

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, SA

Consell d'Administració del 30 de març del 2017

Barcelona, a les dotze del migdia del dia 30 de març del 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 15 de març de 2017, el text íntegre de la qual és:

“En nom de la presidenta del Consell d'Administració, em plau de convocar-vos a la reunió que tindrà lloc el dijous 30 de març a dotze (12 am) 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. Formulació de Comptes Anuals 2016 i de l'informe de gestió.
4. Torn obert de paraules.
5. 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, Marti Prats i Huertas i Josep Garganté Closa.

Ha excusat la seva assistència els Srs. Joaquim Forn i Chiariello.

També hi són presents, com a convidats, els Srs. Joan M Bigas Serrallonga i Julià Cabrerizo Sinca.

Atesa la convocatòria conjunta del Consell de Transports de Barcelona, SA, els seus membres de ple dret, que no formen part del consell de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i que assisteixen a la reunió, és a dir, els Srs. Lluís Cerdà Cuéllar, Koldo Blanco Uzquiano i la Sra. Anna Casals i Farré 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 gener de 2017, 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 :

- Recorda que en el darrer Consell ja va comentar les dades de demanda a tancament de 2016, que eren moderadament positives davant de l'augment molt remarcable del 4'3% de bus, teníem una petita disminució a metro del 0'9%. En conjunt, TMB, sense comptar els transports d'oci, ha tingut un moderat i positiu increment anual de viatgers del 0,8%. Tot i que aquest increment global és inferior al d'altres operadors a causa de les vagues que van patir un tipus de transport i l'altre, també apunta que quan comentava el tema de la demanda en el darrer Consell deia que aquest aspecte s'anava corregint mes a mes, i de fet –diu-, així ho certifiquen les dades de principis de 2017, que són objecte del Consell d'avui. Segueix dient que aquestes dades són francament molt bones ja que mostren un augment de passatge en els dos primers mesos del 4,2% a metro, en xifres homogeneïtzades, i del 6,4% sense homogeneïtzar, i del 1,9% homogeneïtzat a bus i del 3,8% sense homogeneïtzar. Globalment, en xifres absolutes i en els primers dos mesos de l'any, el passatge de TMB ha augmentat en un 5,6%, la qual cosa és una molt bona notícia si ho comparem –diu- amb la resta de transports, liderant els increments, per sota només del tramvia que ha pujat un 7,2%. Globalment, el passatge del sistema tarifari integrat de l'ATM ha augmentat positivament, en un 4,7% i TMB està un punt per sobre. Per tant, conclou, espera anar superant la pèrdua de passatge i de confiança en el servei de metro que es va produir l'any passat, i les enquestes així ho mostren ja que acrediten un major Índex de Satisfacció. De tot això ens n'hem de felicitar.
- Relacionat amb aquest darrer tema hi ha el conveni de Metro, que encara està obert i aquestes xifres poden canviar degut a les vagues. Recorda que un sol dia de vaga a metro representa una quantitat de passatge enorme que s'arrossega durant l'any i es nota en els mesos en els quals no hi ha aquest tipus d'incidència, com la demanda es recupera. Com saben, segueix, el Comitè d'Empresa de metro va proposar als treballadors l'opció de fer vaga durant el WMC, proposta que va ser rebutjada pels treballadors en assemblea. Això constitueix una bona notícia per a la ciutat i per a la resolució del conflicte de metro, pels treballadors i pel conjunt

de l'empresa. Els treballadors també van refermar la decisió de fer votacions en urnes i no a mà alçada. Després de 67 reunions de la mesa negociadora, continuem treballant per arribar a un acord. TMB ha formulat múltiples propostes per satisfer les reivindicacions de la representació de la part laboral. El Comitè està "dimitit", per mandat de l'assemblea i ha augmentat la fragmentació sindical, que ja era gran, la qual cosa dificulta d'arribar a acords. Això són punts que s'afegeixen a la resolució d'aquest conveni, amb tot continuen treballant per a resoldre'l com es va fer a bus en un espai també difícil per la fragmentació sindical. Recorda que amb metro tenen signat un precord signat des de l'estiu passat i que poc o molt els ha donat un espai en el qual continuar avançant en la negociació.

- Sobre la T-Mobilitat vol dir que després de l'acord a què es va arribar entre les tres administracions, sobre els quals ja es va informar en diferents Consells, per trobar un espai de renegociació possible per després anar a l'empresa privada i fer-lo efectiu en base a uns punts als quals estaven disposats a renegociar i saber el cost, això ja ha passat. I la presidenta valora positivament l'acord, tenint en compte des d'on sortien, i especialment per a l'empresa. Recorda que és un contracte que considera que podien haver desenvolupat de forma íntegra des dels operadors públics, però aquest punt no ha estat objecte de discussió i el que han fet és des d'un acord jurídic sòlid i no revocable treballar per construir un millor acord dins de les condicions preexistents. Evidentment, comporta que el sector públic guanya pes i el privat perd unes prerrogatives que ja havia signat, i això té un preu, però –segueix– han pogut recuperar el control (i l'assenyala com l'aspecte més sensible que els preocupava) de les dades dels viatgers, tema altament sensible. Ara l'AMB jugarà un paper clau amb els centres d'atenció al client i serà el garant públic de la gestió d'aquestes dades. I aquest és l'espai adequat per disposar-ne i controlar-les. I com a operadors es felicita de trencar l'exclusivitat de la venda de títols per internet. Tema cabdal en un futur, que es deixava en mans d'una entitat financera excloent-ne els operadors dels seus propis títols de transports. I per recuperar aquesta prerrogativa s'ha abonat una compensació. Finalment, vol dir que aquesta renegociació, que no ha estat gens senzilla, ha comptat amb la participació del personal de la casa, sense el qual no haguessin pogut fer el procés, per tant –reitera– ha estat un ajut inestimable per poder-ho fer amb èxit, ja que ha valorat cadascun dels aspectes per poder trobar el preu ajustat. Per tant, ara el sistema està en marxa i espera que estigui plenament operatiu el 2019. Ara hi ha l'encàrrec a l'ATM de fer un programa realista de posada en marxa de la nova targeta, podent fer una prova pilot pels serveis de TMB el 2018.
- En aquest punt s'obre un torn d'intervencions:

- En primer lloc pren la paraula el Sr. Manel Ferri per, en relació al darrer punt de la T-Mobilitat, posar en valor l'acord i la correcció dels punts d'inici, i l'aspecte de trencar l'exclusivitat i el control públic de les dades per part de l'AMB són molt importants. Per això vol felicitar-se per l'acord. En un altre ordre de coses, i entrant a les dades del passatge, mostra preocupació pel que fa a la L-9 i L-10, sobretot la primera, tot i no tenir la responsabilitat l'operador, o sigui TMB, però sí que és important fer una reflexió conjunta ja que invertir en una estructura ferroviària que després no agafa ningú és greu. Aquí cal pensar, diu, en la mobilitat integral de l'àrea sud. I proposa traslladar a l'AMB i als ajuntaments afectats per tal que facin un pla d'acció i de gestió compartida per incrementar la taxa d'ús d'aquesta infraestructura. Això és important ja que altrament acabarà passant comptes a les despeses del propi operador, ja que el cànon s'ha de seguir pagant. I acaba per felicitar-se també per l'augment de passatge després dels períodes delicats passat.
- Acte seguit intervé el Sr. Josep Garganté per, en primer lloc, dir que li sembla curiós que la presidenta de TMB, membre de Comunistes de Catalunya i d'Esquerra Unida i Alternativa, hagi dit i cito literalment: "les vagues que vam patir". Em sembla d'una esquizofrènia política que no el deixa de sorprendre. En segon lloc, considera una manca de respecte que la presidenta parli de l'estat del Comitè d'Empresa de metro, de les decisions de les Assemblees de treballadores de metro sense que, malgrat ho ha demanat en força ocasions, permeti l'assistència de representants elegits per la plantilla tant de Bus com de Metro al Consell d'Administració. Això mateix podria dir dels comentaris que ha fet la presidenta sobre el conveni de Busos, que ha descrit com una solució, oblidant-se que els mateixos sindicats que el van signar, malgrat que la plantilla va votar en dues ocasions en contra, ara demanen la dimissió del conseller delegat, Enric Cañas, per incomplir-lo. En relació a les negociacions de metro, puntualitza que li agradaria afegir que el propi Comitè d'Empresa que va signar un acord amb la Direcció el juliol de 2016, està dient que s'està incomplint en relació al fet que no es realitza des de l'1 de gener de 2017 cada cop que hi ha una jubilació parcial. En concret, n'hi ha hagut 5 i no s'ha passat a ningú a temps complert com estava pactat.

