

Informe 42/98-D

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Fiscalització de la gestió

Exercici 1996



**Sindicatura de Comptes
de Catalunya**

A Barcelona, el dia 21 de juliol de 1998, reunit el Ple de la Sindicatura de Comptes, sota la presidència del síndic major, Sr. Ferran Termes i Anglès, amb l'assistència dels síndics Srs. Manuel Cardena i Coma, Josep M. Carreras i Puigdengolas, Jordi Petit Fontserè, Manuel Barrado i Palmer, i Xavier Vela i Parés, actuant-hi com a secretària, la secretària general de la Sindicatura, Sra. M. Àngels Barbarà i Fondevila, i com a ponent el síndic Sr. Jordi Petit Fontserè, s'acorda aprovar, amb deliberació prèvia, l'informe de fiscalització de gestió 42/98-D relatiu a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), exercici 1996.

ÍNDEX

ABREVIATURES	7
1. INTRODUCCIÓ.....	9
1.1. INTRODUCCIÓ A L'INFORME.....	9
1.1.1. Objecte i abast material	9
1.1.2. Abast temporal	9
1.2. INTRODUCCIÓ A L'ENS FISCALITZAT.....	9
2. ANÀLISI DE L'ACTIVITAT DE FGC.....	9
2.1. DIVISIONS EN QUÈ S'ESTRUCTURA FGC	10
3. ANÀLISI DEL CONTRACTE-PROGRAMA (CP) 1995-1997.....	11
3.1. ANTECEDENTS	11
3.2. VIGÈNCIA.....	12
3.3. ANÀLISI DE LES CLÀUSULES DEL CONTRACTE PROGRAMA 1995-1997.....	12
3.4. LIQUIDACIÓ DELS IMPORTS CONSIGNATS EN EL CP.....	17
3.4.1. Liquidació de l'exercici 1995	17
3.4.2. Liquidació de l'exercici 1996	19
3.5. REVISIÓ DEL COMPLIMENT DELS OBJECTIUS PREVISTOS EN EL CP PER A L'ANY 1996.....	19
3.5.1. Compliment dels objectius del CP previstos en la clàusula 2a ..	19
3.5.2. Compliment de les previsions per l'any 1996 de les clàusules 3a a 7a.....	21
4. ANÀLISI DEL GRAU D'ASSOLIMENT DEL PLA D'ACTUACIÓ 1996-1998 DE LA DIVISIÓ DE XARXA PRINCIPAL.....	24
4.1. EL PLA COMERCIAL.....	26
4.1.1. Objectius del pla comercial.....	26
4.1.2. Previsions del pla comercial.....	27
4.1.3. Grau d'assoliment dels objectius previstos en el pla comercial ..	29
4.2. EL PLA D'EQUIPAMENT	31
4.2.1. Objectius del pla d'equipament	32
4.2.2. Actuacions previstes en el pla d'equipament	32
4.2.3. La implantació del Metro del Vallès: grau d'assoliment	33
4.3. EL PLA DE RECURSOS HUMANS	36
4.3.1. Objectius en l'àrea de recursos humans	36
4.3.2. Previsions en l'àrea de recursos humans	37
4.3.3. Grau d'assoliment dels objectius en l'àrea de recursos humans ..	38
4.4. EL PLA ECONOMICOFINANCER	40
4.4.1. Objectius economicofinancers	40
4.4.2. Previsions economicofinanceres.....	40
4.4.3. Grau d'assoliment dels objectius economicofinancers	41

5.	ANÀLISI DELS INDICADORS DE GESTIÓ DE FGC PER DIVISIONS	41
5.1.	DIVISIÓ DE XARXA PRINCIPAL	41
5.2.	DIVISIÓ ESTACIÓ DE MUNTANYA LA MOLINA	46
5.3.	DIVISIÓ VALL DE NÚRIA	49
5.4.	DIVISIÓ FUNICULARS DE MONTSERRAT	53
6.	CONCLUSIONS FINALS	54
6.1.	COMPLIMENT DELS OBJECTIUS.....	54
6.2.	CONSIDERACIONS FINALS.....	56
7.	TRÀMIT D'AL·LEGACIONS.....	58

ABREVIATURES

CP:	Contracte-Programa
DPTiOP:	Departament de Política Territorial i Obres Públiques
FGC:	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
FMB:	Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona
FMGP,SA:	Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, SA
IGAE:	Intervenció General de l'Administració de l'Estat
Línia CAT:	Línia de catalans
Línia CiS:	Línia de Catalunya-Sarrià
MPTA:	Milions de pessetes
PA:	Pla d'actuació
SCC:	Sindicatura de Comptes de Catalunya
SMEC:	Sistema Magnètic d'Expendició i Control
UT:	Unitat de transport
TB:	Transports de Barcelona

1. INTRODUCCIÓ

1.1. INTRODUCCIÓ A L'INFORME

1.1.1. Objecte i abast material

De conformitat amb la normativa vigent, aquesta Sindicatura de Comptes emet el present Informe de Fiscalització de la Gestió relatiu a l'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (d'ara endavant FGC).

L'abast d'aquesta fiscalització està constituït per l'anàlisi de l'activitat portada a terme per FGC, per tal de verificar el compliment de l'objecte social de l'empresa així com, molt especialment, el grau d'assoliment dels objectius establerts. A tal fi, s'han analitzat les diferents línies d'actuació de FGC.

Cal dir que, a més del present Informe de Fiscalització de la Gestió, aquesta Sindicatura de Comptes ha emès l'Informe 42/97-D, corresponent a l'exercici 1996, de Fiscalització de Regularitat que comprèn l'avaluació dels estats financers, de les liquidacions pressupostàries i de legalitat de FGC.

1.1.2. Abast temporal

Aquest Informe se centra en l'exercici 1996, tot i que en certs aspectes, com ara el grau de compliment del Contracte-Programa, s'analitza també l'any 1995. A més, l'evolució dels principals indicadors de gestió s'analitza des de l'any 1993.

1.2. INTRODUCCIÓ A L'ENS FISCALITZAT

En l'Informe de Fiscalització 42/97-D relatiu a FGC, emès per aquesta Sindicatura de Comptes, s'inclou una àmplia introducció en la qual es fa referència als seus antecedents, creació i naturalesa jurídica, a l'objecte social i a les seves competències, als òrgans de govern i administració, a la titularitat dels béns conseqüència del traspàs de competències, i a la legislació que li és d'aplicació.

2. ANÀLISI DE L'ACTIVITAT DE FGC

L'anàlisi de l'activitat de FGC s'ha fet per cadascuna de les divisions en què s'estructura l'empresa, tot i que s'ha centrat principalment en la divisió de Xarxa Principal, que és la que representa el volum més important d'ingressos, de despeses, de contractació externa, d'inversions, etc. de FGC. A més, aquesta divisió està sotmesa al Contracte-Programa vigent (CP 1995-1997), que s'analitza en l'apartat 3. També s'ha analitzat el Pla d'Actuació de la divisió de Xarxa

Principal en un apartat separat (apartat 4), donat que és el Pla que defineix les actuacions concretes a realitzar per la divisió de Xarxa Principal per assolir els objectius definits en el CP.

Per a la resta de divisions que definim a continuació, la nostra anàlisi s'ha centrat en l'anàlisi de l'evolució dels principals indicadors de gestió que FGC té definits per a cadascuna de les activitats que desenvolupa. A més, per les divisions en què en l'any 1996 existeix un Pla d'Actuació, s'han analitzat els seus objectius i el seu grau d'assoliment. Tot això s'analitza en l'apartat 5, on també incloem l'anàlisi de l'evolució dels principals indicadors de gestió de la divisió de Xarxa Principal.

2.1. DIVISIONS EN QUÈ S'ESTRUCTURA FGC

FGC està estructurada a nivell intern en 4 divisions en funció de l'activitat que porten a terme. Aquestes divisions són les següents:

A) Divisió Xarxa Principal: explota les 2 línies que van ser transferides a la Generalitat de Catalunya i que constitueixen l'anomenada Xarxa Principal. Aquestes línies parteixen de la ciutat de Barcelona i serveixen diverses zones de la ciutat i del seu cinturó, i s'estenen en direcció a diverses comarques del seu entorn. Aquestes línies són les següents:

a) Línia Catalunya-Sarrià (endavant línia CiS): amb un total de 45 km de línia, es dedica només al transport de viatgers. L'estació d'origen és la de Barcelona-Plaça Catalunya. Cal distingir dos tipus de serveis:

- un **servei urbà**, assimilable al d'una línia de ferrocarril metropolità, que serveix diverses zones de la ciutat de Barcelona i que s'estén al llarg de 7 km (entre Plaça Catalunya i Reina Elisenda, amb branca Avinguda Tibidabo). Cal dir que a partir de l'1 de gener de 1998, el servei urbà s'estén fins a Les Planes.
- un **servei suburbà** que s'estén més enllà de la pròpia ciutat de Barcelona, el qual, endinsant-se en el Vallès Occidental, connecta Barcelona amb Sant Cugat, Rubí, Terrassa, la Universitat Autònoma, Sant Quirze i Sabadell.

b) Línia de Catalans (endavant línia CAT): amb un total de 138 km, es dedica al tràfic de viatgers i mercaderies, aquestes darreres concentrades en el transport de minerals.

El tràfic de viatgers s'estén des de Barcelona fins a Igualada i Manresa. S'hi poden distingir dos tipus de serveis diferenciats:

- un **servei suburbà**, que surt de la pl. d'Espanya de Barcelona i arriba fins a Olesa, cobrint al llarg del seu recorregut part dels nuclis urbans de L'Hospitalet i Cornellà i les poblacions del marge dret del Llobregat situades entre Sant Boi i Abrera.

- un **servei de rodalies** que s'estén de Martorell-Enllaç a Igualada (35 km) i d'Olesa fins a Manresa-Baixador (26 km).

El tràfic de mercaderies es presta a través d'un tram comú amb el de viatgers (entre Sant Boi i Manresa-Alta) i, segons els casos, emprant alguna de les branques industrials existents (de Manresa a Súria: 12 km; de Manresa-Alta a Sallent: 13 km; de Barcelona-El Port a Sant Boi: 14 km, i de Martorell-Enllaç a Martorell-Central: 1 km).

B) Divisió Estació de Muntanya La Molina: explota l'estació d'esquí La Molina, que comprèn les pistes de l'estació d'hivern i altres serveis com cafeteries, club social, etc.

C) Divisió Vall de Núria: comprèn l'estació d'esquí de la Vall de Núria i serveis connexos així com el cremallera Ribes-Núria.

D) Divisió Funiculars de Montserrat: explota els funiculars de Montserrat.

Per cadascuna d'aquestes divisions, FGC porta una comptabilitat separada (majors, diaris, etc.), que posteriorment integra en un balanç únic. A més, prepara uns indicadors d'activitat per cadascuna de les divisions, i periòdicament n'analitza l'evolució.

3. ANÀLISI DEL CONTRACTE-PROGRAMA (CP) 1995-1997

Com ja hem dit en l'apartat 2, en aquest apartat 3 s'analitza el CP vigent en l'exercici 1996, que vincula a la divisió de Xarxa Principal de FGC.

El Contracte-Programa (CP) és un document signat entre l'Administració de l'Estat, la Generalitat de Catalunya i FGC que estableix els acords que regulen les relacions recíproques entre l'Administració General de l'Estat, la Generalitat de Catalunya i FGC (Departament de Ferrocarrils, línies de Catalunya i Sarrià i de Catalans), en allò que es refereix al finançament del transport regular de viatgers en l'àmbit geogràfic d'actuació de l'empresa FGC; tot això en el marc de la legislació general i específica vigent durant el període d'aplicació.

3.1. ANTECEDENTS

En 1986, i amb l'objectiu d'establir les regles reguladores recíproques entre les dues Administracions i FGC, es va signar el primer contracte-programa (1986-1988) que fixava les aportacions a realitzar per part de cadascuna de les Administracions en aquest període. A més a més, s'establien uns determinats objectius (previsions de resultats d'explotació, recursos necessaris per a finançar

els dèficits, plans d'inversió, adequació de política salarial i plantilla, millora de qualitat de servei, etc.) per a l'esmentat període.

Un cop superat el període de vigència del contracte-programa 1986-1988 se'n va signar un altre per al període 1990-1993. L'acord per al període 1990-1993 es fonamentava en el desenvolupament del "Plan de Transportes en las Grandes Ciudades" aprovat pel Govern de l'Estat per aquest període.

3.2. VIGÈNCIA

El present CP és vigent des de l'1 de gener de 1995 fins al 31 de desembre de 1997, donant continuïtat al CP existent en el quadrienni anterior, 1990-1993, que era el CP vigent en el període fiscalitzat anteriorment per la Sindicatura de Comptes. Pel que fa a l'exercici 1994, es contempla en el nou CP a efectes de la seva regularització segons els criteris desenvolupats pel període 1995-1997.

3.3. ANÀLISI DE LES CLÀUSULES DEL CONTRACTE PROGRAMA 1995-1997

En aquest contracte-programa es determina que l'Estat subvencionarà FGC en funció del nombre de viatgers/km transportats, prenent com a base de càlcul el nombre de títols de viatge venuts i la mitjana de quilòmetres realitzats. A tal fi es quantifica:

- a) La subvenció per cada unitat tècnica (viatger/km) transportada
- b) El nombre mitjà de viatgers/km per a cadascuna de les línies ferroviàries i de les classes de títols de transport.

En virtut d'això, es crea una Comissió de Seguiment, formada per representants de les 3 parts, que és l'encarregada d'elaborar la proposta anual de liquidació definitiva del nombre de viatgers/km així com de realitzar i proposar les actualitzacions necessàries, principalment relacionades amb les quantificacions esmentades en els apartats a) i b), segons les variacions de l'IPC, del nombre de quilòmetres d'una determinada línia ferroviària, etc.

