està per sota de la pressupostada (7,085 euros, -1,0% sota pressupost).

A aquest resultat, segueix l'informant, se li ha de restar la disminució que han registrat les comissions, ràpels i bossa ATM per un import de 0,890 milions d'euros. Per tant, tenim una desviació negativa de la Recaptació Neta d'1,563 milions d'euros. Menys del previst, però dins d'un marge raonable en un pressupost gran com el que tenim. A més cal afegir que hi ha hagut ingressos accessoris de 948 mil euros, i que la resta d'ingressos propis també són lleugerament positius, arribem a una disminució dels ingressos totals en relació al pressupost de 0,516 milions d'euros.

Tot això està compensat per les despeses d'explotació que estan per sota del que hi havia previst en 15,494 milions d'euros, degut principalment a la disminució de les despeses de personal, energia i carburants, que sumen un total de 9,1 milions d'euros, a la disminució dels aprovisionaments i serveis exteriors, per un import total de 4,7 milions d'euros. Pel que fa a la resa de conceptes de despeses, l'amortització neta pràcticament està al nivell pressupostat i les despeses financeres estan lleugerament per sota, pels menors costos financers i cobraments d'interessos de demora de la devolució de l'impost d'hidrocarburs, que ens està afavorint.



QUADRE D'INGRESSOS – DESPESES

Novembre 2016 vs. Pressupost Novembre 2016

milers d'euros

INGRESSOS

	NOVEMBRE 2016	PRESSUPOST NOVEMBRE 2016	Variació s/ Pressupost	
			Import	% ▲
Vendes	365.770	366.443	-673	-0,2
Comissions, Ràpels i Bossa ATM	-6.695	-5.805	-890	15,3
Recaptació Neta	359.075	360.638	-1.563	-0,4
Accessoris a l'explotació	23.003	22.055	948	4,3
Pensions per contingències de risc	74,1	0,0	74	--
Subvencions especials	8.519	8.494	25	0,3
TOTAL INGRESSOS PROPIS	390.671	391.187	-516	-0,1
Subvencions al servei	155.243	172.162	-16.920	-9,8
Subvenció inversió neta	0	0	0	-
Subvencions L9/L10 - Cànon via "recàrrec"	4.297	4.297	0	0,0
Subvencions L9/L10 - Cànon	86.170	86.170	0	0,0
Subvencions rènting de trens	69.003	69.003	0	0,0
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.723	1.723	0	0,0
TOTAL SUBVENCIONS	316.436	333.355	-16.920	-5,1
TOTAL INGRESSOS	707.106	724.542	-17.436	-2,4

milers d'euros

DESPESES

	NOVEMBRE 2016	PRESSUPOST NOVEMBRE 2016	Variació s/ Pressupost	
			Import	% ▲
Aprovisionaments	16.706	17.777	-1.071	-6,0
Energia i Carburants	41.188	46.002	-4.814	-10,5
Personal Operatiu	333.715	337.957	-4.242	-1,3
Pensions per contingències de risc	74,1	0,0	74	--
Serveis Exteriors (sense rènting ni cànon L9)	90.095	93.718	-3.623	-3,9
Resta despeses d'explotació	-936	882	-1.818	-206,1
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	480.842	496.335	-15.494	-3,1
Amortitzacions	58.347	58.645	-298	-0,5
Subvencions capital traspassades a l'exercici	-9.746	-9.131	-615	6,7
Amortització Neta	48.601	49.515	-913	-1,8
Despeses Financeres	16.470	17.499	-1.029	-5,9
Rènting Trens	69.003	69.003	0	0,0
Necessitats L9/L10 - Cànon via "recàrrec"	4.297	4.297	0	0,0
Necessitats L9/L10 - Cànon	86.170	86.170	0	0,0
TOTAL DESPESES COMPTE DE RESULTATS	705.383	722.819	-17.436	-2,4
Inversió de Millora	0	0	0	-
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.723	1.723	0	-
TOTAL DESPESES	707.106	724.542	-17.436	-2,4

	Ingressos	▼ -516	
RESULTAT DEL PERÍODE	Despeses	▼ 17.436	
	Resultat positiu	+ 16.920	1

Quant a inversions, comenta el Sr. Cañas, aquest any han fet un esforç per complir les previsions i el quadre situat a novembre mostra la situació sabent que a finals d'any és el moment en el qual entren la major part de les inversions, i sobretot els de la xarxa d'autobusos que ja s'han fet pràcticament totes les inversions, motiu pel qual pot dir que pràcticament el pressupost es complirà.