Així mateix, el preocupa –diu– que la Direcció vulgui fer voluntari que les dones embarassades continuïn en llocs d'inspecció quan és impossible evitar de totes passades el risc d'agressions. Entén que com amb les vacances, que són obligatòries, la seguretat de les dones embarassades implica que estiguin en llocs de treball on no hi hagi cap possibilitat d'agressió.

Per acabar, en relació a la T-Mobilitat, vol començar dient que el 9 de febrer va enviar un correu al conseller delegat sol·licitant-li informació sobre si hi hauria a continuació una presentació al MWC'17 i si els consellers estariem convidats. Surrealísticament, el conseller delegat li va respondre el 2 de març, un dia després de la presentació de la T-Mobilitat al MWC'17 on va participar la presidenta de TMB, per dir-li -i cita literalment: “un cop fetes les consultes al respecte, la informació de que disposem és que l'ATM tindrà un estand al MWC amb informació sobre el projecte T-Mobilitat, en la qual s'inclourà una petita “demo” de la validació sense contacte. A dia d'avui no tenim constància sobre si l'ATM organitzarà addicionalment algun tipus d'acte”. En aquest punt diu que no té clar si el conseller delegat no parla amb la presidenta de TMB, si no llegeix la premsa o si pren quelcom que no li senta bé, però creu que ha superat qualsevol nivell demencial. Dit això, se'ls diu que s'ha renegociat la T-Mobilitat, però en cap cas se'ls fa arribar cap còpia abans de signar el contracte, sobretot tenint en compte que TMB és l'operador més gran i que podria haver jugat un paper important per aturar aquesta privatització que no s'ha cansat de denunciar. Desgraciadament, segueix, l'ATM ha preferit renegociar les condicions, posar diners públics en mans privades i la presidenta de TMB, que abans deia estar en contra d'aquest traspàs d'un servei públic a mans privades, ha preferit anar a fer-se la foto d'aquest nou robatori d'allò que és públic.

- A continuació intervé el Sr. Lluís Cerdà plantejant, vista la demanda, un increment de flota i preguntant pels tipus de busos que hi haurà als “busos de barri”, per minimitzar l'increment de passatge.
- Pren la paraula el Sr. Martí Prat per saber els costos de la renegociació del contracte de la T-Mobilitat.
- Finalment, intervé el Sr. Òscar Ramírez per conèixer els sobrecostos de la T-Mobilitat ja que té informacions contradictòries pels mitjans de comunicació i si aquests sobrecostos venen per la renegociació del contracte o per l'endarreriment de la implantació del servei, i planteja fer una jornada sobre aquest tema com es va fer amb d'altres temes tècnics, i parlar del “big data”, i si sortiran “open data” per aplicatius, etc.

Intervé la presidenta, que respon amb els següents punts:

- Pel que fa a la L-9 i L-10 i el passatge diu que és un problema que hi ha i que s'agreuja amb la posada en marxa de la llançadora a l'aeroport. Com sempre, diu, invertir en infraestructures ja existents és menys rendible políticament que fer-ne de noves (almenys pel govern de l'Estat). En aquest cas en una que és absolutament innecessària i que suposarà un solapament, i això és molt poc explicable en un context ferroviari. S'haurà de fer –diu- una reflexió amb la Generalitat, apart de la necessària finalització. Recorda que en aquest mandat s'obriran dues

noves estacions, que espera que incorporin un increment de passatge que ja se sap que no serà gaire destacat, i l'increment vindrà –com en totes les estructures ferroviàries- per l'acabament de la xarxa en el tram central que és el que proporciona la demanda adequada. Això va per llarg, segueix, ja que queden trams per tunelar amb inversions de l'ordre de milers de milions d'euros.

- Sobre la T-Mobilitat, diu que està molt d'acord a fer una jornada monogràfica. Tots aquells consellers que sol·licitin la jornada, si veiem que hi ha prou nombre es fa la jornada, ja que té molt gruix, però és un tema que tot just comença a caminar. És cert que es va fer aquesta presentació, bastant improvisada, diu, al MWC. De moment sembla que no té massa interès, i es va fer una primera presentació a la comissionada de tecnologia de Barcelona per fer-li saber el contracte, tot i que canviarà la vida diària de molta gent. Hi ha hagut un allargament, explica, de la vida del contracte, que era de quinze anys, per un període de dos que és el temps que ha tardat en posar-se en marxa i uns costos dels dos aspectes que ja ha anunciat, hi ha molts altres temes a afegir que ja veuran a la jornada monogràfica, i aquests sobre costos han sumat uns dotze milions d'euros que sumats al dos anys de contracte poden estar al voltant dels vint-i-quatre, i aquest és el cost que té canviar els aspectes que ja estaven signats i bloquejats en un contracte que no es podia fer de cap altra manera que amb la renegociació.
- Sobre les possibilitats que ofereix en aquest tema l'open data, diu que realment és infinit i que en aquesta jornada que ha esmentat van exposar moltes d'aquestes possibilitats. No és tan sols el lliure accés, diu, sinó un accés a facilitar noves apps. És apassionant, i segur que anirà creixent l'interès.
- Sobre l'increment de flota de bus, vol dir que és molt important, i saben –diu- que estan fent un esforç en la renovació de la flota com no s'havia vist en els darrers anys, per recuperar la inversió, però també estan veient un increment de passatge que tampoc s'havia vist mai, per tant aquesta renovació no serveix per ampliar flota, i l'increment de servei és necessari, i això fa que s'hagi de plantejar a l'ATM com fer front a la demanda creixent, amb tot el procés de nous sistemes tarifaris, etc. i poder donar un bon servei. Els autobusos de barri, matisa, és un tema diferent ja que depèn de Barcelona, però està previst a la implantació de la Nova Xarxa (noves línies, nous recorreguts, etc). Però, acaba, l'increment de tota la flota cal abordar-lo amb l'ATM (contracte-programa, etc.), i aquest no és un tema menor.