Per altra banda, la subvenció de la Generalitat de Catalunya ha de finançar el dèficit del pressupost d'explotació i les inversions que no es cobreixen amb l'aportació de l'Estat.

A continuació resumim les principals característiques de les clàusules del CP:

Clàusula 2a - Objectius i compromisos

El CP es concep com un instrument de recolzament al transport públic, amb la finalitat de millorar les condicions de mobilitat territorial en l'àmbit geogràfic

establert. En concret, persegueix els següents objectius:

- La potenciació del transport públic com a mitjà per a atendre les necessitats de mobilitat i solucionar la congestió del trànsit.
- La planificació i gestió integrada de la xarxa ferroviària adscrita a FGC, de forma integrada amb la xarxa de Transports de Barcelona (TB) i de Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona (FMB).
- La definició d'un marc estable de finançament, compatible amb els escenaris pressupostaris de les Administracions implicades.
- El sanejament financer i l'obtenció d'un adequat nivell de cobertura per part de l'empresa, com a fórmula que garanteixi la major eficàcia en la prestació del servei públic de transport de viatgers.
- La millora de la qualitat dels serveis, portant a terme els programes d'inversions necessaris.

Ahora, el CP estableix uns compromisos que han de complir la Generalitat de Catalunya, FGC i l'Administració General de l'Estat, que són els següents:

- Compromisos per part de la Generalitat de Catalunya:
 - Realitzar les aportacions necessàries amb càrrec al seu pressupost.
 - Supervisar la gestió integrada de l'explotació mitjançant l'aprovació dels plans i dels pressupostos anuals, que han de ser coherents amb els objectius de cobertura.
 - Responsabilitzar-se del seguiment de l'execució dels pressupostos anuals.
 - Encarregar anualment una auditoria economicofinancera.
 - Controlar les inversions anuals, per tal que s'adeqüin als programes d'inversió que estableix el CP.
- Compromisos per part de FGC:
 - Elevar a la Comissió de Preus de la Generalitat de Catalunya la proposta de fixació de tarifes de forma que sigui coherent amb els objectius de cobertura que estableix el CP.
 - Consolidar la diferenciació de les activitats que realitza FGC: dins de la divisió de Xarxa Principal, desglossar el que és tràfic de viatgers, mercaderies i gestió d'infraestructures.

- Fer front als pagaments previstos a organismes oficials.
- Facilitar tota la informació que li sigui sol·licitada per la Comissió de Seguiment.
- Compromisos per part de l'Administració General de l'Estat:
- Realitzar les aportacions segons el que es preveu en el CP.

Clàusula 3a - Necessitats del període 1995-1997: resultats i inversions

El CP defineix les necessitats estimades del període pel que fa a resultats (després de despeses financeres i amortitzacions) i inversions (en termes d'inversió certificada).

La interpretació d'aquesta clàusula d'acord amb els criteris fixats en l'Acta-Informe de la Comissió de Seguiment de 20 de novembre de 1996, estableix que es considera inversió realitzada la inversió certificada, i la inversió certificada i pagada en el cas concret d'adquisició de noves unitats de transport.

Clàusula 4a - Coeficient de cobertura

També estableix com a objectiu prioritari del CP la consecució d'uns compromisos de cobertura d'ingressos sobre despeses totals (a excepció de les subvencions a l'explotació i de la imputació a resultats de les subvencions de capital). Aquests coeficients són els següents:

	1995	1996	1997
Coeficient cobertura	37%	37,4%	38,8%

Font: CP 1995-1997

Clàusula 5a - Política tarifària

Les propostes de fixació de tarifes s'elevaran a la Comissió de Preus de la Generalitat de Catalunya, i respondran al compliment dels coeficients de cobertura abans esmentats.

Clàusula 6a - Limitació de l'endeutament

La Generalitat de Catalunya haurà de fer front a les despeses financeres i al reemborsament del deute viu a 31 de desembre de 1994, és a dir, 14.711,6 MPTA, fins a la seva total extinció. Per als anys 1995 a 1997, l'amortització dels crèdits haurà de ser la següent:

	1995	1996	1997
Amortització de crèdits: en MPTA	491,7	728,0	728,0
Amortització de crèdits: en \$USA	-	-	9,1

Imports en milions de pessetes

Font: CP 1995-1997

Clàusula 7a - Recursos humans

FGC desenvoluparà un marc laboral compatible amb els objectius econòmics del CP.

Clàusula 8a - Aportacions de les diferents administracions

1. De l'Administració General de l'Estat

	1995	1996	1997
Necessitats corrents del període	4.340,1	4.512,2	4.707,8
Regularització d'exercicis anteriors:			
- CP 1990-1993	0	56,1	56,0
- Exercici 1994	0	93,1	93,2

Imports en milions de pessetes

Font: CP 1995-1997

2. De la Generalitat de Catalunya

	1995	1996	1997
Necessitats corrents del període	7.884,7	8.262,5	5.742,5
Regularització d'exercicis anteriors:			
- CP 1990-1993	0	0	0
- Exercici 1994	0	34,9	34,8
Pel sanejament financer:			
- En milions de pessetes	491,7	728	728
- En milions de dòlars USA	0	0	9,1

Imports en milions de pessetes

Font: CP 1995-1997

Clàusula 9a - Consignacions a incloure en els pressupostos de les administracions

Cadascuna de les administracions haurà d'incloure en els seus pressupostos anuals les quantitats següents, i es pagaran amb caràcter d'acompte, sense perjudici de la quantitat definitiva, que es fixarà per la Comissió de Seguiment:

	1995	1996	1997
Estat	3.947,0	5.093,8	4.857,0
Generalitat de Catalunya	8.350,2	9.054,2	7.914,5

Imports en milions de pessetes
Font: CP 1995-1997

Aquestes són les xifres a consignar en els pressupostos anuals. Es fixen amb caràcter d'acompte. La seva liquidació definitiva la fa la Intervenció General de l'Administració de l'Estat (d'ara endavant IGAE) (vegeu liquidació de l'exercici 1995 en l'epígraf 3.4.1 d'aquest Informe).

Clàusula 10a - Càlcul del nombre de viatgers/km: s'inclou la base per al càlcul dels viatgers/km de cada any.

Clàusula 11a - Actualització de les subvencions

Pel que fa a les quantitats establertes per l'Estat per les necessitats corrents del període, s'actualitzaran i modificaran d'acord amb el nombre de viatgers/km calculats segons la clàusula 10a.

A més, en el cas que la inversió real acumulada sigui inferior a la prevista en el CP, la diferència entre la inversió real acumulada i la prevista produirà una disminució en les aportacions de cadascuna de les administracions, pel mateix import, i que s'imputarà a parts iguals entre ambdues.

Les diferències que sorgeixin respecte a les aportacions estimades, un cop deduïda l'aportació de l'Administració General de l'Estat, seran cobertes per la Generalitat de Catalunya.

Clàusula 12a- Liquidació definitiva de les aportacions de l'Administració General de l'Estat

La liquidació definitiva de les aportacions que figuren a la clàusula 8a, es calcularan, un cop transcorregut l'exercici econòmic. La Comissió de Seguiment farà una proposta que es trametrà a la IGAE, que verificarà la seva validesa.

Clàusula 13a - Auditoria i control

La IGAE rebrà, abans de l'1 de juliol de cada any, els comptes anuals i tota la informació complementària pertinent, a més del projecte de liquidació de les subvencions a què fa referència la clàusula 8a. La IGAE efectuarà un control dels ingressos de l'empresa, per tal de determinar el nombre de viatgers/km.

Clàusula 14a - Comissió de seguiment

Es constituirà una Comissió de seguiment, formada per representants del Ministeri d'Economia i Hisenda, el Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, el Departament d'Economia i Finances i el DPTiOP, i FGC.

Clàusula 15a - Revisió i cancel·lació del CP

El CP podrà ser revisat per circumstàncies excepcionals que impedeixin el compliment dels compromisos previstos.

Clàusula 16a - Continuïtat del present CP

És intenció de les Administracions signants donar continuïtat al present CP.

3.4. LIQUIDACIÓ DELS IMPORTS CONSIGNATS EN EL CP

3.4.1. Liquidació de l'exercici 1995

Amb data 30 de juliol de 1997, la IGAE va emetre l'Informe de control financer, que examinava l'execució dels compromisos assumits per l'Administració de l'Estat, la Generalitat de Catalunya i FGC, durant l'exercici 1995, per tal de verificar la liquidació definitiva de la subvenció de l'Estat, les aportacions de la Generalitat de Catalunya, i dels desemborsaments efectuats.

Així, les conclusions es desprenen del treball de verificació del compliment de totes i cadascuna de les clàusules previstes en el CP i dels compromisos assumits per les parts. Després d'aquesta anàlisi (principalment quant al nombre de viatgers/km real; subvencions efectivament pagades; assoliment del coeficient de cobertura, del nivell d'inversions previstes i de la reducció de l'endeutament establert), s'arriba a les xifres de subvencions definitives que ha de liquidar tant l'Estat com la Generalitat de Catalunya.

Aquesta liquidació de la IGAE inclou, a més de la liquidació de l'exercici 1995 (any inclòs en el període de vigència del CP 95-97), la liquidació del CP 90-93 i la de l'any 1994 (sense CP).

Les conclusions a què arriba l'IGAE pel que fa a les aportacions de l'Estat i de la Generalitat de Catalunya per aquests anys esmentats són les següents:

Aportacions de l'Estat:

- L'aportació de l'Estat com a subvenció al transport de viatgers corresponent a 1995 es quantifica en 4.308,53 MPTA. Tenint en compte els pagaments ja efectuats, resta pendent d'aportar 361,5 MPTA.

- Respecte al període 1990-1993 es produeix un dèficit d'aportacions de 112,1 MPTA que, segons es disposa en el CP 1995-1997, es consignarà en els exercicis 1996 i 1997 per 56,1 i 56,0 MPTA, respectivament (vegeu la clàusula 8a del CP en l'epígraf 3.3 anterior).
- Respecte a l'exercici 1994 queda pendent de consignació i pagament 82,7 MPTA a consignar en l'exercici 1997.

Aportacions de la Generalitat de Catalunya:

- L'aportació de la Generalitat de Catalunya corresponent a 1995 ascendeix a 7.514,3 MPTA que, incrementat en 491,6 MPTA per a cobrir l'amortització dels crèdits, ascendeix a un total de 8.005,9 MPTA. Tenint en compte els pagaments ja efectuats, resten pendents d'aportar 1.155,7 MPTA.
- En relació a les aportacions de la Generalitat de Catalunya, el període 1990-1993 presenta un saldo a favor de la Generalitat de Catalunya, de 664,6 MPTA.
- En relació a les aportacions de la Generalitat de Catalunya per a l'exercici 1994, existeix un import pendent de pagament de 338,2 MPTA.
- Per tant, es produeix un saldo final a favor de FGC de 152,9 MPTA.

El resum de les aportacions, dels pagaments efectuats i dels imports pendents de pagament des del CP 1990-1993, tant pel que fa a l'Administració de l'Estat com pel que fa a la Generalitat de Catalunya, és el següent:

	ESTAT			Generalitat de Catalunya		
	Aportació	Pagat	Pendent	Aportació	Pagat	Pendent
<u>CP 90-93:</u>						
1990	3.586,7	3.586,7	-	4.296,2	4.145,5	150,7
1991	3.814,6	3.814,6	-	5.144,7	5.805,3	(660,6)
1992	4.051,8	3.970,5	81,3	7.249,5	7.160,6	88,9
1993	4.577,2	4.546,4	30,8	6.839,3	7.082,9	(243,6)
TOTAL CP 90-93	16.030,3	15.918,2	112,1	23.529,7	24.194,3	(664,6)
<u>CP 95-97:</u>						
1994	4.244,4	4.161,7	82,7	6.857,5	7.195,7	(338,2)
1995	4.308,5	3.947,0	361,5	8.005,9	6.850,2	1.155,7
TOTAL CP 95-97	8.552,9	8.108,7	444,2	14.863,4	14.045,9	817,5
TOTAL Pendent			556,3			152,9

Imports en milions de pessetes

Font: Informe de control financer sobre l'execució del CP-Exercici 1995

Els imports de l'any 1995 de les columnes de pagat corresponen a la part efectivament pagada per cadascuna de les administracions, dels imports que s'havien de consignar en els pressupostos de l'any 1995, tal com s'indica en la clàusula 9a. S'observa que l'Estat ha pagat efectivament l'import consignat en el pressupost, mentre que la Generalitat de Catalunya ha pagat només 6.850,2 MPTA dels 8.350,2 MPTA consignats en el pressupost.

3.4.2. Liquidació de l'exercici 1996

En el moment de redactar aquest Informe, la IGAE no ha fet encara la liquidació definitiva pels imports consignats en el CP per l'exercici 1996. Tan sols hi ha l'Acta-Informe de la reunió de la Comissió de seguiment, celebrada el 16 de juliol de 1997, on es feia la proposta de liquidació de l'exercici 1996, que és la que posteriorment ha de verificar i donar per definitiva la IGAE. Per tant, els imports consignats en el CP per l'exercici 1996 i que FGC comptabilitza en el seu balanç no són encara definitius i estan subjectes a la revisió de la IGAE.

3.5. REVISIÓ DEL COMPLIMENT DELS OBJECTIUS PREVISTOS EN EL CP PER A L'ANY 1996

Per tal d'analitzar el grau de compliment dels objectius previstos en el CP per a l'any 1996, s'ha fet un seguiment d'aquests. Per l'any 1996, hem obtingut l'Informe-proposta de liquidació de l'exercici 1996 que realitza FGC i hem comprovat els aspectes que afecten la liquidació de l'exercici. Aquest Informe-proposta de liquidació elaborat per FGC està pendent de revisió per la IGAE.

En primer lloc s'analitzen els objectius fixats en la clàusula 2a del CP (vegeu en l'epígraf 3.3 d'aquest Informe), que són objectius genèrics i globals del CP, i després els objectius o requisits més específics fixats per FGC i per cada un dels anys, en les clàusules tercera a setena.