INVERSIONS A 30/11/16

	Pressupost 2016	Real
<i>milions d'euros</i>		
Xarxa de Metro	37,173	23,893
Grans actuacions en Material Mòbil	7,138	1,878
Estacions	6,032	2,895
Xarxa i Infraestructura	7,994	10,372
Seguretat Xarxa de Metro	3,585	0,905
Sistemes d'alimentació elèctrica i telecontrol	2,289	0,869
Gran manteniment	7,913	5,065
Línia 9 Tram I i Tram IV	2,222	1,910
Inversions de la Xarxa d'autobusos	35,234	9,291
Flota Autobusos	31,914	7,794
Gran Manteniment	0,039	0,048
Centres Operatius de Negoci	0,122	0,227
Cotxeres	3,159	1,222
Sistemes d'informació i telecomunicacions	11,955	7,597
Convencional	2,279	2,390
Pla Director de Tecnologia	8,603	4,895
Línia 9 area ATEC	0,461	0,180
Llicències Aplicacions Informàtiques	0,463	0,000
Resta d'inversions en tecnologia	0,149	0,133
Altres inversions	2,738	0,924
TOTAL INVERSIÓ	87,099	41,705

Hi ha inversions compromeses activades per valor de 93 milions, ara ja patim per la gent que ho gestiona, més que per la falta d'inversions. Faltaran un parell de milions a metro que s'activaran l'any que ve.

L'any que ve que serà el darrer del Contracte Programa, que s'haurà de liquidar, i es veure la disminució de les necessitats que hi ha hagut, o l'augment, serà el moment de valorar les inversions en el seu conjunt.

5.- Pressupost de 2017.

Pel que fa al pressupost de 2017, el Sr. Cañas posa en relleu que encara no hi ha publicada ni aprovada la Llei de pressupostos Generals de l'Estat, i un criteri de prudència fa que no sotmetem a aprovació el pressupost fins a l'aprovació de la Llei, per no haver de portar-lo de nou a aquest Consell. Per tant, treballem amb un pressupost operatiu equivalent al prorrogat de l'any anterior adaptat a les novetats o activitats que ja estaven previstes i que les administracions ho avalen (per exemple els busos de barri, o el cànon d'Ifercat que ara ja se sap i ha quedat recollit). En terme d'inversions hem fet una previsió continuista quedant una mica per sota del pressupost de l'any anterior, tot això són hipòtesis que quadren d'acord amb el contracte programa i el pla marc de finançament. Esperem, diu, poder-lo aprovar aviat, i si s'ha d'ajustar un cop conegut el pressupost, doncs fer-ho.

Demana la paraula el Sr. Martí Prat que sobre el pressupost de 2017 i l'exposició que ha fet el conseller delegat demana si podem saber aproximadament quan es pensa aprovar-lo, ja que és millor treballar amb un pressupost, que després es modifiqui que sense.

El senyor Koldo Blanco pregunta quines són les mesures previstes pel que fa a supressió de barreres arquitectòniques a les tres parades que es rehabilitaran. I també pregunta la possibilitat d'un bus de barri a la Font de la Guardia a Sants, atesa la dificultat de l'orografia.

Enric Cañas diu que penjaran el pressupost operatiu que és amb el que treballaran. I si ho creuen convenient es pot fer una sessió monogràfica. Quan a la supressió de barreres arquitectòniques o d'accessibilitat, diu que prepararà un informe, ja que l'empresa quan preveuen la renovació d'una estació bàsicament la renoven des del punt de vista estètic i des del punt de vista funcional i garanteixen que tot entri dins del punt de vista de la millora (si es que estaven parcialment adaptades). Pel que fa al bus de barri, diu que traslladaran la petició a l'Ajuntament de Barcelona.