Intervé en aquest punt el conseller delegat per puntualitzar sobre la renegociació del contracte de la T-Mobilitat, que no tan sols s'ha indemnitzat per la part del lucre cessant, sinó que s'ha fet un canvi per tot el que és l'estructura financera del projecte. És a dir s'ha renegociat, i no és menor,

diu, ja que per exemple la demanda sobre la que es feien les projeccions de l'any 2014 és absolutament diferent a la que tenim el 2016 amb un increment important i per tant amb unes validacions diferents. Ha disminuït aquest lucre, en un contracte que es feia claus en mà. Per altra banda, des del punt de vista tècnic el projecte tenia unes mancances en els sistemes centrals de TMB pel que feia a l'hora de connectar-se amb el sistema de la T-Mobilitat i aquests s'han definit i pressupostat i s'ha acordat que es farien des de TMB. Hi ha tota una sèrie de millores, ja que el projecte incorpora tot de preus unitaris que fins ara no tenia, només n'hi havia una dotzena, i ara s'hi han incorporat més de cent i això permetrà gestionar-ho millor. Les quantitats són les que s'han dit, diu, dotze per les coses noves (no ha estat gens fàcil), i és molt important per a TMB que torna a ser dins del negoci integrat de venda per internet (d'aquí uns quatre anys suposarà el 70% del total de venda), i això permetrà compensar tota la maquinària d'expedició i venda que hi ha en aquests moments a tota la xarxa de metro de venda de títols. TMB tindrà un contacte directe amb el client des del punt de vista comercial que amb l'esquema actual del projecte no el tenia i ens deixa amb una perspectiva pel que fa a productes complementaris, serveis ad hoc, etc. i això per a TMB, diu, ha estat potser el principal, en definitiva no està morta des del punt de vista comercial. I tot això serà important quan es desenvolupi ja que pot suposar haver de demanar menys subvenció al sistema

- Intervé el Sr. Sergi Alegre en relació a la L-9, i fa veure que la llançadora a l'aeroport va per llarg ja que hi ha l'obra civil prevista pel 2018 o 2019 i després faltaria el sistema elèctric i més, amb tot això cal preveure –diu- que ens en anem molt més endavant. I fa veure que tot el que ha de passar en aquests propers anys és en positiu ja que hi ha estacions noves que s'han d'obrir, establiment de noves empreses, trens de rodalies i de llarg recorregut que pararan a l'estació del Prat, etc. Cal pensar, a més de l'aeroport, també amb la Fira. Proposa fer estudis i proves pilots com a empresa per connectar amb els polígons industrials. L'altra cosa que proposa és que s'estudiï, juntament amb l'ATM, quantes línies passen per l'autovia que podrien entrar a l'estació i que van directament a Sants, i en canvi podrien parar al Prat per anar a la Fira o a l'aeroport, aquí hi ha una oportunitat per a nosaltres i sobretot per a la mobilitat de la zona.

La presidenta agraeix la intervenció, ja que ella parlava a llarg termini i hi ha coses a fer a curt termini per treballar la mobilitat a la Zona Franca i lligada amb aquests espais on és molt important la intermodalitat per molts motius, i cal aconseguir que la estació del Prat sigui un lloc de parada per a tot tipus de trens i així aprofitar la intermodalitat que podem aprofitar des

del metro. Tot això a curt termini cal treballar-ho, diu, i a més a més TMB per la naturalesa de principal operador del transport públic ho ha de liderar.

- Josep M Garcia Mompel intervé per puntualitzar que al parlar de la L-9, han parlat de dues estacions i vol insistir que cal parlar de quatre estacions ja que per a L'Hospitalet és un tema cabdal.

Aquí acaba l'informe de la Presidència i el Consell d'Administració es dona per informat.

3. Formulació de Comptes Anuals 2016 i de l'Informe de Gestió.

La presidenta dóna la paraula al conseller delegat el qual diu que farà l'explicació dels del tancament de l'any 2016, sobre la documentació que tots els consellers han rebut. D'aquesta manera comenta que els resultats acumulats a 31 de desembre han registrat uns ingressos per vendes superiors al pressupost en 0,375 milions d'euros, degut a l'increment de la tarifa mitjana [+0,016 euros, +2,3% sobre pressupost] que ha cobert, que compensa el decrement de la demanda sobre la previsió [-6,819 milions de viatgers, -1,2% sobre pressupost]. Pel que fa a la demanda del transport regular de Bus, ha estat positiva. Sobre el previst hi ha hagut 6 milions de viatges més i al Metro ha estat per sota del que s'havia pressupostat en 13'1 milions de viatgers, la qual cosa fa que en conjunt hi hagi una disminució de la demanda de TMB de 7,1 milions de viatgers en relació al previst. La tarifa mitjana en canvi, segueix l'informant, ha estat positiva encara que amb un petit augment de 0,005 euros, donant com a resultat unes vendes inferiors a les pressupostades per un import d'1,5 milions d'euros. En canvi, els Transports de l'Oci han registrat una demanda superior al pressupost en gairebé 300 mil viatgers i una tarifa mitjana, que tot i que ha estat inferior a la pressupostada de 4 cèntims d'euros, han donat lloc a unes vendes superiors a les pressupostades en 1,88 milions d'euros.

<i>milers d'euros</i>				
INGRESSOS				
	DESEMBRE 2016	PRESSUPOST DESEMBRE 2016	Variació s/ Pressupost	
			Import	% ▲
Vendes	395.647	395.272	375	0,1
Comissions, Ràpels i Bossa ATM	-7.132	-7.553	421	-5,6
Recaptació Neta	388.515	387.719	796	0,2
Accessoris a l'explotació	26.224	20.203	6.020	29,8
Pensions per contingències de risc	555	1.103	-548	--
Subvencions especials	9.445	9.252	193	2,1
TOTAL INGRESSOS PROPIS	424.739	418.276	6.463	1,5
Subvencions al servei	188.293	215.742	-27.449	-12,7
Subvenció inversió de Millora	26.885	18.247	8.638	47,3
Subvencions L9/L10 - Cànon	93.628	94.876	-1.249	-1,3
Subvencions rènting de trens	75.028	74.757	271	0,4
Sistema Complementari de Pensions	564	0	564	-
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.867	1.867	0	0,0
TOTAL SUBVENCIONS	386.264	405.490	-19.226	-4,7
TOTAL INGRESSOS	811.003	823.766	-12.763	-1,5
<i>milers d'euros</i>				
DESPESES				
	DESEMBRE 2016	PRESSUPOST DESEMBRE 2016	Variació s/ Pressupost	
			Import	% ▲
Aprovisionaments	18.004	19.581	-1.576	-8,1
Energia i Carburants	45.146	50.147	-5.001	-10,0
Personal Operatiu	376.519	379.569	-3.050	-0,8
Pensions per contingències de risc	555	1.103	-548	--
Serveis Exteriors (sense rènting ni cànon L9)	100.032	106.008	-5.976	-5,6
Resta despeses d'explotació	-791	1.670	-2.461	-147,4
TOTAL DESPESES D'EXPLOTACIÓ	539.465	558.077	-18.612	-3,3
Amortitzacions	65.181	64.068	1.113	1,7
Subvencions capital traspassades a l'exercici	-10.673	-10.446	-227	2,2
Amortització Neta	54.508	53.623	886	1,7
Despeses Financeres	14.384	18.318	-3.934	-21,5
Rènting Trens	75.028	74.757	271	0,4
Necessitats L9/L10 - Cànon via "recàrrec"	4.674	4.000	674	16,9
Necessitats L9/L10 - Cànon	93.628	94.876	-1.249	-1,3
TOTAL DESPESES COMPTE DE RESULTATS	781.687	803.651	-21.964	-2,7
Inversió de Millora	26.885	18.247	8.638	-
Sistema Complementari de Pensions	564	0	564	-
Amortització leasing 6 trens S 9000	1.867	1.867	0	-
TOTAL DESPESES	811.003	823.766	-12.763	-1,5
RESULTAT DEL PERÍODE			Ingressos ▲ 6.463	
			Despeses ▼ 12.763	
			Resultat positiu + 19.226	

A aquests resultats cal sumar-hi, segueix, la variació positiva de les Comissions, ràpels i bossa ATM, que són aquells diners que queden de les persones que no tornen els títols i que es reparteixen els operadors segons els percentatges d'utilització, els quals, en conjunt, han sigut superiors als de l'any passat en 0,4 milions d'euros. Per tant, -conclou- tenen una desviació positiva de la Recaptació Neta de 0,796 milions d'euros a tancament de 2016. La variació de la

resta d'ingressos propis han estat per sobre de pressupost en 5,6 milions d'euros, degut a un increment de 6 milions d'euros en Ingressos Accessoris a l'Explotació provinents de treballs realitzats en el manteniment dels túnels per a IFERCAT --per la posada el febrer del nou tram L9 Sud--; a un increment de les subvencions especials per import de 200 mil euros, i a un decrement de 0,548 milions d'euros degut a la partida de pensions per contingències de risc, amb la qual cosa s'arriba a un increment global dels Ingressos Propis de 6,463 milions d'euros en relació al pressupost.