3.5.1. Compliment dels objectius del CP previstos en la clàusula 2a

A continuació s'analitza el compliment dels objectius previstos en la clàusula 2a del CP, que són els objectius del CP. D'aquests objectius no s'analitzen els que fan referència a la planificació i gestió integrada de la xarxa ferroviària adscrita a FGC, i el d'un marc estable de finançament, donant que afecten, no solament FGC sinó també altres administracions o ens públics. Així, els objectius analitzats són els següents:

1. Potenciació del transport: durant 1996, el conjunt de viatgers transportats s'ha incrementat en un 5,49% respecte l'any anterior, igual que els viatgers/km que han augmentat un 3,74%. Respecte de les xifres previstes al CP, tot i que s'han assolit les previsions globals quant a viatgers i viatgers/km, no s'han assolit les previsions del servei suburbà de la línia CAT.

El quadre següent mostra l'evolució del transport en l'exercici 1996, respecte a 1995 i a les xifres estimades en el CP.

	(1) Liquidació CP 1995	(2) Previsió CP 1996	(3) Liquidació CP 1996	(3)/(1) %	(3)/(2) %
Línia Catalunya-Sarrià: servei urbà					
Viatgers/milers	17.251	17.843	17.992	4,3	0,84
Viatgers /km	86.941	88.335	89.076	2,46	0,84
Línia Cat-Sarrià: servei suburbà					
Viatgers/milers	16.932	17.597	18.287	8,0	3,92
Viatgers/km	295.318	298.461	310.156	5,02	3,92
Línia Catalans: servei suburbà					
Viatgers/milers	6.426	7.349	6.612	2,9	-10,02
Viatgers/km	55.553	61.939	55.731	0,32	-10,02
Línia Catalans: servei rodalies					
Viatgers/milers	1.992	1.961	2.049	2,87	4,47
Viatgers/km	56.276	55.147	57.614	2,38	4,47
TOTAL					
Viatgers/milers	42.602	44.750	44.941	5,49	0,43
Viatgers/km	494.088	503.882	512.578	3,74	1,73

Font: Informe-proposta de liquidació de l'exercici 1996 elaborat per FGC

Del quadre anterior cal remarcar l'increment hagut en la línia CiS: el servei suburbà ha augmentat un 8% en el nombre de viatgers i un 5% en el nombre de viatgers/km respecte de les xifres de 1995, i un 3,92% respecte de les xifres previstes en el CP, motivat per la posada en marxa del Metro del Vallès.

2. El sanejament financer i l'obtenció d'un adequat nivell de cobertura: el coeficient de cobertura s'ha millorat respecte del previst, ja que ha passat d'un 37,45% previst, a un 41,01% real segons el quadre següent:

	Previst al CP	Realitat
Ingressos	5.128,31	5.524,71
Despeses	9.048,74	9.050,09
DÈFICIT Operatiu	3.920,43	3.525,38
Despeses financeres	1.207,27	860,50
Beneficis i pèrdues excepcionals	-	109,56
Amortitzacions	3.200	3.199,43
Indemnitzacions havers passius	237,44	253,32
TOTAL Despeses	13.693,44	13.472,92
TOTAL Dèficit	8.565,13	7.948,21
Coeficient de cobertura	37,45%	41,01%

Imports en milions de pessetes

Font: Informe-proposta de liquidació de l'exercici 1996 efectuada per FGC

Amb aquesta millora del coeficient de cobertura es compleix un dels objectius prioritaris del CP.

3. Sanejament financer: en 1996, el deute ha disminuït en 728,03 MPTA, dels quals 491,67 MPTA corresponen a l'amortització del crèdit del Banco Exterior de España i 236,36 MPTA a l'amortització del crèdit de Banca Catalana, tal com estava previst en el CP.

4. Qualitat del servei: s'han portat a terme diverses millores en l'oferta del servei, de les quals es pot destacar:

- Millora de l'oferta de serveis:

- La implantació del Metro del Vallès, que ha comportat increments en la freqüència de pas dels trens, un augment en la capacitat i millores en la senyalització i la informació al viatger.

Per millorar la identificació de les diferents línies del Metro del Vallès s'ha creat una nova imatge gràfica.

- Un altre aspecte a destacar és la coordinació amb altres empreses de transport que permet plantejar el servei al viatger en un sentit global.

- Nous productes:

- Venda de targes multiviatge a través de Servicaixa, bitllet combinat FGC-Museu de la Ciència i de la Tècnica de Terrassa, Bitllet combinat FGC-Tibidabo, nous abonaments.

- Campanyes promocionals:

Per donar a conèixer les importants millores del Metro del Vallès, s'ha iniciat una campanya de promoció a l'àrea d'influència de FGC, i que continuarà a principis del 1997. Les actuacions promocionals són l'obsequi d'un disc compacte per la compra de targes; l'obsequi de viatges gratis en el cremallera de Núria, en el funicular de Montserrat o en els trens de vapor de la Generalitat de Catalunya, i el sorteig d'un viatge en el tren de l'Orient Express per a les persones que han adquirit un abonament anual.

- Índex de satisfacció al client:

Per tal d'adaptar els serveis oferts a les expectatives dels clients, s'ha realitzat l'índex de satisfacció al client (ISC) i l'opiniòmetre.

3.5.2. Compliment de les previsions per l'any 1996 de les clàusules 3a a 7a

A continuació, per les clàusules 3a a 7a, que són les que preveuen unes xifres o actuacions específiques per FGC per a l'any 1996, s'exposa el compliment

d'aquests objectius proposats per a cadascuna d'elles:

Clàusula 3a - Necessitats de l'exercici 1996: resultats i inversions

Les necessitats de FGC per a cobrir el dèficit d'exploració i les inversions dutes a terme durant l'any, segons s'estableix en el CP i les reals, són les següents:

	Segons CP	Realitat	Diferència
TOTAL Dèficit	8.565,13	7.948,21	(616,92)
Inversió real neta compromesa	4.209,5	4.209,47	(0,03)
NECESSITATS (Inversió + pèrdua)	12.774,63	12.157,68	(616,95)
Amortització de crèdits	728	728,03	0,03
APORTACIONS NECESSÀRIES	13.502,63	12.885,71	(616,92)

Imports en milions de pessetes

Font: Informe-proposta de liquidació de l'exercici 1996 elaborat per FGC

S'observa, per tant, que el dèficit ha estat inferior al previst en el CP i que la inversió real s'ha assolit en la seva totalitat igual que l'amortització de crèdits tal com comentem en l'epígraf 3.5.1 anterior. Tot això fa que les aportacions necessàries reals per part de les administracions siguin inferiors a les previstes.

Clàusula 4a - Coeficient de cobertura

Com ja s'ha dit en l'epígraf 3.5.1 anterior en l'avaluació del compliment de l'objectiu del coeficient de cobertura, aquest ha estat superior (41,01%) al previst en el CP (37,45%). Això implica que s'ha millorat el compliment de l'objectiu prioritari fixat en el CP.

Així mateix, aquesta mateixa clàusula estableix que FGC haurà d'implantar els procediments que permetin identificar comptablement les despeses corresponents al manteniment i gestió de la infraestructura. A 31 de desembre de 1996, com a conseqüència dels treballs realitzats en anys anteriors, es disposa d'una comptabilitat analítica que permet obtenir els diferents costos de FGC.

Clàusula 5a - Política tarifària

La Comissió de Preus va aprovar un increment mitjà de preus del 4,68%, que finalment, a causa de les variacions hagudes en la utilització de cadascun del tipus de bitllet respecte de la utilització prevista, ha estat del 5,39%. En el quadre següent es mostren els augments per línies:

LÍNIES	% Aprovat	% Real
Catalunya i Sarrià, servei urbà	3,69	3,5
Catalunya i Sarrià, servei suburbà	5,11	5,85
Catalans, servei suburbà	5,48	4,44
Catalans, servei rodalies	3,67	6,77
Mitjana general de les línies	4,68	5,39

Font: Informe-proposta de liquidació de l'exercici 1996 elaborat per FGC

L'increment de preus aprovat per la Comissió de Preus assegurava el compliment del nivell de cobertura previst i, per tant, l'increment de preus real, en ser superior, també ha permès el seu compliment.

Clàusula 6a - Limitació de l'endeutament

En l'exercici 1996 s'han amortitzat 728,03 MPTA, tal com preveia el CP.

Clàusula 7a - Recursos humans

La clàusula 7a del CP defineix de forma molt genèrica la política de recursos humans a seguir per FGC: "FGC desenvoluparà un marc laboral compatible amb els objectius econòmics del CP". Per tant, les exigències són de desenvolupament d'una política que permeti assolir el nivell de cobertura previst, com a objectiu prioritari del CP pel que fa a objectius econòmics. Per això, la política de recursos humans de FGC ha basat en la reducció de recursos i en l'augment de la productivitat.

La plantilla prevista per a l'exercici 1996 era de 1.336 agents. La realitat ha estat de 1.297 agents, sobrepasant la reducció de plantilla prevista en el CP. Així mateix, la productivitat econòmica de l'ocupació ha augmentat un 9,8% com a conseqüència, bàsicament, d'un increment dels ingressos i una reducció de plantilla.

A més, FGC ha seguit un Pla de formació per tal de complementar els dos objectius anteriors de reducció de recursos i d'augment de productivitat. Així, segons el Pla de Formació per al 1996, les accions formatives impartides en la Xarxa Principal es classifiquen en 2 grans blocs:

- Formació empresarial, dirigides a obtenir els valors que l'empresa persegueix, els objectius generals de FGC i els específics de cada àrea.
- Formació tecnicotecnològica, dirigides a l'adquisició i manteniment dels coneixements i habilitats necessàries per al desenvolupament de cada persona en el seu lloc de treball.

Les dades de formació són les següents:

ANY	Nombre Cursos	Nombre Assistents	Hores formació	% Costos formació sobre massa salarial
1994	337	2.398	32.727	2,1
1995	331	2.168	35.585	2,5
1996	437	3.049	41.656	2,7

Font: Informe-proposta de liquidació de l'exercici 1996 elaborat per FGC

4. ANÀLISI DEL GRAU D'ASSOLIMENT DEL PLA D'ACTUACIÓ 1996-1998 DE LA DIVISIÓ DE XARXA PRINCIPAL

En l'apartat 3 s'han exposat les principals característiques del CP vigent l'any 1996, els seus objectius i el grau d'assoliment d'aquests. S'ha de recordar que el CP vincula només a la divisió de Xarxa Principal de FGC. El CP defineix uns objectius generals que ha de complir FGC durant els anys de vigència del CP, però no defineix les actuacions concretes que FGC ha de seguir en aquests anys per arribar a l'assoliment dels objectius que s'estableixen en el CP. Aquestes actuacions es defineixen en els plans d'actuació que FGC elabora anualment per la divisió de Xarxa Principal, tenint com a marc de referència el CP.

En aquest apartat s'analitza el Pla d'Actuació 1996-1998 relatiu a la divisió de Xarxa Principal (d'ara endavant PA), que és el PA vigent per a l'any 1996, així com el resultat de l'anàlisi del grau d'assoliment dels objectius previstos. Pel que fa a la resta de divisions, els PA vigents l'any 1996, així com l'evolució dels principals indicadors, es presenten en l'apartat següent.

Els PA que efectua FGC són pluriennals, generalment triennals, i defineixen, per als diferents plans de cadascuna de les àrees (comercial, d'equipament, de recursos humans, econòmicofinancera), els objectius que s'espera assolir en el període de vigència del PA. A més, els objectius pel primer any de vigència del PA es concreten en una sèrie d'actuacions que es reflecteixen econòmicament en els pressupostos d'explotació i de capital del primer any de vigència del PA. En concret, pel PA 1996-1998, que és el que analitzem aquí, totes les actuacions que es preveu desenvolupar l'any 1996 tenen la seva concreció en els pressupostos d'explotació i de capital de l'any 1996, tal com hem pogut comprovar.

Les **directrius generals** del PA són les següents:

- Augmentar l'oferta de serveis a un cost assumible per a l'empresa en termes econòmics i sense que la millora quantitativa suposi cap deteriorament qualitatiu.
- Segregar comptablement l'activitat de transport de mercaderies de la resta d'activitats de l'empresa i aprofundir en el sanejament econòmic dels seus resultats.

- Modernitzar el contacte amb el client, actual i potencial, equipant les estacions i els trens amb nous elements que facin més atractiu l'ús del mitjà ferroviari, d'acord amb la recent evolució social i tecnològica.
- Contenir i reduir el cost econòmic d'operació de FGC, optimitzant els resultats i la gestió, per tal que aquesta major oferta i millor atenció al client no representin una càrrega excessiva.

Aquestes directrius estan condicionades al manteniment de certs **compromisos** adquirits, que són els següents:

- Un marc estable de finançament, establert amb la signatura del Contracte-Programa el 31 de juliol de 1995.
- L'aprofundiment en l'eliminació dels punts negres existents en les infraestructures segons s'estableix en el Conveni entre l'Administració general de l'Estat i la Generalitat de Catalunya per al finançament de les infraestructures ferroviàries, signat també el 31 de juliol de 1995. Bàsicament es tracta d'aconseguir millores en la infraestructura de la línia CAT per tal que aquesta assoleixi els estàndards en quantitat de servei propis d'un ferrocarril suburbà actual.
- La col·laboració activa, per part de FGC, en el desenvolupament de la futura Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

Amb aquests condicionants, FGC defineix la seva missió específica que és la d'explotar una xarxa ferroviària, amb els 3 principis fonamentals següents:

- Oferir als clients un servei de qualitat basat en la seguretat, la regularitat i el confort.
- Propiciar en l'equip humà la satisfacció i el reconeixement personal i professional necessaris per a la seva realització.
- Optimitzar la gestió de tots els recursos disponibles.