6.- Torn obert de paraules.

El Sr. Ricard Font intervé per donar compte de l'acord al que van arribar recentment amb l'Ajuntament de Barcelona per tirar endavant dues estacions més de la L-9 del metro, que durant el mes de febrer es duran a terme les obres per tenir preparades les estacions, i l'objectiu és que el 2018 estiguin operatives. Les dues estacions són de Barcelona i estan treballant amb L'Hospitalet per tal que juntament amb Foc-Cisell i Fonèria, Ildefons Cerdà i Provençana també puguin entrar en servei. Amb això quedarien pendents les més properes a Zona Franca. Això suposa una inversió entre tres i quatre milions per estació per posar-les en marxa. Estima que per poc que la situació econòmica -financera millori una mica en un parell d'anys poden estar acabades les quatre estacions que queden fins a la cotxera. Així doncs, tindrien la L-9 i el ramal de Zona Franca, L-10, en servei i esperen tenir aquest any un calendari pressupostari clar pel tram que a tothom interessa més en aquest moment. Aquest tram que falta descongestionaria altres línies que en

aquests moments entre les set i les deu del matí van molt col·lapsades. O sigui a més d'unir la L-9 entre els dos extrems, a la xarxa li permetria redistribuir la demanda actual i fer-la més homogènia. Estarien parlant, comenta, d'una previsió d'inversió de mil cent milions pel tram central i de trenta cinc per les dues estacions de l'Hospitalet i quedaria per finançar uns tres milions per cadascuna de les quatre estacions. Per fer operatiu aquest ramal. Deixant les altres que falten com alguna que se solapa com Motors, o les del polígon pratenc, que es deixarien per més endavant.

Demana la paraula el Sr. Josep Garganté i intervé per en primer lloc, mostrar el malestar i descontentament per com s'està realitzant aquest Consell d'Administració, donat que al mateix temps, també s'està realitzant la Comissió de Presidència de l'Ajuntament de Barcelona, i malgrat avisar amb un mes i mig de temps d'antelació amb dos correus i tres trucades per part meua exposant aquesta incompatibilitat horària no hi ha hagut cap canvi ni en l'hora, ni en el dia d'aquesta reunió i fins ahir al matí no se'ns va enviar un correu indicant que podria venir un assessor amb veu però sense vot. He de dir que en varies ocasions des del govern i des d'empreses municipals se'ns han vetat assessors, per tant, no tindríem precisament un bon record d'aquesta opció. Li sembla una manca de respecte cap al seu grup municipal que haguem d'haver insistit fins en 5 ocasions per demanar fer compatibles les reunions i que se'ns respongui d'aquesta manera.

En segon lloc i dit això, diu que vol posar en coneixement del Consell d'Administració que com a el grup municipal al qual pertany ha presentat a l'Àrea Metropolitana de Barcelona un escrit perquè s'iniciï el procediment sancionador contra la Direcció de TMB donat que, malgrat que des del 2 de desembre de 2016 el TSJC va aixecar les mesures cautelarríssimes sobre la informació del personal fora de conveni que dues resolucions de la Comissió de Garantia del Dret d'Accés a la Informació Pública (GAIP) va resoldre, avui dia no s'ha entregat al mitjà de comunicació Catalunya Plural aquesta documentació i, per tant, aquesta manca d'entrega podria ser constitutiu de diverses infraccions administratives 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.

Segueix exposant que 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 l'hauria d'ordenar la presidenta de l'AMB, Ada Colau. Vol recordar que aquesta informació l'ha sol·licitada per activa i per passiva des del primer Consell d'Administració que vam tenir presència i no se-li ha entregat.