Pel que fa a les despeses d'explotació, segueix, estan per sota del pressupost en 18 milions d'euros, degut principalment a la disminució de les despeses en serveis exteriors en 6 milions d'euros, despeses en energia i carburants en 5 milions d'euros, despeses de personal en 3 milions d'euros --bàsicament degut a una menor plantilla mitjana del previst al pressupost--, i la resta de despeses d'explotació que també han disminuït respecte al pressupost per un import total de 4,5 milions d'euros, degut principalment a la devolució AEAT (Agència Tributària) per l'impost d'hidrocarburs en 2,129 milions d'euros, corresponents als exercicis 2011 i 2012.

Pel que fa a la resta de conceptes de despesa, informa, que les variacions provenen dels capítols següents:

- 1) L'amortització neta que està per sobre de la pressupostada en 0,886 milions d'euros, degut a l'increment en l'amortització d'1,113 milions d'euros i una disminució de les subvencions de capital de 0,227 milions d'euros. La distinció entre amortització i subvenció de capital prové del fet com les administracions abonen el que encarreguen. Per tant, tindrem gairebé sempre subvencions de capital, llevat de les pròpies renovacions, per un canvi que hi ha hagut a la llei i això no canviarà fins que no torni a canviar per créixer l'empresa pública.
- 2) Les despeses financeres, que estan per sota del pressupost en uns quatre milions d'euros, degut als interessos de demora rebuts juntament amb la devolució del "cèntim sanitari" i als dividendes cobrats de TCC, empresa en la que hi participem amb el 33 %, per import de 2 milions d'euros.
- 3) Renting de trens ha incrementat de 0,271 milions d'euros corresponent a increments en interessos. Recorda que en la qüestió dels renting de trens cal posar-se d'acord amb l'ATM, ja que aquests estan a punt d'acabar-se i hi ha una opció de compra possible.
- 4) Cànon L9 s'ha disminuït en 0,574 milions d'euros.
- 5) Inversió de millora, amb un increment de 8,6 milions d'euros, que inclou inversions realitzades a Bus i Metro fetes per recuperar els nivells inversor, en material mòbil de Bus, i

posar al dia instal·lacions, vies i actius obsolets de Metro. Aquest import es desglossa en un increment de 12,6 milions d'euros per a Metro i una disminució de 4 milions d'euros per a Bus.

- 6) Sistema Complementari de Pensions amb un increment de 0,564 milions d'euros, corresponents a l'aportació pels interessos corresponents al retard en la liquidació del deute per aquest concepte efectuada el 2015 .

Quant a les inversions (fetes i compromeses), s'ha reactivat el ritme d'inversions, ajudats pel contracte programa, i s'han activat inversions per un total de 81,4 milions d'euros executats, front als 87 milions d'euros pressupostats. L'import compromès a 31 de desembre és de 56,7 milions d'euros. Recorda en aquest punt que l'estabilitat financera que proporciona el Contracte Programa permet tornar a la normalitat i restablir la renovació d'actius que s'havia estancat en els últims anys. Per tant, la màquina d'inversions està consolidada.

	Pressupost 2016	Real
<i>milions d'euros</i>		
Xarxa de Metro	37,173	34,141
Grans actuacions en Material Mòbil	7,138	3,487
Estacions	6,032	5,747
Xarxa i Infraestructura	7,994	12,443
Seguretat Xarxa de Metro	3,585	1,893
Sistemes d'alimentació elèctrica i telecontrol	2,289	1,576
Gran manteniment	7,913	6,237
Línia 9 Tram I i Tram IV	2,222	2,759
Inversions de la Xarxa d'autobusos	35,234	34,717
Flota Autobusos	31,914	32,755
Gran Manteniment	0,039	0,048
Centres Operatius de Negoci	0,122	0,408
Cotxeres	3,159	1,506
Sistemes d'informació i telecomunicacions	11,955	11,288
Convencional	2,279	2,868
Pla Director de Tecnologia	8,603	8,013
Línia 9 area ATEC	0,461	0,231
Llicències Aplicacions Informàtiques	0,463	0,000
Resta d'inversions en tecnologia	0,149	0,175
Altres inversions	2,738	1,248
TOTAL INVERSIÓ	87,099	81,394

Finalment el Sr. Cañas diu que ja que són una empresa de serveis, té especial interès a mostrar el quadre de necessitats i finançament de l'any 2016, del qual se'n desprèn que dels 405,490 milions d'euros de necessitats que el Contracte Programa de TMB tenia aprovat per a l'exercici 2016, TMB ha necessitat 386,26 milions d'euros, és a dir, 19,2 milions menys dels que tenia pressupostats, que passen a formar part del Compte de Reserva del Contracte Programa. Si mirem, diu, com s'han finançat les necessitats de TMB, 382 milions d'euros s'han cobert amb aportacions directes de l'ATM i només s'han hagut de fer servir 3,4 milions d'euros dels 22 milions d'euros que TMB tenia al seu abast (fons de reserva i import provinent d'endeutament). Aquest era el darrer any que segons el Pla de Finançament fins al 2031, de retorn del crèdit contret, calia absorbir recursos propis, ja que a partir del 2017 el sistema es comença a equilibrar i es pot tornar a retornar el principal del crèdit. Del quadre es pot veure, diu, que gràcies a l'augment de demanda s'ha hagut de demanar menys del previst.

RESUM DE NECESSITATS 2016				
Xifres en Milers d'euros	(A)	(B)	(B) - (A)	
	PRESS.	REAL	Variació	
Necessitats Compte de Resultats sense Renting i Cànon L-9	215.741	188.292	-27.450	-12,72%
Pla de Millora de Bus i Metro	18.247	26.885	8.638	--
Amortització leasing 6 trens S9000	1.867	1.867	0	0,00%
Necessitats sense rènting ni cànon L-9	235.855	217.044	-18.812	-7,98%
Renting de trens	74.757	75.028	271	0,36%
Cànon Inicial L9 / L10 (1)	52.901	52.901	0	0,00%
Sistema Complementari de Pensions		564	564	-
NECESSITATS A SUBVENCIONAR	363.514	345.537	-17.976	-4,95%
Cànon Ferroviari Addicional L9/L10 (2)	41.975	40.727	-1.248	--
TOTAL NECESSITATS A SUBVENCIONAR	405.490	386.264	-19.226	-4,74%
<i>(1) Correspon a la xifra prevista en Contracte-Programa ATM-TMB 2014-2017</i>				
<i>(2) Aquest major import del cànon correspon a la diferència entre la xifra prevista en C-P i l'import del Cànon Ferroviari de la L9/L10, que es finança via subvencions</i>				
FONTS DE FINANÇAMENT NECESSITATS TMB	405.490	386.264	-19.226	-4,74%
Aportacions directes de l'ATM (Pressupost)	382.848	382.848	0	0,00%
Fons de reserva aplicats	7.642		-7.642	-100,00%
Endeutament	15.000	3.416	-11.584	-77,22%

Informe de gestió 2016

El conseller delegat, recorda que tothom ha rebut el document i l'ha pogut examinar i que, per tant farà, un resum ràpid. Recordarà només, sobretot, les dades que reflecteixen el conjunt d'activitats de les empreses, i no tant les que la gent pot tenir de la lectura del document.