Els plans d'actuació en què es concreta el PA 1996-1998 són els següents:

- El pla comercial
- El pla d'equipament
- El pla de recursos humans
- El pla economicofinancer

4.1. EL PLA COMERCIAL

El pla comercial es caracteritza per la consolidació dels plans iniciats en els anys anteriors, per tal d'apropar la seva estructura als clients, amb criteris de gestió i sense oblidar el component social de la missió de l'empresa:

- en la definició del producte,
- en l'optimització de recursos per a la captació de nous ingressos,
- en la racionalització de l'estructura tarifària,
- en la comunicació.

4.1.1. Objectius del pla comercial

El pla comercial es concreta en els següents objectius:

1. Objectius d'adequació al mercat:

- . La investigació comercial, que se centrarà en estudis que permetin conèixer millor les necessitats del client, aprofundint sobretot en el coneixement acurat de la qualitat percebuda pel client (amb l'ISC i amb l'opiniòmetre); la definició detallada de la segmentació de la clientela per línies i serveis; l'anàlisi de les oscil·lacions de la demanda; la identificació de mercats potencials; el perfeccionament dels criteris d'imputació estadística; la identificació dels atributs de servei dels mitjans alternatius en comparació amb els de FGC, i el test de producte.
- . La definició del producte.
- . La qualitat del servei, sobretot pel que fa a la qualitat percebuda pel client, que es mesura per l'ISC i per l'opiniòmetre.
- . La participació del client i del personal de contacte, sobretot pel que fa a la redefinició de tasques del personal d'estacions, per a convertir-lo en personal de contacte dedicat bàsicament a l'atenció dels clients.
- . La política de comunicació, que durant el 1996 se centrarà a donar a conèixer el nou servei del Metro del Vallès als habitants de la comarca, a promoure el nou servei a la Universitat Autònoma, a preparar horaris de butxaca, i a millorar tots els sistemes d'informació al client.
- . La política en el transport per carretera, que se centrarà en la vigilància de les línies existents i les possibles concessions, per tal de minimitzar la competència de la carretera en recorreguts coincidents; en la gestió i informació de les línies existents, i en la proposta de modificació de línies i afavoriment de la intermodalitat.

2. Els projectes comercials, que se centren bàsicament en:

- . L'increment de l'oferta a la línia CiS, amb la implantació del Metro del Vallès, que analitzem en l'epígraf 4.2.3 d'aquest Informe.
- . L'increment de l'oferta en la línia CAT: es preveu per a finals de 1998, amb la posada en servei de les primeres UT 213, augmentar l'oferta bàsica del servei suburbà entre Barcelona i Molí Nou dels 4 trens/hora als 6 trens/hora. No analitzem aquestes actuacions en quant formen part del projecte anomenat Metro del Baix Llobregat, la implantació definitiva del qual no s'assolirà fins passat el trienni.
- . La millora de la qualitat del servei en les estacions: aquest projecte es concreta en el Pla d'Estacions, en el qual s'inclou la implantació del sistema magnètic d'expedició i control (d'ara endavant SMEC), el servei d'informació al client (SIC) de la línia CiS, i la millora de les estacions.

El Pla d'Estacions és el que programa l'organització de la futura explotació de les estacions de la xarxa principal de FGC. Es basa en la implantació d'un nou model d'explotació, segons el qual les estacions s'adequaran als objectius bàsics de facilitar la tasca d'apropar el servei al client. Es preveu que al llarg del trienni s'iniciïn les primeres concrecions físiques que requereix el Pla d'estacions, com ara l'equipament de la secció urbana de la línia CiS que es preveu al 1997 (màquines d'autoexpedició, instal·lacions de supervisió, barreres tarifàries eficients, etc.).

4.1.2. Previsions del pla comercial

Tots aquests objectius assenyalats en l'epígraf anterior es concreten en una sèrie de previsions quant a les tarifes i preus, al tràfic de viatgers i, com a conseqüència, als ingressos. Aquestes previsions són les següents:

Percepcions (*) mitjanes netes del servei de viatgers	1996	1997	1998
En PTA corrents/viatge:			
Línia CiS (servei urbà)	64,379	67,276	70,304
Línia CiS (servei suburbà)	132,161	138,108	144,323
Línia de Catalans (servei suburbà)	90,309	94,373	98,619
Línia de Catalans (servei de rodalia)	216,128	225,854	236,017
Global	101,480	106,521	112,204

Imports en pessetes corrents/ viatge

Nota (*): Percepcions significa ingressos

Font: PA 1996-1998

SINDICATURA DE COMPTES DE CATALUNYA — INFORME 42/98-D

Transport de viatgers	Viatgers 1996	% increm. 97-96	Viatgers 1997	% increm. 98-97	Viatgers 1998
<u>Catalunya i Sarrià:</u>					
Servei urbà	17.406	0,00	17.406	0,00	17.406
Servei suburbà	17.142	3,33	17.713	3,22	18.284
Global	34.548	1,65	35.119	1,63	35.690
<u>Catalans:</u>					
Servei suburbà	6.853	0,5	6.888	1,8	7.012
Servei de rodalies	1.713	1,4	1.737	1,8	1.768
Global	8.566	0,68	8.625	1,8	8.780
Global Xarxa principal	43.114	1,46	43.744	1,66	44.470

Font: PA 1996-1998

Transport de mercaderies	1996	% increm. 97-96	1997	% increm. 98-97	1998
Potassa (Tones)	460	8,7	500	6,0	530
Sal (Tones)	345	1,4	350	0,0	350
TOTAL	805	5,6	850	3,5	880

Font: PA 1996-1998

Previsió d'ingressos per transport (MPTA corrents)	1996	1997	1998
<u>Viatgers</u>			
CiS, servei urbà	1.120,6	1.171,0	1.223,7
CiS, servei suburbà	2.265,4	2.446,3	2.638,7
CAT, servei suburbà	618,9	650,0	691,5
CAT, servei de rodalies	370,3	392,3	417,4
Funicular de Gelida	7,0	7,2	7,4
Carretera	83,0	85,5	88,1
TOTAL Viatgers	4.465,2	4.752,3	5.066,8
<u>Mercaderies</u>			
Potassa	337,2	377,5	412,2
Sal	189,7	198,2	204,1
Maniobres Martorell (Solvay)	44,5	45,8	35,3
Altres prestacions	7,1	7,4	7,6
TOTAL Mercaderies	578,5	628,9	659,2

Font: PA 1996-1998

A més dels indicadors de gestió, FGC té establerts uns indicadors de servei que mesuren el nivell de servei, tant des del punt de vista quantitatiu (indicadors objectius) com des del punt de vista qualitatiu o de percepció del client (indicadors subjectius). Aquests són els següents:

- Indicador objectiu: ICQ - Índex de control de qualitat: partint d'un índex de

qualitat que FGC es marca com objectiu, l'ICQ mesura el desajust de la producció (retards de trens, espatllades, ascensors o escales que no funcionen, etc.). Es presenta cada mes al Consell d'administració.

- Indicadors subjectius: ISC - Índex de satisfacció del client: es fan enquestes 2 cops l'any sobre una població (mostra estadística) molt àmplia però amb preguntes molt determinades. Permet conèixer la satisfacció del client relativa a diversos aspectes del servei, com són puntualitat, neteja, etc. És un índex que mesura la percepció que té el client, del servei que rep.

Un altre indicador subjectiu és l'opiniòmetre, similar al ISC però es poden rebre respostes molt més particulars i personals. Els enquestadors porten una màquina que va introduint automàticament les respostes rebudes, la qual cosa personalitza i agilita el procés.

4.1.3. Grau d'assoliment dels objectius previstos en el pla comercial

El grau d'assoliment de les previsions assenyalades en l'epígraf anterior i, per tant, dels objectius per a l'any 1996 és el següent:

Percepcions mitjanes netes del servei de viatgers	1996	1996 tancament
<u>PTA corrents/viatge</u>		
Línia CiS (servei urbà)	64,379	62,29
Línia CiS (servei suburbà)	132,161	132,78
Línia de Catalans (servei suburbà)	90,309	88,74
Línia de Catalans (servei de rodalies)	216,128	219,88
Global	101,480	100,8

Font: PA 1997-1999

L'ingrés mitjà ha estat un 0,67% inferior respecte al que es va pressupostar. La desviació es produeix bàsicament en el servei urbà de la línia CiS, a causa que les previsions de les targetes de T-MES i T-DIA van ser regularitzades a la baixa. També ha afectat que ha disminuït l'ús de la targeta multiviatge i ha augmentat el passi del pensionista.

La resta de desviacions es produeixen també com a conseqüència del major o menor ús dels diferents tipus de targetes o bitllets.

Transport de viatgers	1996: Nombre viatgers previst al PA	% increment previst en el PA	Tancament 1996: Nombre viatgers reals	% increment real 96-95
<u>Catalunya i Sarrià:</u>				
Servei urbà	17.406	0,5	17.942	4,0
Servei suburbà	17.142	1,9	18.283	8,0
Global	34.548	1,2	36.225	6,0
<u>Catalans:</u>				
Servei suburbà	6.853	0,5	7.016	3,4
Servei de rodalia	1.713	3,0	1.602	-1,7
Global	8.566	1,0	8.618	2,4
Global Xarxa principal	43.114	1,2	44.843	5,3

Font: PA 1997-1999

L'evolució en 1996 es caracteritza pel creixement global de la demanda respecte a 1995. El creixement és important, sobretot en la línia CiS, afavorit per la posada en marxa del Metro del Vallès a final del mes de juny, que analitzem amb més profunditat en l'epígraf 4.2.3 d'aquest Informe. En la línia de CAT també hi ha un creixement moderat en el servei suburbà, mentre que en el servei de rodalies es detecta un retrocés respecte a 1995. Per tant, les previsions del PA 1995-1997 per al 1996 han estat globalment superades.

Tràfic de mercaderies	1996 previst en el PA	Tancament 1996	% increment previst PA	% increment 96-95
Potassa	460	440	9,5	4,3
Sal	345	345	1,5	1,6
TOTAL	805	785	5,9	3,2

Font: PA 1997-1999

Les expectatives de creixement recollides en el PA 1996-1998 s'han mantingut en el transport de sal, tot i que en el de potassa han estat inferiors a les previstes per la dificultat d'entrada en producció de les inversions de les mines de Sallent. A més, els preus mitjans han estat inferiors a la previsió, a causa de l'augment de lliuraments de menor recorregut, els quals tenen un preu per tona transportada de l'ordre de la meitat dels lliuraments al port, ja que la distància recorreguda és molt inferior.

Previsió d'ingressos per transport (MPTA corrents)	1996 previst PA	1996 tancament
<u>Viatgers</u>		
CiS, servei urbà	1.120,6	1.117,6
CiS, servei suburbà	2.265,4	2.427,6
CAT, servei suburbà	618,9	622,6
CAT, servei de rodalies	370,3	352,2
Funicular de Gelida	7,0	7,0
Carretera	83,0	70,0
TOTAL Viatgers	4.465,2	4.597,0
<u>Mercaderies</u>		
Potassa	337,2	308,8
Sal	189,7	189,7
Maniobres Martorell (Solvay)	44,5	44,5
Altres prestacions	7,1	7,2
TOTAL Mercaderies	578,5	550,2

Font: PA 1997-1999

S'observa un augment dels ingressos per transport de viatgers respecte del PA, mentre que per transport de mercaderies disminueixen lleugerament. Aquestes variacions responen al que hem esmentat abans respecte de la percepció mitjana i del nombre de viatges.

4.2. EL PLA D'EQUIPAMENT

Les seves directrius bàsiques estan determinades pels respectius Estudis Marc de la línia CiS 1988-1995, i de la línia CAT 1990-1998. A més, els diversos Plans d'Explotació redactats en els anys 1994 i 1995, desenvolupen de manera més concreta les actuacions a realitzar. Aquests plans d'explotació són els següents:

- El pla de transport de mercaderies de la línia CAT
- El pla de serveis de viatgers de la línia CiS
- El pla d'estacions de la xarxa principal.

En el PA 1996-1998 es preveu finalitzar totes les actuacions contemplades en l'estudi marc de la línia CiS i part de les previstes en el de la línia CAT. Cal dir que aquestes actuacions, en el cas d'anar a càrrec de FGC han estat incloses en el CP i en el cas d'anar a càrrec de les Administracions, han estat recollides en el Conveni entre l'Administració General de l'Estat i la Generalitat de Catalunya per al finançament d'infraestructures ferroviàries.

De fet, les actuacions previstes havien de permetre posar en servei, el juliol de 1996, l'anomenat Metro del Vallès (la implantació del qual l'analitzem en l'epígraf 4.2.3) i al voltant de 1999, l'anomenat Metro del Baix Llobregat.

4.2.1. Objectius del pla d'equipament

Com s'ha dit, les actuacions previstes haurien de permetre posar en servei el juliol de 1996 el Metro del Vallès, i el Metro del Baix Llobregat al voltant de 1999.

Les diverses actuacions responen a l'assoliment dels següents objectius de FGC:

- Millora del servei: oferir als clients un servei de qualitat basat en la seguretat, la regularitat i el confort. Per tant, les millores hauran de fer-se en:
 - . l'augment de l'oferta (augment de les freqüències, captació de nous mercats, etc.)
 - . la millora de la qualitat (regularitat, confort, informació, accessibilitat, etc.)
 - . la millora de la seguretat (dels clients, del treball, dels passos a nivell, etc.).
- Millora de la gestió: optimitzar la gestió de tots els recursos disponibles. Les millores hauran de fer-se en:
 - . el control i disminució dels costos d'explotació
 - . la racionalització de la gestió.

Així mateix, també es té en compte l'objectiu de FGC de propiciar en l'equip humà la satisfacció i el reconeixement personal i professional necessaris per a la seva realització, que s'emmarquen més dins del pla de personal.