En tercer lloc, diu que segons sentència del jutjat numero 19 81/2015 i 6129/2015 es declaren nul·les les clàusules abusives del personal DIT (Directius i Tècnics) i en conseqüència han de passar a conveni amb tots el drets que això comporta, excepte 13 persones de l'alta direcció, quedant per definir a quina categoria o grup professional queden assignats. Si ara mateix aquestes persones queden dintre de conveni està clar que a part dels drets, tenen també obligacions que l'empresa a de vetllar perquè es compleixin. D'aquesta situació se'n deriva que abans de la sentència, Metro de TMB feia nomenaments a dit (sense promoció interna, ni avis previ per concurs oposició en la que tots els treballadors que ho desitgessin podrien optar) de persones fora de conveni (DIT) per cobrir llocs de treball que no eren d'alta direcció.

Després de la sentència això s'hauria d'haver acabat però esta clar que no ha sigut així. L'any passat van continuar els nomenaments sense cap promoció. Aquí tenim uns quants:

- Responsable intervenció de metro.
- Responsable d'operacions de línies automàtiques.
- Adjunt a la direcció.
- Responsable tècnic assessoria jurídica.
- Director de Projectes Estratègics,
- Coordinació unitat de PRL de Metro

Aquí nomes hi ha uns exemples de nomenaments a dit després de la sortida de la sentència, si la mateixa deixar clar que aquestes persones estan dintre de conveni hauria de ser la pròpia empresa qui vetlles pel compliment clar de l'estatut dels treballadors i per la reglamentació interna que garanteix el dret a la promoció interna de tots els treballadors. Això evidentment no està passant i ens preocupa.

De fet, entenem que s'haurien de paraitzar aquests nomenaments i que automàticament es convoquessin tots els processos interns a tots els treballadors per nomenar, via concurs, a les persones que millor superin les proves de selecció.

En quart lloc, aquest any s'acaben les externalitzacions de la Neteja i de la Seguretat del Metro. Així mateix, aquest any és el darrer de la licitació del Bus de Nou Barris a mans de Sagalés, via una empresa creada per aquesta empresa. Vol saber que pensen fer tant en el cas de la Neteja i Seguretat del Metro, pensen internalitzar algun d'aquests serveis? O els continuaran mantenint externalitzats? Pensen internalitzar el Bus de Nou Barris a TMB? Pensen assumir la plantilla del Bus de Nou Barris a TB?

En cinquè lloc, ens alegrem de la retirada de 5 expedients en relació a horaris tal com havia exigit l'Assemblea de treballadors i treballadores de Metro per poder continuar la negociació. I recorda que ja va dir-li a la presidenta que era molt desafortunat de la seva part parlar de vaga de zel al Metro i pitjor encara obrir expedients sancionadors pel tema dels horaris. Al final sembla que, en aquest tema, s'ha imposat la lògica.

En sisè lloc, vol saber si es va presentar recurs per part de la Direcció a les sentències favorable a dues treballadores de Metro que van haver de denunciar que havien sigut relegades a l'escalafó a l'hora de sol·licitar mini períodes per tenir jornades reduïdes per guarda legal. Aquestes sentències van sortir aproximadament al setembre passat i condemnaven a l'empresa per haver vulnerat els drets de les jornades reduïdes per guarda legal. Segons ha pogut saber no són les úniques denúncies interposades en relació als incompliments per part de la Direcció en relació a la conciliació familiar. Resulta molt preocupant que hi hagi aquesta nul·la sensibilitat per aquesta qüestió, que ha d'acabar anant a judici.

En setè lloc, el 31 de desembre de 2016 es va acabar el conveni del Telefèric de TMB, vol 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?

En vuitè lloc, fa pocs dies al Metro i al Bus de TMB començava una campanya de marketing i publicitat amb un personatge anomenat "La Karma", segons diu la Direcció per "conscienciar sobre l'incivisme i el frau". Entén que Joaquim Balsera, Director de marketing i exAlcalde del PSC a Gavà, és el responsable últim d'aquesta campanya. Vol saber el cost total de la campanya i volem saber els motius per que després de pocs dies d'iniciada la campanya s'ha començat a retirar i si això tindrà alguna repercussió per a la persona o persones responsables d'aquesta situació.