Vol començar dient que pel que fa al bus elèctric model K9 de la marca BYD, de fabricació xinesa, no s'ha realitzat l'opció de compra principalment per motiu d'autonomia de la bateria i qüestions funcionals sobretot a l'estiu i està carrossat amb una qualitat més baixa a la de la resta de la flota. Explica que segons els tècnics aquest bus “envelliria malament”, la qual cosa no justifica la inversió. Explica tot d'anècdotes provinents del canvi de portes que han mostrat la mala qualitat interna de la carrosseria, així com el sistema de bateries i la seva recàrrega, la qual cosa, sense l'experiència que dóna el temps, fa que avui per avui aquest nou sistema de tracció sigui realment una incògnita, ja que tot i ser una bona bateria per a càrrega lenta no és bona en el sistema de càrrega ràpida que fa servir TMB en els autobusos amb pantògrafs de càrrega ultraràpida del 70% en cinc minuts.

Pel que fa al capítol 2. Dades d'oferta i demanda comenta:

- Demanda: Com ha dit la presidenta hi ha un increment del 0,8%.
- Utilització de títols 2016 vs 2015: Diu que mostren un lleuger ascens del bitllet senzill i un increment de la T-Jove (0,38%) i la T-Mes (1,31%); i un descens de l'ús de la T-50/30 d'1,52 punts i la T-10 (0,59%). Els “Altres” títols, que inclouen la T-4, T-12, Targeta Rosa, títols comercials, altres abonaments, han pujat 0,23 punts. Això dóna un reequilibri en l'ús dels diferents títols que marca la tendència de la mobilitat que ja marca l'ATM.
- Demanda anual: Ha estat de 577,3 milions a TMB (any 2015: 572,8), dels quals 381,5 milions a metro (2015: 385,0) i 195,8 milions Bus (2015:187,8). Això marca la fita d'intentar arribar a aquest any als 420 a metro i a bus recuperar la demanda històrica de 210 milions. Aquesta és la motivació –segueix- pel qual demanem l'ajut de les administracions i que se'ns autoritzin a incrementar oferta i compensar-la econòmicament .
- Tarifa mitjana de TMB (amb transports de l'oci): mostra que registra una diferència absoluta de +0,007 euros que suposa un increment respecte a l'any anterior de l'1,1%, i això és notable, per la venda de títols propis, que deixen més a l'empresa, i no tant dels integrats. I aquí reconeix que s'ha produït un increment important del títol Hola Barcelona amb recaptacions que han passat de 15 a 18 milions Per això cal felicitar l'equip de

comercialització que cada dia s'esforça . Ara els esforços s'adrecen a què sigui comercialitzat en origen. També han tingut l'avantatge que dels viatges que es fan a l'aeroport, tarifa de 4'5 EUR, dels quals TMB es queda l'1'5 EUR . No és un import tan alt com un bitllet senzill però ajuda a incrementar la tarifa mitjana.

- La recaptació, per import de 390,9 milions d'euros ha augmentat un 1,9%, la qual cosa suposa una diferència absoluta amb l'any anterior, el 2015, de 7,2 milions d'euros.
- Quant a les valoracions globals del servei, de 7,60 i 7,50 per a bus i metro, respectivament, són força bones, si tenim en compte com ha anat l'any. La nota més alta en l'història, des de 2006, va ser de 7,58 i 7,52. Intentarem que aquest any, aquest valors, tot i ser ja alts, es mantinguin.
- I pel que fa als recursos humans, la plantilla homogènia (mitjana anual de la plantilla en termes d'hores per empleat i any) és de 7.137,57, i l'estructura d'edats de la plantilla dona com a resultat que l'edat mitjana de la plantilla és de 44,73 anys a Metro (44,53 anys el 2015) i 47,90 anys a Bus (47,39 anys el 2015). Aquí, assenyala el conseller delegat, comença a haver-hi un envelliment de la plantilla, a un ritme de 0,7 anys per any, i això és degut a una qüestió originada els darrers anys per no haver-se produït un increment d'oferta a la xarxa.
- Les dades bàsiques de l'oferta de metro no varien respecte de les anteriors.
- Sobre les dades de Bus, hi ha 99 línies, sense incloure les del bus turístic ni la del tramvia blau, amb un total de flota (diu que és escassa per les necessitats) de 1.060 vehicles, dels quals el 100% estan adaptats a PMR i amb aire condicionat i el 35,1% funcionen amb GNC, el 49,8% amb gasoil, el 17,7% són híbrids i el 0,4% són elèctrics (4 autobusos), i 834 circulen en hora punta per la xarxa (els mateixos que en 2015).
- L'edat mitjana de flota és de 14,95 anys a Metro i 10,06 a Bus. Com ja s'ha explicat, les inversions de 2016 han contemplat la renovació de vehicles per contrarestar l'envelliment de la flota. Cal tenir en compte que a la història de TMB no havien superat mai els deu anys a Bus i, si no es fes la "mitja vida", deu anys seria l'edat raonable de jubilació d'un autobús amb els quilometres que fan. Estan fent, diu, un gran esforç de renovació, agafant la inversió de dos anys i fent coses especials per a aconseguir-ho.
- I, finalment, el 90% de les estacions de la Xarxa de Metro (no inclosa L9 Sud) estan adaptades a PMR: 125 de les 139 estacions (no inclou 2 del Funicular).

Comptes del Grup TMB

Abans de mostrar els resultats de l'exercici i el resum del balanç, el Sr. Cañas recorda que els comptes del Grup es fan amb la consolidació per integració global de Ferrocarril Metropolità de

Barcelona, SA, que és la societat dominant, amb Transports de Barcelona, SA, Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL que és activa des de l'1 de juliol de 2015 [amb la venda de títols de transport mitjançant una plataforma d'e-commerce], i enguany s'hi afegeix el 33% de Transports Ciutat Comtal, SA.

Els criteris perquè FMB,SA sigui la societat dominant són :

- Que l'estratègia de transport del grup es vertebrava sobre FMB.
- L'activitat de TB és complementària de la d'FMB.
- FMB lidera la política de transport de TMB
- A més hi ha el volum d'oferta, el nombre de viatgers transportats, xifra de negocis (abans de subvencions), valor dels actius utilitzats en l'explotació, import del capital, import dels Fons Propis, etc.

El resultat consolidat del grup a 31 de desembre de 2016 és de 4,278 milions d'euros.

TMB CONSOLIDAT (en milions d'euros)

RESULTAT de l'EXERCICI	31/12/2016
Rtat. de FMB SA abans d'impostos	0,000
Rtat. de TB SA abans d'impostos	0,000
Rtat. de TMB SL abans d'impostos	0,359
Rtat. de PSM S.A. abans d'impostos	5,593
Repartiment de dividend de TCC S.A.	-2,000
Rtat.per ajustament amortització Fons de comerç	0,015
Resultat de les activitats pròpies	3,967
Resultats altres societats (TCC, S.A.)	0,435
Resultats abans d'impost	4,402
Impost de Societats	-0,124
Resultats de l'Exercici	4,278

I, per acabar, a continuació el BALANÇ DE SITUACIÓ a 31 de desembre de 2016.

ACTIU			PASSIU		
2015	2016	Difer.	2015	2016	Difer.
1.093,0	1.093,9	1,0	377,5	353,3	-24,3
ACTIU NO CORRENT			PATRIMONI NET		
13,8	15,4	1,6	290,5	294,8	4,3
516,4	532,4	16,0	-22,5	-42,8	-20,4
0,0	0,0	0,0	109,5	101,3	-8,2
562,8	546,1	-16,7			
484,4	458,6	-25,8	695,5	701,8	6,3
0,0	0,0	0,0	PASSIU NO CORRENT		
0,0	0,0	0,0	620,2	641,5	21,3
78,3	87,5	9,2	589,6	609,1	19,4
			30,5	32,4	1,9
			44,0	44,2	0,1
			31,3	16,2	-15,1
			172,3	253,4	81,1
152,3	214,5	62,2	PASSIU CORRENT		
9,2	9,3	0,1	11,2	12,4	1,2
71,6	119,4	47,8	63,6	125,2	61,6
38,8	79,3	40,6	0,0	0,0	0,0
0,0	0,0	0,0	25,0	49,1	24,1
5,3	5,2	-0,1	38,6	76,1	37,5
27,5	34,8	7,3	0,0	0,0	0,0
10,5	10,3	-0,2	90,3	103,5	13,2
0,5	1,0	0,6	7,2	12,3	5,1
60,6	74,5	13,9			
1.245,3	1.308,5	63,1	1.245,3	1.308,5	63,1
TOTAL ACTIU			TOTAL PASSIU		

Del balanç de situació dir que no hi ha diferències significatives. En aquest any 2016 s'ha produït un increment, per primera vegada des del 2010, de 63,1 milions d'euros respecte del 2015.