4.2.2. Actuacions previstes en el pla d'equipament

Les actuacions previstes per al 1996, classificades en funció del principal objectiu que persegueixen, s'estableixen en diferents plans temàtics. Aquests plans temàtics són pluriennals i preveuen actuacions per cada un d'aquests anys. Així, per a 1996 es preveuen actuacions pels següents plans:

Millora del servei

- Pla de serveis de viatgers de la línia CiS: metro del Vallès
- Pla de serveis de viatgers de la línia CAT: metro del Baix Llobregat
- Pla d'estacions
- Adaptació de l'accés a les persones amb mobilitat reduïda
- Millora i supressió dels passos a nivell
- Altres millores del servei

Millora de la gestió

- El nou edifici d'oficines (NEO)
- El pla informàtic

- Altres millores de la gestió (explotació dels trens amb agent únic, infraestructura i via, tallers, material mòbil, electrificació, etc.).

4.2.3. La implantació del Metro del Vallès: grau d'assoliment

Dins el Pla d'equipament d'aquest PA 1996-1998, centrem la nostra anàlisi en la posada en marxa del Metro del Vallès, donat que la seva implantació s'ha produït en l'any 1996, mentre que els altres plans inclosos en el Pla d'equipament encara no han finalitzat, i les actuacions de l'any 1996 previstes per aquests plans són només una part, atès el seu caràcter pluriennal.

Dins el Pla de serveis de viatgers redactat el 1994, es determinaven 4 escenaris (o fases) per a assolir la posada en servei del Metro del Vallès. Aquestes fases són les següents:

- . Explotació dels trens suburbans amb agent únic
- . Posada en servei de l'itinerari CS02b
- . Posada en servei de l'itinerari CS03
- . Posada en servei de l'itinerari CS04

L'explotació amb agent únic de tots els trens de la línia en 1996 ja estava en procés de progressiva implantació i es preveia que finalitzés durant 1996.

L'itinerari CS02b es va implantar l'estiu de 1995, i va suposar una important millora de l'oferta a l'estació d'Universitat Autònoma i a l'estació de Sant Joan, així com la incorporació de les primeres UT 112.

L'itinerari CS03 s'havia d'implantar el juny de 1996, i suposava un fort augment de l'oferta del servei suburbà, especialment entre Sant Cugat i Barcelona. Les actuacions previstes en 1996 estan encaminades a la implantació d'aquest itinerari amb unes garanties de qualitat del servei. Aquestes actuacions són de les que analitzem el grau d'assoliment i els seus efectes.

L'últim itinerari, anomenat CS04, no té data d'implantació fixada ja que dependrà de l'evolució futura de la demanda, un cop implantat l'itinerari CS03. Haurà de permetre dimensionar els recursos per a assolir la màxima capacitat de transport en el servei suburbà, a partir de la incorporació de totes les UT 112, la implantació de l'ATO i l'assoliment de l'interval mínim, entre trens consecutius, de 100 segons a la terminal de Pl. Catalunya. La major part de les actuacions que requereix aquesta fase es preveuen per a 1997 i 1998, per la qual cosa no analitzem el seu grau d'assoliment.

A continuació es presenten les actuacions previstes per a 1996 per tal de poder posar en servei l'itinerari CS03 del Metro del Vallès, que és la fase implantada en 1996. Aquestes actuacions són les següents:

- Posada en servei de totes les 16 noves UT elèctriques (tipus 112) de 4 cotxes: es preveu que durant els primers 4 mesos finalitzi la posada en servei de la totalitat de la nova sèrie i es podran retirar definitivament les UT del tipus 400.
- Perllongament d'andanes: en 1996 resten pendents d'adaptar als nous trens suburbans de 4 cotxes les andanes de Muntaner i Peu del Funicular. Durant 1996 es preveu finalitzar les obres de perllongament de les andanes de Muntaner, mentre que les de Peu del Funicular no es preveu que s'iniciïn fins a finals de trienni. Cal dir que aquesta obra la finança la DGT, no FGC i que, per tant, no s'inclou en el programa d'inversions de FGC, inclòs en el CP.
- Millora de l'andana de la via 1 de l'estació d'Universitat Autònoma: millora de diversos elements de l'andana i de l'edifici vell de la via 1, per tal de dotar-los d'un nivell de qualitat similar als nous, i condicionar els accessos, i millorar els camins per a persones amb mobilitat reduïda. Aquesta actuació es preveu realitzar-la entre 1996 i 1997.
- Allargament dels fossats del Taller de Sarrià: adaptació a les dimensions de les noves UT 112 els fossats que encara no permeten l'accés de trens de 4 cotxes.

Altres actuacions tendents a la millora de les instal·lacions d'energia elèctrica de tracció, de telecomandament, de senyalització i de comunicacions, són les següents:

- Nova subcentral de Les Planes
- Instal·lació de noves cel·les de 6 Kv a la subcentral de Sarrià
- Instal·lació del segon fil de contacte a la catenària entre Peu del Funicular i Les Planes
- Millora del retorn del corrent de tracció pels carrils
- Recantonament dels circuits de via i ATP entre Pl. Catalunya i Sant Cugat (previst una part prevista per a 1996 i una part per a 1997)
- Millora de la informació al client (implantació prevista entre 1996 i 1997)

Aquestes actuacions han estat assolides segons el calendari previst, cosa que ha permès la implantació de la tercera fase del Metro del Vallès. El que no s'ha pogut verificar és el grau de compliment en termes d'inversió, ja que, tal com expliquem en l'Informe de fiscalització de regularitat 42/97-D, les actuacions previstes en el PA no guarden una relació directa amb el resum d'expedients d'inversió i, per tant, és difícil fer un posterior seguiment de tipus econòmic.

A continuació analitzem els efectes que la implantació del Metro del Vallès ha produït:

1. Increment de l'oferta: cal destacar l'evolució favorable de la mobilitat en el servei suburbà de la línia CiS, consolidant-se plenament a partir de la implantació del Metro del Vallès. En concret, l'increment de l'oferta es concreta en l'augment

de les freqüències de pas, la millora en el grau d'ocupació de les places ofertes, augment del nombre de places totals ofertes, etc.

- a) Augment de les freqüències de pas: el servei actual (itinerari CS03), implantat a finals del mes de juny de 1996, ha suposat una important millora de l'oferta respecte a l'anterior, pel que fa als dies feiners. L'oferta pels dissabtes i festius és la mateixa, tot i que s'augmentarà per tal de millorar el seu atractiu. A continuació incloem un quadre on s'observa la millora quant a interval mitjà de pas i quant a nombre de trens/dia, pel que fa als dies feiners:

Servei urbà	Interval mitjà				Nombre de trens/dia			
	Hora punta		Horari bàsic		Sentit ascendent		Sentit descendent	
	abans	Juny 96	abans	Juny 96	abans	Juny 96	abans	Juny 96
P.Catalunya-Gràcia	2'	2'	2'20"	2'	440	455	441	459
P.Catalunya-Sarrià	3'	3'	3'45"	3'	280	295	281	299
P.Catalunya-Reina Elisenda	6'	6'	6'	6'	160	154	161	154
P.Catalunya-Av.Tibidabo	6'	6'	6'	6'	160	160	160	160
Servei suburbà								
P.Catalunya-St.Cugat	6'	3'	10'	6'	120	167	120	171
P.Catalunya-Rubí	12'	8'	20'	12'	57	66	58	70
P.Catalunya-Terrassa	20'	12'	20'	12'	52	66	53	67
P.Catalunya-U.Autònoma	10'	6'	20'	12'	64	85	61	84
P.Catalunya-Sabadell R.	20'	12'	20'	12'	50	72	51	72

Font: PA 1996-1998 i PA 1997-1999

S'observa que l'interval mitjà es redueix significativament en el servei suburbà, tant en hora punta com en horari bàsic. A més, augmenta el nombre de trens en el tram suburbà, sobretot en el trajecte Pl. Catalunya-Sant Cugat (augment d'un 39%), Universitat Autònoma (augment d'un 32,8%), Sabadell (44%) i Terrassa (27%).

- b) Millora del grau d'ocupació de les places ofertes: a continuació incloem un quadre on es recullen els graus d'ocupació (mesura del grau de confort) més significatius, en el tram més carregat de la línia (Sarrià - Peu del Funicular), corresponents al servei dels dies feiners, abans de la implantació del Metro del Vallès i després de la seva implantació.

	Sentit	Grau d'ocupació	
		Nov 95	Nov 96 (*)
Diari	ascendent	47	35
	descendent	47	34
Hora més carregada	ascendent	82	44
	descendent	80	58
Tren més carregat	ascendent	117	77
	descendent	97	81

Nota (*): Nov 96: després de la implantació del Metro del Vallès

Font: PA 1996-1998 i PA 1997-1999

El grau d'ocupació disminueix significativament, principalment pel que fa a l'hora més carregada i al tren més carregat. Com a mitjana diària, la disminució és també significativa, en baixar 12 punts el grau d'ocupació, el que vol dir un major confort per als clients.

- c) Oferta durant l'hora punta dels dies feiners, en nombre de places totals: a continuació incloem un quadre on es recull el nombre de places ofertes abans del juny del 1996 amb l'itinerari CS02b, que és la segona fase d'implantació del Metro del Vallès, assolida en l'any 1995, tal com expliquem en l'inici d'aquest epígraf, i el nombre de places ofertes després del juny del 1996, amb l'itinerari CS03, que és la tercera fase d'implantació, assolida el juny de 1996:

	abans juny 1996	després juny 1996	Increment
Barcelona - Sant Cugat	3.946	7.607	93%
Barcelona - UAB	3.093	4.928	59%
Barcelona - Sabadell	1.302	2.679	106%
Barcelona - Terrassa	1.302	2.679	106%

Font: PA 1996-1998

S'observa, per tant, els significatius augments d'oferta de places en tots els trajectes exposats, que fins i tot s'arriben a doblar en els trajectes a Sabadell i Terrassa.

2. Increment del nombre de viatgers: l'increment interanual produït en 1996 pel que fa al nombre de viatgers és d'un 8% (mentre en 1995 respecte de 1994 va ser un decrement d'un 0,8% i el PA 1996-1998 preveia un augment de l'1,9% per a 1996).

Per tant, a la vista dels efectes exposats, es pot concloure que la implantació del Metro del Vallès, fins a la consolidació de l'itinerari CS03, ha tingut un impacte molt favorable tant pel que fa a l'oferta com pel que fa a la demanda i, consegüentment, es pot dir que s'ha assolit l'objectiu d'increment de l'oferta en la línia CiS amb uns nivells adequats de confort i seguretat.

4.3. EL PLA DE RECURSOS HUMANS

4.3.1. Objectius en l'àrea de recursos humans

Els objectius en l'àrea de recursos humans fixats en el Pla són els següents:

- L'adequació i adaptació dels recursos humans als canvis que s'introdueixin
- La modificació de la cultura empresarial per a aconseguir que el concepte de servei al client esdevingui un valor fonamental per a tota l'empresa.

4.3.2. Previsions en l'àrea de recursos humans

Les previsions dels principals indicadors per a l'assoliment d'aquests objectius són les següents:

Índex d'absentisme per incapacitat temporal (%):	1996	1997	1998
Malaltia	2,68	2,66	2,65
Accident	0,32	0,31	0,30
TOTAL	3,00	2,97	2,95

Font: PA 1995-1997

La previsió d'evolució de l'índex d'absentisme es basarà en la consolidació dels índexs que ja assoleix FGC (2,95%) que, en comparació amb la mitjana de les altres empreses ferroviàries (3,89%) i de transport públic (5,73%), ja és bo.

	1996	1997	1998
Necessitats de plantilla mitjana	1.310,5	1.307,9	1.300,0

Font: PA 1995-1997

Es preveu una disminució de la plantilla mitjana en funció dels objectius i condicionants de cadascun dels departaments de FGC. Les principals reduccions es preveuen en el departament de Transports i en el d'instal·lacions fixes.

Despeses de personal:	1996	1997	1998
Sous i salaris	4.810,4	4.946,8	5.064,4
Indemnitzacions	43,7	28,7	19,2
Assegurances socials empresa	1.472,5	1.514,2	1.550,3
Altres despeses socials	263,6	271,1	277,5
TOTAL Despeses de personal	6.590,2	6.760,8	6.911,4

Font: PA 1995-1997

	1996	1997	1998
Cost mitjà per agent	5.031	5.169	5.316

Font: PA 1996-1998

L'evolució de les despeses de personal està condicionada per les fluctuacions de la plantilla, així com també per la política salarial establerta. El cost mitjà per agent s'espera que augmenti un 2,4% de 1996 a 1995, un 2,7% de 1997 a 1996, i un 2,8% de 1998 a 1997.

Evolució de la productivitat:		1996	1997	1998
Ingressos per agent	MPTA/agent	4,02	4,29	4,58
Unitats de tràfic transportades	Milions	551	566	580
Unitats de tràfic per agent	Milers	421	432	446
Cotxes/km recorreguts	Milions	17,7	19,0	19,2
Cotxes/km recorreguts/agent	Milers	13,5	14,6	14,8
Índex de cobertura despeses de personal	(%)	79,9	82,9	86,2

Font: PA 1995-1997

S'espera una millora considerable de la productivitat després del període 1991-1993, en què es va produir un estancament, i fins i tot un retrocés dels índexs de productivitat. Es preveu consolidar la recuperació de la tendència de millora iniciada l'exercici 1994. Aquesta millora que s'obtindrà bàsicament de l'optimització de la plantilla i de l'assoliment dels objectius comercials, es concretarà en una mitjana de creixement anual de la productivitat econòmica del 2,6% en termes constants.