En novè lloc, vol continuar denunciat la política inhumana que la Direcció de Bus està duent a terme contra treballadors que han passat per l'ICAM i que han tingut problemes per retornar als llocs de treball, tant per que se'ls ha amenaçat amb acomiadaments o s'ha intentat pactar una sortida "pactada" sota amenaça d'acomiadament o senzillament per que després de l'alta de l'ICAM no se'ls ha readmès immediatament, deixant en una indefensió total al personal. Sobre el cas del treballador acomiadat de manera il·legal, Andreu de Cabo, que va haver de ser readmès per acomiadament nul per repressió sindical, que vaig informar ja en aquest Consell d'administració i la seva situació d'aïllament laboral que ell mateix va explicar a la Presidenta de viva veu, informo que de moment la Direcció no només no ha donat cap solució a aquest treballador, sinó que li ha obert dos expedients sancionadors, endurint encara més la situació contra aquesta persona.

En desè lloc, volem recordar que el conseller delegat va informar que estava a disposició dels consellers per tractar les diferents problemàtiques de l'empresa. La realitat, és que en el nostre cas, Enric Cañas no ens contesta ni els correus electrònics:

- El 27 d'octubre va demanar una reunió amb Enric Cañas comentant-li i cito literalment:

"T'escric per comentar-te que he rebut informació sobre persones que han rebut la invalidesa total i, malgrat estar estipulat en conveni, porten mesos esperant que se'ls assigni un lloc de treball alternatiu.

M'agradaria poder reunir-me amb tu, juntament amb persones afectades, per tractar aquesta problemàtica.” Continuo esperant la resposta.

- Així mateix, el 3 de novembre el conseller delegat l'informà d'uns fets molt greus sobre un suposat cas de treballadores de Metro que s'haurien quedat l'import de sancions. Al dia següent va enviar un correu a Enric Cañas demanant-li informació. El correu deia:

“Al darrer Consell d'administració vaig treure el tema d'un empleat de Metro que treballa a DesOkupa. M'agradaria saber si aquest empleat està implicat en aquest cas. Espero resposta.” Continua també esperant la resposta.

En onzè lloc, torna a recordar, com l'any passat, que les dietes que rep per assistir a aquest Consell d'administració van a la Caixa de resistència dels treballadors d'autobusos de TMB per fer front a les sancions per lluitar i, com diria la Presidenta, per ser “desobedients” davant una Direcció caciquil.

Sol·licita que les respostes d'Enric Cañas quedin detallades donat que en relació al tema de la transparència i, segons la seva font, la part actora ha plantejat un recurs de reposició que, al menys aquest dilluns, ni tan sols estava admesa per que els faltava per pagar el dipòsit que cal. El jutge en cap cas avui dia no ha tornat a dictar mesures cautelars. De totes formes, l'admissió a tràmit d'un recurs de reposició tampoc no suspendria per si sol la resolució de la GAIP. Per tant, aquesta és vigent.

Demana la paraula el Sr. Ricard Riol que exposa dos punts:

- Sobre la NXB, la nova xarxa de busos, i el repte de la lluita contra la contaminació i la congestió, la PTP ha fet uns estudis i conclou demanant :
 - o En el cas de metro demanen que es faci un estudi de capacitat real, ja que veuen amb preocupació la capacitat en hora punta, cal tenir en compte que l'any 2020 la L-9 no estarà completa.
 - o Han analitzat l'oferta entre els anys 2000-2015 i han vist que tot i tenir més trens no ha incrementat significativament la capacitat (hi ha més densitat però no més intensitat), tot i haver més material mòbil.
 - o Cal tenir detectats els problemes a la L-1 i la L-5, que és on hi ha més problemes i preveure'ls i tenir respostes de xarxes.
 - o La xarxa de busos també dóna capacitat de cara al 2020.
 - o El plantejament d'unidireccionalitat a la línia 48 (separant anada per Travessera de les Corts i tornada per Av. Madrid) no només fa perdre proximitat al servei, també capacitat.
 - o A les Corts cal donar resposta a la demanda que hi ha i aprofitem els canvis urbanístics. Cal acostar l'anada i la tornada. Cal tenir present que la línia H-8 és de les de més capacitat de la NXB.