Pel que fa a la banda de l'actiu, l'informant vol destacar:

1. La variació de l'immobilitzat material, amb un increment 16,0 milions d'euros (per primera vegada variació positiva des de l'any 2010), degut a unes altes d'immobilitzat de 78,9 milions d'euros, front a unes baixes d'immobilitzat de 12,4 milions d'euros (material de parc obsolet, revisió funicular, CPUs embarcades, ...) i l'amortització per import de 50,4 milions d'euros.
2. La variació del Contracte Programa a llarg termini, per import de 25,8 milions d'euros, degut a una disminució per import de 20,7 milions d'euros, degut principalment al traspàs a curt termini de l'operació de sanejament de CP, i del traspàs a curt termini del deute de l'ATM per aportació diferida i del deute dels 6 trens de Línia 9, per un import conjunt de 5,1 milions d'euros.
3. La variació del Contracte Programa a curt termini, per import de 40,6 milions d'euros, degut pràcticament a un increment de les aportacions pendents d'aportar per part de l'ATM en relació a l'exercici anterior (que s'han cobrat el 2017), per import de 13,8 milions d'euros, i pel traspàs de deute de llarg a curt termini per import de 26,7 milions d'euros.

Pel que fa al passiu, les variacions més importants són:

- La disminució de 20,4 milions d'euros per l'ajustament per canvi de valors, que principalment s'explica per la disminució deguda a la cobertura del crèdit sindicat de sanejament de CP.
La disminució de 8,2 milions d'euros de subvencions, donacions i llegats rebuts, que s'explica principalment pel traspàs en l'exercici 2016 de la subvenció en capital al compte de resultats, per import de 8,0 milions d'euros.
- La variació de l'Endeutament Financer a llarg termini per import de 19,4 milions d'euros, que es deu a l'increment per operacions de leasing i derivats financers de l'operació de CP, i que també incorpora la disminució d'endeutament per import de 8,9 milions d'euros [principalment: traspàs a curt termini 23,7 M€ menys l'increment de l'endeutament CP 2016 de 15,0 M€].
- La variació de l'Endeutament Financer a curt termini per import de 24,1 milions d'euros, bàsicament degut al traspàs del llarg termini de l'operació d'endeutament del Contracte Programa per import de 23,7 milions d'euros.
- Pel que fa a l'increment de proveïdors d'immobilitzat i altres, bona part està explicat per la inversió del pla de millora de Bus i Metro pendent de transformar en subvencions.
- Quant als creditors comercials, amb un increment de 13,2 milions d'euros, es deu principalment al deute de final d'any amb IFERCAT, que s'ha pagat al venciment.

Acords de Formulació dels comptes.

Acabat l'informe del conseller delegat, la presidenta sotmet a votació la formulació dels comptes anuals de 2016 i el Consell d'Administració, prèvia lectura per part del secretari, adopta l'acord proposat amb el vot favorable de tots els presents, excepte el vot del Sr. Óscar Ramirez Lara que hi vota en contra. L'acord adoptat és el següent:

1. Donar per formulats els comptes anuals de la societat corresponents a l'exercici de l'any 2016 (Balanz, Compte de pèrdues i guanys, Estat de canvis en el patrimoni net, Estat de fluxos d'efectiu i Memòria) així com l'Informe de Gestió i remetre'ls a l'auditor Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría, S.A., per tal que n'emeti l'informe preceptiu com a tràmit previ a l'elevació a la Junta General per a la seva aprovació.
2. Proposar a la Junta General que acordi que no procedeix l'aplicació de resultats de l'exercici, corresponents a la societat, atès que aquests han estat zero, i atès que de la totalitat de les

subvencions a rebre se n'ha comptabilitzat només l'import necessari per equilibrar el compte de pèrdues i guanys.

3. Donar-se per assabentat del resultat de l'exercici de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA

4. Donar-se per assabentat dels comptes anuals del Grup TMB, del qual Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA és la societat que formula els Comptes Anuals Consolidats corresponents a l'exercici de l'any 2016 (Balanç, Compte de pèrdues i guanys, Estat de canvis en el patrimoni net, Estat de fluxos d'efectiu i Memòria) així com l'Informe de Gestió.

Altres acords en relació a les societats Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL :

Pel que fa a les societats Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL, el Consell d'Administració es dóna per assabentat de la formulació dels comptes anuals per part de l'administrador únic d'aquestes dues societats, el Sr. Enric Cañas Alonso, en data 30 de març de 2017. I que l'acord de formulació ha estat pel que fa a Projectes i Serveis de Mobilitat, SA:

1. Donar-se per informat que s'han formulat els comptes de Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, Memòria, Balanç, Compte de pèrdues i guanys, Estat de canvis en el patrimoni net i Estat de fluxos d'efectiu, corresponents a l'exercici de 2016 i que es proposa aplicar el resultat positiu de 5.565.502,32 euros al compte de "Reserva Voluntària".

I pel que fa a Transports Metropolitans de Barcelona, SL:

2. Donar-se per informat que s'han formulat els comptes anuals corresponents a l'exercici 2016 (Memòria, Balanç, Compte de pèrdues i guanys i Estat de canvis en el patrimoni net), amb la proposta d'aplicar resultat positiu de 262.924,33 euros, 26.292,43 euros al compte de "Reserva legal" i 236.631,90 euros al compte de "Reserva voluntària".

Així mateix, es proposa adoptar el següent acord:

3. Pel que fa a les societats Projectes i Serveis de Mobilitat, SA i Transports Metropolitans de Barcelona, SL, el Consell d'Administració acorda designar a la presidenta Sra. Mercedes Vidal Lago i el conseller delegat Sr. Enric Cañas Alonso per tal que representin TB, SA i FMB, SA, respectivament, a la Junta General Ordinària d'aquestes societats a celebrar properament per tal que aprovin, si s'escau, els comptes formulats.

Acord sobre conflictes d'interessos, en relació a les declaracions que s'han rebut:

1. Acordar que de les comunicacions individuals lliurades per tots els administradors de la societat Transports de Barcelona, SA, en relació a les situacions que preveu l'article 229 de la Llei de Societats de Capital (TRLSC) aprovada mitjançant Reial decret legislatiu 1/2010 de 2 de juliol, d'acord amb la modificació de la Llei 31/2014, de 3 de desembre, de conflicte d'interessos, avalua que no existeix conflictes d'interès potencial o certs.