4.3.3. Grau d'assoliment dels objectius en l'àrea de recursos humans

El grau d'assoliment de les previsions assenyalades per l'any 1996 en l'àrea de recursos humans és el següent:

Índex d'absentisme per incapacitat temporal (%)	1996 previst PA	1996 tancament
Malaltia	2,68	3,03
Accident	0,32	0,31
TOTAL	3,00	3,34

Font: PA 1996-1998 i PA 1997-1999

De les dades de l'evolució històrica de l'absentisme per incapacitat temporal i de la comparació amb les altres empreses del sector es pot dir que el nivell actual d'absentisme de FGC és bo, tot i que durant 1996 s'ha produït un augment de l'índex d'absentisme per incapacitat temporal degut, sobretot, a un seguit de baixes de llarga durada que han acabat en alguns casos en invalidesa permanent. Malgrat això, FGC es posa com a objectiu recuperar l'índex que es va assolir en 1994 (2,95%) que és el millor històricament.

Durant l'any 1996, FGC s'ha fet càrrec de la gestió directa de la prestació d'incapacitat temporal derivada de malaltia, és a dir, del pagament de la prestació. FGC assumeix el paper de la Seguretat Social a canvi d'una bonificació del 5% sobre l'import de les quotes. El resultat del primer any de gestió directa ha suposat una diferència favorable d'uns 13 MPTA, resultat lleugerament superior al previst

inicialment, que era de 12 MPTA, a causa de l'estalvi que ha suposat la gestió directa de la prestació d'incapacitat temporal derivada de malaltia.

	1996 previst PA	1996 tancament
Necessitats de plantilla mitjana	1.310,5	1.297,6

Font: PA 1996-1998 i PA 1997-1999

En 1996 s'han assolit i millorat els nivells de plantilla mitjana que es preveien en el PA 1996-1998.

Despeses de personal	1996 previst PA	1996 tancament
Sous i salaris	4.810,4	4.837,8
Indemnitzacions	43,7	65,2
Assegurances socials empresa	1.472,5	1.424,5
Altres despeses socials	263,6	266,7
TOTAL Despeses de personal	6.590,2	6.594,2

Font: PA 1996-1998 i PA 1997-1999

	1996 previst PA	1996 tancament
Cost mitjà per agent	5.031	5.080

Font: PA 1996-1998

Les despeses de personal s'han mantingut gairebé als nivells previstos en el PA 1996-1998, així com el cost mitjà per agent, tot i que aquest, en haver disminuït la plantilla en una proporció superior a la prevista, s'ha incrementat en un 0,9% respecte del previst. La disminució progressiva de la plantilla afecta bàsicament els llocs de treball menys qualificats, cosa que fa que el cost mitjà per agent tingui tendència a augmentar.

Evolució de la productivitat:		1996 previst PA	1996 tancament
- Econòmica: ingressos per agent	MPTA/agent	4,02	4,195
- Comercial: Unitats de tràfic per agent	Milers	421	442
- Tècnica: cotxes-km recorreguts/agent	Milers	13,5	14,6
Índex de cobertura despeses de personal	(%)	79,9	82,6

Font: PA 1996-1998 i PA 1997-1999

S'observa un augment de la productivitat mesurada en ingressos per agent, unitats de tràfic per agent i cotxes-km recorreguts/agent respecte dels percentatges previstos en el PA. A més, l'índex de cobertura de les despeses de personal ha superat també el previst en el PA.

Per tant, es pot dir que els objectius previstos en el pla de recursos humans han estat majoritàriament assolits en tots els seus aspectes, a la vista dels resultats aconseguits en els indicadors prefixats.

4.4. EL PLA ECONOMICOFINANCER

4.4.1. Objectius economicofinancers

Els objectius a assolir no poden diferir dels fixats en el CP 1995-1997, és a dir, han de ser coherents amb aquest. D'aquests objectius destaquem els següents:

- Millora de l'índex de cobertura i reducció del dèficit net d'explotació
- Política tarifària d'acord amb l'objectiu anterior
- Implantació d'un procediment que identifiqui per separat els resultats econòmics de les activitats realitzades per FGC
- Reducció de l'endeutament
- Ajust a la política d'inversions recollida en el CP.

4.4.2. Previsions economicofinanceres

Tenint en compte els objectius previstos, i l'evolució històrica dels diferents indicadors de gestió, aquests es concreten en les següents previsions per als exercicis 1996 a 1998:

	1996	1997	1998
Resultat operatiu (MPTA)	(3.536)	(3.400)	(3.496)
Resultat brut d'explotació (MPTA)	(8.146)	(7.868)	(7.439)
Cost operatiu per v/km transportat	17,3	17,0	16,5
Tarifa mitjana per v/km transportat (PTA/v-km)	8,5	8,6	8,7
Resultat operatiu per v/km transportat (PTA/v-km)	7,1	6,7	6,1
Índex de cobertura operatiu (%)	59,0	60,7	63,0

Nota: els imports per al 1996 coincideixen amb els imports del pressupost

Font: PA 1995-1997

Les despeses d'utilització del capital previstes són les següents:

	1996	1997	1998
Amortitzacions d'immobilitzat	3.200	3.500	3.600
Cost del finançament: despeses financeres	1.207,3	1.062,1	876,4

Imports en milions de pessetes

Font: PA 1995-1997

4.4.3. Grau d'assoliment dels objectius economicofinancers

El grau d'assoliment de les previsions economicofinanceres i, per tant, dels objectius previstos per a 1996 és el següent:

	1996 previst PA	1996 tancament
Resultat operatiu (MPTA)	(3.536)	(3.533)
Resultat brut d'explotació (MPTA)	(8.146)	(8.100)
Cost operatiu per v/km transportat	17,3	17,2
Tarifa mitjana per v/km transportat (PTA/v-km)	8,5	8,6
Resultat operatiu per v/km transportat (PTA/v-km)	7,1	6,8
Índex de cobertura operatiu (%)	59,0	60,6

Font: PA 1996-1998 i PA 1997-1999

S'han assolit tots els imports i percentatges previstos tendents a aconseguir l'índex de cobertura previst, com a objectiu prioritari. Aquest índex de cobertura s'ha millorat també respecte del previst en el PA.

	1996 previst PA	1996 tancament
Amortitzacions d'immobilitzat	3.200	3.200
Cost del finançament: despeses financeres	1.207,3	1.032

Imports en milions de pessetes

Font: PA 1996-1998 i PA 1997-1999

Pel que fa a les despeses d'utilització del capital, s'ha assolit el nivell de despeses d'amortització i financeres previst en el PA per a l'exercici 1996.

Per tant, es pot concloure que els objectius previstos en el pla economicofinancer, s'han aconseguit, complint així els objectius que també marcava el CP 1995-1997.

5. ANÀLISI DELS INDICADORS DE GESTIÓ DE FGC PER DIVISIONS

Tal com hem comentat en l'apartat 2, en aquest apartat s'inclou l'anàlisi dels indicadors de gestió de cadascuna de les divisions de FGC, basada principalment en l'evolució dels últims anys.

5.1. DIVISIÓ DE XARXA PRINCIPAL

A continuació incloem una anàlisi de l'evolució dels principals indicadors de gestió en els últims anys (1992 a 1996) que, com s'ha explicat en l'apartat 2, complementa l'anàlisi de l'activitat de la divisió de Xarxa Principal que s'ha fet en els apartats 3 i 4 relativa al contracte programa vigent (CP 1995-1997) i al Pla

d'Actuació vigent (PA 1996-1998), respectivament.

Anàlisi de l'evolució del nombre de viatges realitzats

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Ferrocarril						
Viatges	46.133.448	46.377.440	43.394.008	42.494.937	42.602.067	44.940.940
Viatges/km	513.433.739	519.114.432	494.481.622	491.788.301	494.155.663	526.136.368
Ingressos (mPTA)	3.246.985	3.569.362	3.702.804	3.905.228	4.077.914	4.533.496
Funicular Gelida						
Viatges	99.039	113.294	129.941	135.786	145.286	128.290
Viatges/km	85.174	97.433	111.749	116.776	124.801	114.435
Ingressos (mPTA)	3.625	4.396	5.575	6.392	6.984	6.242
Carretera						
Viatges	1.048.857	971.152	851.910	804.735	752.839	684.524
Viatges/km	27.556.887	22.683.756	18.226.283	16.946.859	14.165.248	12.786.970
Ingressos (mPTA)	73.224	78.329	77.080	79.986	81.557	71.524
TOTAL XARXA PRINC						
Viatges	47.281.344	47.461.886	44.375.859	43.435.458	43.500.192	45.753.754
Viatges/km	541.075.800	541.895.621	512.819.654	508.851.936	508.445.712	539.037.773
Ingressos (mPTA)	3.323.834	3.652.087	3.785.459	3.991.607	4.166.456	4.611.264

Font: informació Econòmica i Estadística a 31.12.96

S'observa una davallada en el nombre de viatges de ferrocarril durant els anys 1993 a 1995, que es comença a recuperar en 1996. Tot i això, els ingressos han anat augmentant cada any a causa de l'augment de les tarifes.

Pel que fa al funicular de Gelida, el nombre de viatges ha anat augmentant cada any, llevat del 1996, en què disminueix a conseqüència d'una menor demanda. Els ingressos han evolucionat de forma proporcional als augments del nombre de viatges.

Pel que fa als viatges per carretera, s'observa una forta disminució del nombre de viatges any rere any des de l'exercici 1991, ja que passen d'1.048.857 en 1991 a 684.524 en 1996. Es tracta de concessions que FGC dóna a empreses concessionàries del servei de transport de viatgers, i que normalment serveix per a enllaçar una estació amb una part de la població. En 1996 es produeix una davallada dels ingressos perquè es decideix disminuir els preus d'una concessió perquè l'empresa concessionària va començar a tenir problemes en la seva situació financera.

Anàlisi de l'evolució del transport de mercaderies

Mercaderies	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Tones transportades	836.718	638.209	694.132	727.331	761.388	751.724
Tones/km	51.320.797	39.251.053	45.916.548	47.989.646	50.193.204	47.579.514
Ingressos (MPTA)	615.229	499.678	484.261	487.599	526.642	521.410

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

Quant al transport de mercaderies, s'observa que els ingressos gairebé no augmenten, degut bàsicament a causa de la forta competència existent en el transport de potassa, que fa que disminueixi el preu mitjà del transport. Cal dir, no obstant això, que el transport de les mercaderies és un negoci no subvencionat i que no té pèrdues; és a dir, que s'autofinança.

Actualment l'Estat (propietari de la companyia "Potasas del Llobregat", principal client del transport de potasses,) s'està plantejant la seva possible privatització d'aquella companyia, per la qual cosa el futur del negoci de mercaderies de FGC de potasses depèn de la decisió que es prengui.

Anàlisi de l'evolució del personal

Personal	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Plantilla mitjana	1.359,09	1.371,03	1.355,41	1.343,06	1.324,87	1.296,62
Cost mitjà per agent	3.753.233	4.075.276	4.450.836	4.657.142	4.907.675	5.084.156

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

S'observa una tendència a la baixa en la plantilla mitjana de FGC, degut a l'ajustament d'aquesta a les noves necessitats derivades de la implantació dels diferents plans d'actuació de l'entitat. Les previsions incloses en el Pla d'Actuació confirmen aquesta tendència. D'acord amb els plans, les principals variacions es produeixen en els següents departaments de FGC:

- En serveis centrals s'observa un lleuger descens en el Departament Economicofinancer com a conseqüència de la implantació dels sistemes automatitzats associats al Sistema Magnètic d'Expendició i Control (SMEC), consistent en la magnetització de la xarxa d'expedició de títols de transport i de control d'accessos, la qual cosa permet la racionalització dels circuits de recaptació, l'actualització i el manteniment de les estructures tarifàries i la disposició d'informació de màxima qualitat, pràcticament en temps real.
- En l'àrea de Transports es preveu una considerable disminució a conseqüència dels diferents plans d'explotació. En la línia CiS, hi haurà la generalització de l'agent únic de trens paral·lela a la posada en servei de les noves UT 112, amb una forta reducció del nombre de caps de tren. A més, la implantació del Pla d'Estacions també afavorirà aquesta tendència.

- La plantilla de l'àrea d'Instal·lacions Fixes experimenta un notable descens per la disminució de les necessitats de manteniment de la via com a conseqüència d'anar-se completant la renovació de la branca d'Igualada, de la desaparició de la travessera urbana de la branca de Súria a Manresa i del trams on es fan desdoblaments.
- Per contra, en l'àrea de Sistemes d'Informació es preveu un creixement de la plantilla en completar-se el procés de constitució del centre gestor de xarxes, d'augmentar les tasques de manteniment en l'àrea de Telecontrol, Senyalització i Comunicacions per a la implantació de les màquines autoexpendedoras (MAE), del Pla Estratègic de telecomunicacions (PET) i del Pla d'Estacions (Estacions 2000).

Pel que fa al cost mitjà per agent, en els últims anys s'observa un augment continu degut principalment a l'aplicació de la valoració de llocs de treball que ha comportat el desplaçament de determinats llocs de treball a nivells superiors, amb el consegüent increment de salari. A més, s'inclouen les despeses per indemnitzacions per jubilacions o les derivades per canvis en l'explotació (per trasllat, canvis d'horaris, etc.).

Pel que fa a la productivitat, durant els anys 1991 a 1993 es va produir un estancament en els índexs de productivitat, però en 1994 ja es va començar a recuperar. Un dels objectius de FGC és augmentar tant la productivitat comercial (relació entre el tràfic total i la mitjana anual de plantilla) com l'econòmica (ingressos per agent) o la tècnica (cotxes/km posats en circulació per agent), per tal d'aprofundir en el sanejament econòmic de l'explotació.

Anàlisi de l'evolució del nivell de cobertura

El nivell de cobertura mesura el grau en què els ingressos operatius cobreixen les despeses operatives. Per tant, no s'inclouen ni les subvencions rebudes ni les despeses com ara les financeres, les amortitzacions, les indemnitzacions d'havers passius, etc.