- Cal reduir viari per línies de busos. Proposa ser atrevits i fer com a Lió on segreguen les vies que tenen més demanda.

La presidenta contesta que ho tindran molt en compte i que cal tenir present que la NXB a més a més de donar servei als barris, és l'eina que té TMB per incrementar els viatges en transport públic. A metro un cop fetes les remodelacions hi haurà increments però amb la NXB per cobertura i territori servit ha de créixer, i aquesta és l'estratègia i així l'estan dissenyant des de l'Ajuntament de Barcelona, amb col·laboració amb TMB. Ara tenen un parell de mesos per ajustar i parlar amb els barris, i temes com el que ens acaben de plantejar serà el moment d'estudiar-ho, amb aquest doble criteri de a) donar servei als barris i b) maximitzar la resposta a la demanda que creix, tot atraient usuaris al transport públic.

Finalment, vol demanar disculpes per la data d'aquest Consell però es fa difícil trobar un dia òptim entre els vint consellers i tres diferents administracions. És fàcil que coincideixi amb algun òrgan de govern.

Enric Cañas intervé per puntualitzar:

- Sobre el tema de la transparència informa de la situació processal, que en aquests moments és de suspensió per les mesures cautelars pels recursos d'alguns treballadors, però durant el procediment s'ha demanat al reclamant que passés a recollir la informació que demanava. L'empresa està treballant per donar satisfacció al principi de transparència tot respectant recurrents tots els drets. Tot plegat no és fàcil.
- Personal fora de conveni, informa que s'ha fet alguna regularització i hi ha pendent una execució de sentència. Hi estan treballant i hi ha uns procediments que cal seguir, la negociació amb la part social serà una bona oportunitat per anar arreglant el tema. Cal trobar solucions consensuades.
- Sobre l'externalització de la Neteja i la Seguretat, és cert que són dos contractes dels més importants, i al acumular-se en períodes de quatre anys són quantitats importants. Les necessitats econòmiques que suposa la interiorització d'aquests serveis avui per avui no ens ho permeten.
- Externalitzacions del bus de Nou Barris, ha de dir que són línies de competència de l'AMB i cal coordinar-se amb aquesta administració i l'Ajuntament per adoptar un acord sobre aquest extrem.
- Sobre les jornades reduïdes, ha de dir que la direcció de l'empresa té una sensibilitat sobre aquest tema i tenen una història i cal treballar i modelitzar-ho amb la part social, tot la dificultat d'operar sobre temes d'aquest tipus en un entorn on tot està molt judicialitzat.
- La campanya de la Karma, està tractant-se interiorment i per tant van fent canvis a mesura que s'hi treballa, amb un equip professional molt bo. La campanya busca sensibilitzar i mobilitzar la gent en contra del frau i de moment sembla que està aconseguint que se'n parli.
- Sobre les cartes contestades o no, vol dir que ho va vehicular a les persones que ho tracten i resolen aquest tipus d'activitats dins de la casa.

- Finalment, sobre el tema de la capacitat s'està estudiant i sobretot en el cas de metro on és més complex i necessita d'estudis precisos per veure quines són les mesures més adients. A finals d'any, creu que tindran resposta sobre aquestes mesures puntuals per incrementar la capacitat.
- Sobre la persona del "Desocupa" dóna compte que li és molt difícil donar informació sobre activitats de gent de l'empresa dutes a terme fora de les hores laborals.

Koldo Blanco intervé per mostrar la seva coincidència amb el representant de la PTP, però que ells creuen que faltes tretze línies per tal que la NXB estigui completa i que la D-30 fa falta mentre no hi hagi una solució pel tema de la Diagonal . Vol deixar constància que l'empresa ha actuat de manera "torpe" amb el conflicte laboral de metro que ja dura fa més d'un any i s'alegra de les rectificacions que s'han fet i demana que es sigui hàbil i se solucioni el tema.

7. 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 l'una i vint de la tarda.

Oriol Sagarra Trias

Vist, i plau
La presidenta