4. Torn obert de paraules.

La presidenta obre el torn de paraules en el qual hi intervenen:

- El Sr. Martí Prat per fer les preguntes següents:
 - En relació a la T-Mobilitat i les dades de què disposaran, que gràcies al que han explicat. Pregunta si estan parlant de “big data”, “open data” o si TMB gestionarà o bé donarà en obert, vol saber de què es parla.
 - Voldria conèixer dades del negoci internacional de TMB, a part del recurrent, separat comptablement, i saber quins són els ingressos i despeses. I així poder valorar les externalitats que provoca.
 - Sobre els ingressos accessoris a l'explotació en relació a tasques fetes per Ifercat que estan valorades en uns sis milions d'euros. Demana saber aquest punt amb una mica més de detall.
 - Sobre els informes de gestió, reconeix la tasca titànica que s'ha fet, però el document el veu més semblant a un pla de gestió que a un informe i demana poder comptar amb indicadors, sobretot comparats amb altres empreses nacionals o internacionals referents a l'activitat, o amb anys precedents de TMB. Així podrem valorar millor les dades i poder contribuir a fer la nostra feina.
- Demana la paraula el Sr. Josep Garganté i exposa que en relació als comptes, vol conèixer els següents extrems:
 - En el cas dels comptes i en relació al Metro, la previsió de despesa pel personal operatiu a desembre de 2016 era d'un estalvi de 4,9M€, quin és el motiu i en quines partides s'ha estalviat?
 - Així mateix, vol saber per què en el cas del Bus la previsió de despesa pel personal operatiu a desembre de 2016 era d'un increment d'1,8M€, quin és el motiu i en quines partides s'ha incrementat?

Per altre banda vol fer saber que la Comissió extraordinària d'Urbanisme, Ecologia i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, celebrada el dimecres passat, va acordar entregar certa documentació als membres d'aquest consell d'administració. Per tant, sol·licitem saber quan se li lliurarà:

- La plantilla de les empreses citades, inclosa la coberta per contractes temporals i d'interinatge no vinculats a cap lloc de treball.
- La relació de llocs de treball de cadascuna d'aquestes empreses, entesa com la llista que identifica cadascun dels llocs de treball, amb indicació, per a cadascun d'ells, de les dades següents: la denominació i les característiques essencials del lloc de treball, els requisits essencials per ocupar-lo, el grup, la categoria professional i el règim jurídic aplicable al lloc, la forma de provisió i la retribució bruta íntegra de cada lloc de treball.
- La relació de contractes temporals i d'interinatges subscrits per les empreses indicades i que no estan vinculats a cap lloc de treball, assenyalant per a cadascun d'aquests contractes la durada i l'objecte del contracte, incloses les funcions que ha de desenvolupar la persona contractada per aquestes vies, i la retribució bruta íntegra prevista, sense donar el nom de la persona contractada.
- Còpia de tots els contractes del personal fora de conveni de Transports de Barcelona S.A. i Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona S.A (571 persones).
- Entregar als membres del Consell d'administració de TB S.A. i FMB S.A. (TMB) còpia de tots els contractes de les externalitzacions que manté TB S.A. i FMB S.A. (seguretat, neteja, etc.).
- Còpia de tots els contractes d'operacions fora del seu propi àmbit de servei (Metro de Panamà (dos), Tramvia Saragossa, Tren Equador, Sistema tarifari Equador, Tramvia d'Orán Argèlia, Metro Santiago de Xile, Transport urbà Perpinyà, Transport urbà Antibes, BRT Greater Dhaka).

Així mateix, també sol·licita informació sobre la retribució exacta des de l'any 2007 fins a l'actualitat sobre els següents càrrecs, incloses eventuais retribucions en espècie inherents al càrrec:

- Retribució dels càrrecs llistats de la Comissió Executiva amb el detall de: salari base anual, primes per objectius, millores o plusos voluntaris, plusos d'antiguitat o no competència i retribucions en espècie (assegurances de vida i mútues de salut, xecs restaurant i d'allotjament, dietes, transports, ajudes familiars, etc.)
 1. President Executiu
 2. Vicepresident Executiu
 3. Director Adjunt de Vicepresident Executiu
 4. Subdirector General
 5. Coordinador tècnic de Vicepresident Executiu
 6. Director General de Transports Metropolitans de Barcelona
 7. Director Executiu

8. Director Executiu de Presidència
9. Conseller Delegat
10. Adjunt al Consell Delegat
11. Director General de Serveis Corporatius
12. Director de Control de Gestió i Negoci Internacional
13. Sotsdirector General de Serveis Corporatius
14. Director General de la Xarxa de Metro
15. Director General d'Estratègia
16. Director General de la Xarxa de Metro
17. Director General de la Xarxa d'Autobusos
18. Director de l'Àrea Operativa de Bus
19. Director d'Administració i Finances
20. Director de l'Àrea de Recursos Humans
21. Director de l'Assessoria Jurídica
22. Director de l'Àrea de Direcció de Persones
23. Director de l'Àrea de Màrqueting i Ingressos Accessoris
24. Director de l'Àrea de Tecnologia
25. Director de l'Àrea de Control i Gestió, Pressupostos i Auditoria Interna
26. Director de l'Àrea de Comunicació i Relacions Institucionals
27. Director de Transports de l'Oci
28. Director de Planificació de la xarxa
29. Secretari del Consell d'Administració
30. Lletrat Assessor

- Retribució dels càrrecs llistats del Consell de Direcció amb el detall de: salari base anual, primes per objectius, millores o plusos voluntaris, plusos d'antiguitat o no competència i retribucions en espècie (assegurances de vida i mútues de salut, xecs restaurant i d'allotjament, dietes, transports, ajudes familiars)

1. Presidenta
2. Vicepresident Executiu
3. Director Adjunt Vicepresident Executiu
4. Adjunt Vicepresident Executiu
5. Conseller Delegat
6. Adjunt al Conseller Delegat
7. Gerent de l'Entitat metropolitana del Transport
8. Gerent de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
9. Director General de Transports Metropolitans de Barcelona
10. Director de Serveis Generals de l'Entitat Metropolitana del Transport
11. Director Executiu de Presidència
12. Director Executiu del Gabinet de Presidència
13. Subdirector General Adjunt
14. Director General de Bus i Transport de Barcelona
15. Director General de Serveis Corporatius

16. Director General de la Xarxa d'Autobusos
17. Director General de la Xarxa de Metro
18. Sotsdirector General de Serveis Corporatius
19. Director de l'Àrea de Direcció de Persones
20. Coordinadora Tècnica del Vicepresident Executiu
21. Director de l'Assessoria Jurídica
22. Director de l'Àrea d'Administració i Finances
23. Director de l'Àrea de Màrqueting i Ingressos Accessoris
24. Director de l'Àrea de Tecnologia
25. Director de l'Àrea de Control de Gestió, Pressupostos i Auditoria Interna
26. Director de l'Àrea de Comunicació i Relacions Institucionals
27. Director de l'Àrea de Planificació de la Xarxa
28. Director del Servei de Direcció de Polítiques Corporatives de Recursos Humans Corporatius
29. Directora del Centre Operatiu de Negoci d'Horta
30. Director de l'Àrea Tècnica de Bus
31. Director de Serveis Financers
32. Director de l'Àrea Tècnica de Metro
33. Director de l'Àrea d'Operacions de Metro
34. Director del Servei de Transports d'Oci
35. Director del CON de Ponent
36. Directora de l'Àrea Operativa de Bus
37. Director de Promoció i Publicitat
38. Director de l'Àrea de Persones de Bus
39. Director de l'Àrea de Persones de Metro
40. Director de l'Àrea de Manteniment i Projectes de Metro
41. Director de l'Àrea de Promoció Comercial
42. Director de l'Àrea de Desenvolupament de Negoci i Relacions Internacionals
43. Director de l'Àrea Corporativa de Recursos Humans
44. Director de Control de Gestió i Negoci Internacional

En relació a l'informe que va presentar el conseller delegat el passat dimecres, en Consell d'administració extraordinari, i que no ens van entregar fins al dia següent només comentar una dada que, per nosaltres, ja explica com es fan les coses. A l'informe vénen a dir que la retribució mitja dels conductors TB és de 37.139€ (pàg 12) i la mitja del mercat de 28.713€, quan el salari anual de classificació d'un conductor segons taules publicades a la intranet de TMB és de 27.797€. S'han de posar d'acord entre la pròpia Direcció, però donar dues dades tan diferents fa que pensar.