Nivell de cobertura	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Ingressos (mPTA)	4.156.384	4.365.937	4.499.101	4.806.566	5.144.850	5.524.708
Despeses (mPTA)	7.482.043	7.825.125	8.190.698	8.367.179	8.715.205	9.050.093
Resultat operatiu (mPTA)	(3.325.658)	(3.459.188)	(3.691.597)	(3.560.613)	(3.570.355)	(3.525.385)
% Cobertura	55,55	55,79	54,93	57,45	59,03	61,05

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

Com s'observa, el nivell de cobertura presenta una evolució ascendent, també en 1997 ja que el percentatge de cobertura és del 65,47%. Amb la implantació del Metro del Vallès, s'espera que aquesta ràtio experimenti una augment significatiu. Cal dir que per al 1998, està prevista la implantació de la integració tarifària, que

consisteix en un procés de racionalització dels processos associats a la tarifació i la recaptació del sistema de transport públic en l'àmbit metropolità de Barcelona. Aquest procés s'emmarca dins el Pla Intermodal de Transports. En la seva primera fase que s'implanta en 1998, l'usuari pot transbordar entre el Metro i la zona de FGC afectada pagant només un cop, la qual cosa es preveu que suposarà un descens en 103 MPTA dels ingressos previstos, de tots els usuaris que faran el transbordament sense pagar.

Les principals causes de l'ascens de la ràtio de cobertura entre 1996 i 1997, són les següents:

- Pel que fa als ingressos, aquests augmenten un 12% en la línia Catalunya-Sarrià a causa de la implantació del Metro del Vallès, i també augmenten en la línia del Baix Llobregat perquè han anat augmentant les freqüències de pas dels trens fins a Sant Boi (es pot dir que es tracta d'una primera fase en la implantació del Metro del Baix Llobregat), en un 8,75%.
- Pel que fa a les despeses, les principals despeses directament imputables són l'energia i el personal.

Quant a l'energia, es produeixen diversos efectes: en primer lloc, el Metro del Vallès ha permès posar en marxa un recuperador d'energia en els nous trens, cosa que ha fet disminuir la despesa; en segon lloc, la mateixa implantació del Metro del Vallès ha fet augmentar les freqüències i, per tant, augmentar el consum d'energia; en tercer lloc, FGC ha renegociat potències, tipus de tarifes, etc. amb les companyies elèctriques, la qual cosa ha permès reduir el cost total tot i augmentar el consum.

Quant al personal, continua la tendència de disminució de la plantilla mitjana, cosa que fa disminuir la despesa total de personal, tot i augmentar el cost mitjà per agent.

Per últim, cal indicar que la despesa per publicitat s'ha reduït en 90 MPTA del 1996 al 1997 ja que en 1996 s'incloïen despeses publicitàries per a la campanya del Metro del Vallès, que en 1997 ja no es produeixen.

Tots això explica l'augment del nivell de cobertura del 1996 (un 61,05%) al del 1997 (un 65%).

Anàlisi comparativa del nivell de cobertura per línies:

- El nivell de cobertura de la línia de Catalans és baix (un 43,14% en 1996), sobretot si es compara amb el nivell de cobertura de la línia Catalunya-Sarrià (un 75,1% el 1996). En comparació amb la línia CiS, la línia CAT és molt més llarga (té molts més quilòmetres de recorregut), requereix molta més infraestructura per donar una mateixa oferta i, a més, el tram Igualada-Martorell és totalment

deficitari. Per una altra banda, la línia CiS té molta més demanda que la línia CAT.

Si es comparen els índexs mitjans d'ocupació de la línia CAT (18,86%) i els de la línia CiS (24,74%), ja s'observen aquestes diferències.

Per augmentar el nivell de cobertura de les despeses operatives de la línia CAT, cal acabar la implantació del Metro del Baix Llobregat (actualment s'està en una primera fase d'implantació) i disminuir costos. Aquesta implantació està en fase inicial. S'ha augmentat la freqüència de pas dels trens fins a Sant Boi, però falta rebre els trens, el desdoblament d'alguns trams de la via, i l'electrificació del tram Igualada-Martorell.

Tot i que s'espera que la implantació del Metro del Baix Llobregat faci augmentar el nivell de cobertura de les despeses operatives, cal dir que no s'espera assolir nivells de cobertura com els que es preveuen en la línia CiS.

Com a conclusions es pot dir que, dintre la línia CiS, aquells serveis que arriben a Sant Cugat, Terrassa, Sabadell, Universitat Autònoma poden arribar a tenir un nivell de cobertura del 100%, i de fet els objectius es proposen per aconseguir-ho. En canvi, pel que fa a la línia CAT, fins a Sant Boi pot també arribar a assolir uns nivells de cobertura bastant elevats. A partir d'aquest punt es fa difícil assolir un elevat nivell de cobertura a causa de les característiques pròpies de la línia. Cal dir que FGC porta un control exhaustiu d'ingressos i costos per línies de servei i també per trams; això permet prendre mesures individualitzades per a cada línia i cada tram.

5.2. DIVISIÓ ESTACIÓ DE MUNTANYA LA MOLINA

FGC va preparar un Pla d'actuació per als anys 1994-1997. Amb aquest pla, que era el primer que es preparava per a aquesta divisió, es volia assolir el "salt endavant" de la divisió.

Els objectius previstos eren obtenir rendibilitat econòmica en termes de marges operatius positius, donar un nivell de servei alt, i dimensionar el domini esquiable, principalment per l'obertura de la Tossa, que comportava l'adquisició d'un nou telecadira.

Per a l'assoliment d'aquests objectius, en el PA s'inclouïa un pla comercial, un pla d'equipament dividit en diverses actuacions per al període 1994-1997 classificades per objectius, un pla de recursos humans, i un pla economicofinancer.

De l'anàlisi realitzada es desprèn que els objectius previstos en el PA 1994-1997 no s'han assolit. Durant aquests anys, la divisió de l'estació de la muntanya La Molina ha passat per un període d'estancament a l'espera de la seva possible

privatització, que es va començar a plantejar al voltant del 1994. Les inversions que s'han realitzat durant aquests anys han estat tan sols de manteniment, retallant totes aquelles inversions previstes per a la millora de l'estació (com ara el nou telecadira de la Tossa). Tot això ha provocat una disminució en els ingressos respecte dels previstos.

Com s'observa en els diferents indicadors que es presenten a continuació, el nombre de visitants fluctua per temporades, i per tant, també els ingressos. D'altra banda, es produeix una disminució en el nombre de visitants d'estiu perquè no es fa cap actuació de millora ni de promoció.

Actualment, i després dels estudis fets per diverses empreses consultores, s'ha arribat a la conclusió que per a fer rendible la divisió es requereixen unes inversions i unes actuacions, tals com:

- . Augment del domini esquiable (que passa per una possible unió amb La Masella),
- . Augment de les zones d'esquí, principalment amb la posada en marxa d'un nou telecadira a La Tossa,
- . Augment d'altres serveis perifèrics, com ara els de lloguers d'esquí i restauració.

Amb tot això s'espera augmentar el nombre de visitants fins a 350.000 (és a dir, un 37% més respecte de la xifra de visitants d'hivern del 1996).

Per tant, és clar que el futur d'aquesta divisió està condicionat a la realització d'unes fortes inversions tendents a fer rendible l'explotació de l'estació.

A continuació, incloem una sèrie d'indicadors, dels quals s'analitza l'evolució, com ara el nombre de visitants, el personal, el nivell de cobertura i l'oferta de serveis. L'evolució d'aquests indicadors dona una idea del que aquest període d'estancament ha suposat per a aquesta divisió.

Nombre de visitants

Nombre de visitants	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Hivern						
Visitants	224.515	256.464	208.406	231.829	152.171	255.219
Ingressos (MPTA)	357.039	438.874	377.699	437.779	273.722	540.025
Estiu						
Visitants	9.633	7.200	7.271	7.740	6.360	6.112
Ingressos (MPTA)	3.834	3.819	4.251	4.816	3.909	3.831
Altres ingressos	0	0	4.404	5.361	5.343	6.563
TOTAL LA MOLINA						
Visitants	234.148	263.664	215.677	239.569	158.531	261.331
Ingressos (MPTA)	360.873	442.693	386.355	447.955	282.976	550.420

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

En aquests anys el nombre de visitants d'hivern se situa entre els 152.000 de l'any 1995, any de condicions meteorològiques adverses per l'estació d'esquí, i els 256.000 de l'any 1992. Com s'observa, el nombre de visitants no segueix una tendència alcista, sinó que està molt influenciat per les condicions meteorològiques. Pel que fa als ingressos, aquests segueixen una evolució paral·lela al nombre de visitants.

El nombre de visitants d'estiu i els seus ingressos, han anat disminuint any rere any a causa de la manca d'actuacions de millora i de promoció.

Evolució del personal

Personal	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Plantilla mitjana	64,00	77,60	74,82	72,73	68,20	72,65
Cost mitjà per agent	3.360.891	3.613.244	3.747.303	4.056.462	4.228.500	4.393.832

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

La plantilla mitjana en els últims anys s'ha mantingut al voltant dels 72 agents (llevat de l'any 1995 en què disminueix com a conseqüència de la mala temporada d'esquí que no va fer necessari contractar més personal temporal). El cost mitjà per agent va augmentant cada any en percentatges similars als augments d'IPC.

Evolució del nivell de cobertura

Nivell de cobertura	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Ingressos (mPTA)	410.066	508.773	409.838	490.658	352.848	697.179
Despeses (mPTA)	410.005	522.615	525.161	528.117	549.978	665.514
Resultat operatiu (mPTA)	61	(13.842)	(115.323)	(37.459)	(197.130)	30.665
% Cobertura	100,01	97,35	78,04	92,91	64,16	104,60

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

El nivell de cobertura de les despeses operatives sobre els ingressos ha anat variant de forma quasi paral·lela a l'evolució dels ingressos originats pels visitants d'hivern. El nivell de cobertura més baix es dona en l'any 1995, com a conseqüència de la mala temporada d'esquí.

Evolució de l'oferta de serveis

Oferta de serveis	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Dies temporada hivern	132	135	139	103	124	144
Hores funcionament remuntadors	8.068	11.130	8.133	7.342	6.758	9.343
Núm. canons neu	161	162	219	219	219	219
M3 neu artificial fabricats	257.500	296.403	418.655	226.325	364.430	278.818

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

Els dies de la temporada d'hivern donen una idea del que ha estat la temporada d'esquí. Amb 144 dies, l'any 1996 ha estat l'any (dins del període estudiat) amb la temporada d'esquí més llarga.

Les hores de funcionament dels remuntadors evolucionen de forma similar a les dels dies de la temporada d'hivern (a més dies, més hores de funcionament dels remuntadors), tot i que estan condicionades també pel vent i per altres factors climatològics.

El nombre de canons de neu es manté estable des de 1993, a causa de la manca d'inversions en millores que hem esmentat abans.

Els metres cúbics de neu artificial oscil·len també molt depenent de les condicions meteorològiques de la temporada.

5.3. DIVISIÓ VALL DE NÚRIA

Vall de Núria és una estació de muntanya on els visitants desenvolupen activitats pràcticament durant qualsevol època de l'any. A la primavera i a l'estiu, les instal·lacions de l'estació ofereixen nombroses possibilitats per a la pràctica dels esports de muntanya, el turisme i el lleure d'estiu. A l'hivern, l'estació d'esquí permet la pràctica de l'esquí alpí, esquí de muntanya i l'alta muntanya hivernal.

La capacitat hotelera màxima de Vall de Núria és de 310 llits, que es complementa amb l'oferta hotelera de Ribes de Freser i Queralbs (812 llits més).

Els serveis de restauració es reparteixen entre la Cabana dels Pastors, l'autoservei, el restaurant de l'hotel, l'alberg i el bar Finestrelles. L'explotació d'aquests serveis la fa Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, SA (FMGP,SA) tot i que de forma subarrendada.

La divisió Vall de Núria realitza dues activitats ben diferenciades: per una banda, l'explotació de la línia de ferrocarril Ribes-Núria i per l'altra, l'explotació de l'estació de muntanya Vall de Núria.

L'últim Pla d'actuació realitzat per aquesta divisió és el corresponent al trienni 1995-1997.

Els objectius previstos en aquest PA són els següents:

- . Pel que fa al ferrocarril, millorar l'eficiència en la gestió gràcies a la posada en servei del nou sistema de blocatge elèctric i als projectes en els equips de telecomandament i control.
- . Pel que fa a l'estació de muntanya, garantir la temporada de desembre a abril

gràcies als equips de producció de neu artificial, i consolidar l'oferta d'estiu un cop s'acabin les obres de millora del complex del Santuari de Núria, que realitza FMGP,SA.

- . Pel que fa al conjunt de la divisió, assolir el marge operatiu positiu.

El Pla també inclou el següent:

- Un pla comercial, on es defineixen els condicionants de futur, els objectius d'adequació al mercat, els projectes comercials, l'estructura tarifària, les previsions de tràfic i ingressos dels diferents serveis que s'ofereixen.
- Un pla d'equipament, on les actuacions s'emmarquen dins l'estudi marc i el pla de marketing de la divisió. Es proposen actuacions per a la millora de la seguretat, de la qualitat del servei, i per la disminució dels costos d'explotació, pel que fa a la línia Ribes-Núria. Per a l'estació de muntanya, es preveuen actuacions per a la reestructuració del domini esquiable, per a l'ampliació de l'oferta de lleure, per a la millora de les instal·lacions i per a la disminució dels costos d'explotació. Per últim, es defineixen els recursos econòmics necessaris per a fer front a aquestes inversions.
- Els objectius i les mesures previstes en l'àrea de recursos humans i de recursos economicofinancers. Es preveuen nivells de cobertura de les despeses operatives del 84,14%, 87,81% i 90,35% per als anys 1995, 1996 i 1997, respectivament.

Cal dir que l'entitat no ha revisat ni actualitzat aquest PA, ni tampoc no ha analitzat el seu grau de compliment per als anys 1995 i 1996.