Continuen les retallades del servei de Bus, ja que al principi de l'exposició de la presidenta ha parlat del servei que prestem. Segons han pogut saber a la cotxera d'Horta es retalla el servei de 6 línies i a la cotxera de Zona Franca de 10 línies en divendres.

Per exemple, a Horta les línies 19, 32, 45, 204, 215 i 221 el servei que es dona de dijous és un i el divendres aquest servei es redueix. Recorda que a les marquesines, els horaris van de dilluns a divendres, dissabtes i diumenges/festes oficials. Per tant, amb la retallada dels divendres estan enganyant la gent amb el servei que està indicat a les parades. Falsegen la realitat.

Ara, diverses preguntes sobre si, finalment, TMB internalitzarà les línies del Bus de Nou Barris (80, 81, 82 i 83), sobretot, tenint en compte que ja li ha arribat que hi ha una empresa privada que sembla estar posicionada per a la possible licitació. Recorda que aquestes línies, malgrat estar externalitzades, funcionen amb busos de TB S.A. Què passarà amb aquest servei? Pensen passar-lo a TMB o no?

Igualment i tenint en compte el desgavell que hi ha a la licitació del servei de Nit Bus, pregunta si TMB pensa presentar-se i recuperar aquest servei que donava anys enrere? Sí o no?

En relació al TRAM i tenint en compte que TMB té una participació del 2,5%. Sol·licita que li entreguin còpies de les actes del Consell d'Administració del TRAM des que hi assisteix el conseller delegat, per saber exactament que hi diu i que hi vota.

Així mateix, vol saber si el conseller delegat ha informat al Consell d'Administració del TRAM que el conveni de TB S.A., a l'article 34 diu i cito literalment: "TMB es compromet a fer totes les actuacions tècniques, jurídiques i econòmiques per poder esdevenir operador del nou tramvia, aportant tot el coneixement i l'experiència que té com a empresa pública excel·lent i referent en el sector."

Per últim, diu que ha tingut notícia que el treballador que va ser acomiadat farà uns tres anys aproximadament per una discussió amb un passatger que va acabar a les mans ha arribat a un acord de conformitat amb aquesta persona, reduint en molt el relat que va fer la Direcció per acomiadar-lo.

Tenint en compte que ell i grup al que pertany son dels que creuen que els casos s'han de conèixer de viva veu, informa la Presidenta, que aquest treballador està fora esperant parlar amb ella sobre el seu cas perquè en tingui ple coneixement.

- El Sr. Lluís Cerdà intervé per demanar de fer una visita a la xarxa de busos com la que van fer fa un temps a la de metro.
- La Sra. Anna Casals intervé per preguntar sobre el projecte de màrqueting de "El bon Karma" saber si està vigent, ja que li han arribat notícies que s'havien retirat alguns rètols i saber el cost que ha suposat.
- Finalment intervé el Sr. Manel Ferrí per saber si es podria fer un calendari de visites tècniques o sessions monogràfiques de la T-Mobilitat i sobre l'informe Hay i ell proposa afegir-hi els sistemes de producció i de llocs de treball de l'empresa en relació a l'evolució de

l'envelliment de la plantilla i criteris en relació la renovació o objectius de renovació. I finalment tocar la temàtica d'absentisme i catàleg de llocs de treball i fitxes tècniques de les cotxeres i de la situació, evolució i tecnologia que s'aplica al parc mòbil.

El conseller delegat pren la paraula per anar responent a les intervencions anteriors i diu:

- Que afegirà una visita a la dels indicadors, ells es comparen bàsicament amb NOVA que és la que dóna estadístiques dels indicadors que tenen altres operadors i que es passen amb pacte de confidencialitat entre els diferents metros, no es poden usar fora però si internament. Allí es podran veure costos de plantilla, absentisme, etc. de diferent xarxes del món, no són les del darrer anys però identificarà la diferència i saber on ets.
- Sobre si les dades estaran disponibles en "Big data", informa que el que diu l'acord de la T-Mobilitat és que les dades es queden a l'administració i és ella qui desenvolupa el projecte. TMB sempre ha volgut disposar, a més a més de les seves, d'aquestes dades dels nostres clients que permeti fer gestió fina del que seria gestió de la demanda fina per poder redreçar cap a altres parts de la xarxa amb informació abans que el passatger hi arribi i així pugui, per exemple, agafar una ruta alternativa. Això és el futur diu. O sigui l'administració decidirà què en vol fer de les dades, ara no ho sabem. Queda recollida l'observació de l'informe de gestió. Bàsicament el que fa referència l'intervinent que ha fet l'observació són els indicadors que hi ha al final de l'informe i es pot fer una sessió de com van, ja que fa temps a l'empresa es va fer un esforç per saber tots els projectes com van, ja que des de l'any 2000 hi ha implantat el Sap.
- Pel que fa als detalls dels comptes sobre personal, i el negoci internacional, diu que ja se li faran arribar els números, que en té el detall, però no el té aquí. Aquest any hi ha algun projecte que no ha sortit, i això és una despesa, però en general els números són positius.
- Quant els motius de la disminució de la partida de personal, pot dir que l'any anterior a l'hora de fer el pressupost van agafar el pressupost previst en del Contracte Programa ampliat a la disminució de l'oferta i al final d'any per poder controlar la taxa de reposició que imposa la Llei general de pressupostos de l'estat han hagut de tenir una contenció en aquest capítol. Això, com que és molt rellevant serà comentat en un proper Consell. I espera, com sembla que serà, diu, que s'aprovi una taxa de reposició del cent per cent, altrament la situació serà angoixant i obligarà a prendre mesures serioses.
- Pel que fa a la comissió extraordinària i la proposició faran i publicaran –diu- el que van acordar tots els grups polítics al Consell Metropolità de l'AMB.

- En relació a la relació del Comitè de Direcció així que el tinguin el passaran, i gran part d'aquestes dades pel que fa a retribucions estan a internet, i les condicions del contracte ja van dir en el ple de l'AMB que tots els membres d'aquest Consell que ho desitgin se'ls facilitaran segons la normativa vigent a accedir a les dades que es consideren necessàries per tal de poder fiscalitzar i gestionar aquesta empresa. I sobre la retribució mitjana dels conductors, a la que es refereix el conseller, puntualitza que és una categoria, no un gràfic produït per l'empresa, el va produir per Hay. Ho consultaran, però allà fan referència a tota la despesa que hom té i la compara i fa equivalències amb la resta. La diferència és el que importa i no tant el número ja que hi ha diferents maneres de calcular-ho. Però com que hi haurà una sessió per estudiar aquest tema ho portaran per valorar les diferents categories de conveni.
- Pel que fa a la visita, la intenció era haver-la fet avui a la cotxera del Triangle, intentaran fer-ho a la propera reunió. I faran aquestes visites tècniques per poder veure el Centre de Control explicat i veure tots els mecanismes de control que hi ha.
- Sobre la petició de les línies, diu que ho traslladaran a l'AMB, ja que l'empresa gestiona les línies que li encarrega amb la gestió directa aquesta entitat. Però ja li faran arribar la petició per tal que ho estudiï. I sobre el que diu el conseller en relació al Tram, se li faran arribar les actes si és que són públiques. I la clàusula 34, li assegura –diu- pot dir que ell -i així li diran- que el conseller delegat ho ha fet saber sempre que pot a tothom, sobretot a l'Ajuntament i en especial a l'ATM que és el titular de la concessió.
- I, pel que fa a la campanya de màrqueting, en una propera reunió portarà les dades i el pressupost, però pot assegurar diu i informa que segueix. Sí que és cert que en el disseny de la campanya hi havia unes enganxines que una de les presentacions que es van usar per posar a dins del que és la validadora i per aquest motiu, aquest petit element es va retirar.

5. 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 les dues de la tarda.

Oriol Sagarra Trias

Vist, i plau
La presidenta