Pel que fa a les inversions previstes, cal dir que no s'han complert, a causa del fet que la Generalitat de Catalunya ha reduït l'import de les subvencions que s'hi destinaven. El tipus d'inversió que es va realitzant és merament de tipus preventiu, i no es fan inversions que permetin augmentar el negoci, és a dir, actualment no es té cap pla per a fer augmentar la xifra de negoci i, en definitiva, assolir la cobertura global de les despeses operatives.

A continuació, incloem l'evolució en els últims anys d'una sèrie d'indicadors, com ara el nombre de visitants, el personal, el nivell de cobertura i l'oferta de serveis.

Nombre de visitants

Nombre de visitants	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Cremallera						
Visitants	191.160	174.765	186.718	179.247	210.175	208.652
Viatges	364.341	325.765	352.835	333.305	390.218	381.335
Viatges/km	4.032.091	3.720.926	4.022.320	3.799.677	4.448.487	4.347.219
Ingressos (mPTA)	178.468	180.922	217.172	215.708	270.639	271.403
Telecabina						
Visitants	40.670	36.431	34.754	31.007	29.597	21.660
Ingressos (mPTA)	14.416	13.161	15.471	14.597	13.109	9.467
Forfaits						
Visitants	27.176	26.990	29.071	29.831	26.228	38.280
Ingressos	17.429	19.798	24.249	29.411	28.426	45.631
TOTAL. VALL DE NÚRIA						
Ingressos (mPTA)	210.313	213.882	256.893	259.716	312.174	317.034

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

El nombre de visitants transportats en el Cremallera Ribes-Queralbs-Núria ha anat oscil·lant durant aquests anys, tot i que s'observa un augment significatiu a partir de l'any 1995, ajudat per la campanya de promoció iniciada per a la Vall de Núria. L'any 1996, el nombre de visitants pràcticament es manté en els nivells assolits en l'any 1995, disminuint tan sols un 0,72%. Els ingressos pels visitants transportats en el cremallera han anat augmentant, sobretot a partir de 1995.

Pel que fa al telecabina que puja de l'estació a l'alberg, el nombre de visitants disminueix any rere any perquè hi ha menor demanda. A més, a partir de l'any 1995, es canvia el sistema de facturació d'aquest servei, que passa a ser inclòs dins el preu del cremallera. Per tant, es modifica el sistema de càlcul del nombre de visitants que fan servir el telecabina i dels ingressos corresponents, que passen a ser xifres estimatives.

Pel que fa als forfaits, el nombre de forfaits venuts s'ha mantingut entre 26.000 i 29.000 pels anys 1991 a 1995, mentre que l'any 1996 arriba fins a 38.000, el que suposa un augment del 45,95%, degut a la bona temporada d'esquí. Els ingressos per la venda de forfaits han anat augmentant gairebé cada any, produint-se també un fort augment, del 60%, l'any 1996 per la mateixa raó.

Evolució del personal

Personal	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Plantilla mitjana	82,00	85,80	87,41	85,87	82,57	79,08
Cost mitjà per agent	3.275.622	3.507.300	3.726.444	3.838.589	4.032.961	4.140.639

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

La plantilla mitjana s'ha mantingut entre 82 i 87 agents, llevat del 1996 en què disminueix a 79 agents, per 3 acomiadaments no previstos. El cost mitjà ha anat augmentant cada any amb percentatges similars a l'IPC.

Evolució del nivell de cobertura

Nivell de cobertura	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Ingressos (MPTA)	253.070	257.148	299.097	314.941	398.313	418.014
Despeses (MPTA)	373.941	416.259	443.992	455.283	480.791	488.084
Resultat operatiu (MPTA)	(120.871)	(159.111)	(144.896)	(140.342)	(82.478)	(70.069)
% Cobertura	67,68	61,78	67,37	69,17	82,85	85,64

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

S'observa una evolució favorable del nivell de cobertura de les despeses operatives, tot i que per als anys 1995 i 1996 no s'arriba a assolir el nivell de cobertura previst al PA (84,14%, 87,81%, respectivament).

Evolució de l'oferta de serveis

Oferta de serveis	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Dies temporada hivern	130	130	132	102	129	136
Hores funcionament remuntadors	4.420	3.643	3.796	3.351	4.123	4.937
Nombre de canons neu	5	6	39	44	47	47
m ³ neu artificial fabricats	55.739	75.864	102.371	119.216	146.519	50.272

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

Els dies de la temporada d'hivern oscil·len durant aquests anys condicionats a les condicions climatològiques, igual que les hores de funcionament dels remuntadors, tot i que aquestes estan també condicionades per factors meteorològics més específics, com ara el vent.

El nombre de canons de neu va augmentar de forma considerable en 1993, i ha continuat augmentant fins als 47 canons del 1995, a conseqüència de les inversions dutes a terme en aquests anys per a la seva implantació.

Els metres cúbics de neu artificial fabricats va augmentar també considerablement en 1993 com a conseqüència directa de l'augment del nombre de canons, i a partir d'aquest any, la seva evolució està condicionada a la necessitat de fabricació de neu en funció de les condicions meteorològiques.

5.4. DIVISIÓ FUNICULARS DE MONTSERRAT

L'evolució de la divisió Funiculars de Montserrat està molt condicionada a l'atractiu turístic de la zona. En els últims anys s'observa una davallada en el nombre de visitants, tot i que, pel que fa als ingressos, aquests ascendeixen compensats per l'increment de les tarifes.

A continuació analitzem l'evolució dels principals indicadors per a la divisió de Funiculars de Montserrat.

Nombre de visitants

Nombre de visitants	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Sant Joan						
Viatges	299.033	281.933	293.233	290.594	277.598	269.868
Viatges/km	155.437	146.532	152.401	151.028	144.309	139.474
Ingressos (PTA)	76.847.905	76.634.383	83.695.236	87.648.481	91.858.873	94.116.415
Santa Cova						
Viatges	5.452	0	67.922	23.345	0	0
Viatges/km	1.412	0	17.743	6.072	0	0
Ingressos (PTA)	605.362	0	8.606.482	3.126.636	0	0
TOTAL Funiculars de Montserrat						
Viatges	304.485	281.933	361.155	313.939	277.598	269.868
Viatges/km	156.849	146.532	170.144	157.100	144.309	139.474
Ingressos (PTA)	77.453.267	76.634.383	92.301.718	90.775.117	91.858.873	94.116.415

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

Pel que fa al funicular de la Santa Cova, cal dir que durant el març de 1991 es va produir una esllavissada de terres, que va provocar les baixes xifres del 1991 i els imports nuls del 1992. Aquest funicular va restar fora de servei fins al segon trimestre de 1993. Amb posterioritat, a causa dels incendis esdevinguts a la muntanya de Montserrat el mes de juliol del 1994, el funicular de la Santa Cova resta sense servei des del 5 de juliol de 1994.

En general, pel que fa al nombre de visitants, s'observa una tendència a la baixa, tot i que els ingressos augmenten progressivament. L'evolució de les xifres de visitants està condicionada bàsicament a l'atractiu turístic, i l'evolució dels ingressos totalment lligada a les variacions de les tarifes.

Evolució del personal

Personal	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Plantilla mitjana	15,00	10,60	11,76	11,35	7,69	8,21
Cost mitjà per agent	3.234.533	3.238.169	3.487.716	4.299.014	5.369.868	4.835.403

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

Fins a l'exercici 1991, la plantilla mitjana d'aquesta divisió era de 15 persones. Posteriorment, com a conseqüència de les contínues aturades del servei del funicular de la Santa Cova, la plantilla mitjana ha disminuït fins als 8,21 de 1996.

El cost mitjà per agent ha anat augmentant cada any fins i tot amb augments del 25%, llevat de l'any 1996 en què ha disminuït en un 10%. S'ha de dir que dintre d'aquest cost mitjà s'inclouen conceptes com ara certes indemnitzacions per jubilacions, que fan variar molt el cost mitjà real per agent.

Evolució del nivell de cobertura

Nivell de cobertura	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Ingressos (PTA)	78.929.906	81.785.852	94.937.804	92.562.351	93.447.969	95.596.115
Despeses (PTA)	72.840.709	49.800.016	59.206.029	70.620.366	58.205.855	59.249.740
Resultat operatiu (PTA)	6.089.197	31.985.836	35.731.775	21.941.985	35.242.114	36.346.375
% Cobertura	108,36	164,23	160,35	131,07	160,55	161,34

Font: informació econòmica i estadística a 31.12.96

Com s'observa, la cobertura de les despeses operatives amb els ingressos operatius és sempre superior al 100%, superant en molts anys el 160%. A més, s'ha de dir que aquesta divisió no rep subvenció per explotació, ja que s'autofinança. Tot i que aquest indicador de nivell de cobertura es calcula abans de despeses com ara les amortitzacions, les despeses financeres, etc., en el cas d'aquesta divisió, si es calcula el percentatge de cobertura de totes les despeses amb els ingressos que genera la divisió, s'observa que la cobertura continua essent total i s'obtenen beneficis.

6. CONCLUSIONS FINALS

6.1. COMPLIMENT DELS OBJECTIUS

L'objecte d'aquest Informe ha estat verificar el compliment per part de FGC del CP i dels diferents plans d'actuació en què aquest CP es concreta cada any, a més d'analitzar l'evolució dels principals indicadors de gestió per a cadascuna de les divisions en què està estructurat FGC, pels anys 1993 a 1996.

- De l'anàlisi del compliment dels objectius previstos en el CP s'ha vist que:
 - S'han assolit les previsions globals quant a viatgers i viatgers/km,
 - S'ha superat el coeficient de cobertura previst, que era d'un 37,45%, ja que s'ha obtingut un coeficient de cobertura del 41,01%.

- S'ha amortitzat el deute financer d'acord amb les xifres previstes en el CP.
- S'han assolit diverses millores en l'oferta del servei, la qual cosa ha permès una millora en la seva qualitat.
- S'ha obtingut una xifra de dèficit inferior a la prevista, mentre que la inversió real s'ha assolit en la seva totalitat.
- La política tarifària ha permès el compliment del nivell de cobertura previst.
- La política de recursos humans s'ha basat en la reducció de recursos i en l'augment de la productivitat, per tal d'assolir el nivell de cobertura previst.

Per tant, es pot concloure que, per a l'any 1995 i 1996, FGC ha assolit els objectius previstos al CP en la seva totalitat.

• De l'anàlisi del grau d'assoliment del PA 1996-1998 de la divisió de Xarxa Principal, que es concreta en 4 plans específics, es pot concloure que :

- S'han assolit els objectius del pla comercial, del pla d'equipament, del pla de recursos humans i del pla economicofinancer.
- Específicament, es pot concloure que la implantació del Metro del Vallès, fins a la consolidació de l'itinerari CS03, ha tingut un impacte molt favorable tant pel que fa a la oferta com pel que fa a la demanda i, com a conseqüència, es pot dir que s'ha assolit l'objectiu d'increment de l'oferta en la línia CiS amb uns nivells adequats de confort i seguretat.

• Pel que fa a la divisió de La Molina, s'ha de dir que els objectius previstos en el PA 1994-1997, que és l'últim preparat per aquesta divisió, no s'han assolit, ja que durant aquests anys, la divisió ha passat per un període d'estancament pel que fa a noves inversions i actuacions, a l'espera de la seva possible privatització.

• Quant a la divisió de la Vall de Núria, cal subratllar que el PA 1995-1997, que és l'últim realitzat per aquesta divisió, no ha estat revisat ni actualitzat, ni tampoc no s'ha analitzat el seu grau de compliment per als anys 1995 i 1996. A més, pel que fa a les inversions previstes, s'ha de dir que tampoc no s'han complert perquè la Generalitat de Catalunya ha reduït l'import de les subvencions que s'hi destinaven. Tot i això, en l'anàlisi de l'evolució dels principals indicadors de gestió, s'observa una evolució favorable del nivell de cobertura de les despeses operatives, encara que per als anys 1995 i 1996 no s'arriba a assolir el nivell de cobertura previst en el PA.

• Per últim, pel que fa a la divisió de Funiculars de Montserrat, es posa de manifest que no es presenta cap Pla d'Actuació i, per tant, en no estar definits uns objectius previs, no es pot analitzar el seu grau de compliment. Ara bé, s'ha de tenir en

compte que aquesta divisió és l'única que s'autofinança, sense rebre subvenció per explotació en funció de les tarifes aplicades. Els ingressos que genera aquesta divisió cobreixen totes les despeses i permeten obtenir beneficis.

6.2. CONSIDERACIONS FINALS

De l'anàlisi de l'activitat de FGC es desprèn que aquesta empresa porta a terme, de forma directa o indirecta, unes actuacions de naturalesa ben diferenciada:

a) Una, relativa a l'explotació de línies ferroviàries i altres mitjans de transport:

- . Línia Catalunya-Sarrià
- . Línia de Catalans
- . Cremallera de Ribes-Núria
- . Funicular de Montserrat

b) Una altra, lligada a la gestió d'instal·lacions turístiques:

- . Estació d'esquí de la Vall de Núria i altres serveis turístics connexos.
- . Estació d'esquí de La Molina i altres activitats de lleure connexes.

c) A més a més, FGC porta la gestió de FMGP, SA, encara que no té participació en el seu capital. Així doncs, FGC es fa càrrec de l'administració dels edificis i terrenys cedits en règim de concessió pel Bisbat d'Urgell a FMGP, SA situats a la Vall de Núria.

En la pràctica, això equival a realitzar les obres de rehabilitació dels edificis destinats a hotelaria i restauració, i a l'explotació d'aquests serveis. (Vegeu les Observacions i Recomanacions contingudes en l'Informe de Fiscalització referit a Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, SA corresponent a 1996).

d) FGC és l'únic accionista de Viatges de Muntanya, SA, (VM,SA) que és una típica agència de viatges, lligada fonamentalment a les estacions d'esquí de La Molina i de la Vall de Núria.

D'altra banda aquesta Societat explota mitjançant subarrendament la botiga de records del Santuari de Núria (la concessió de la qual té atorgada FMGP,SA). (Vegeu Observacions i Recomanacions contingudes en l'Informe de Fiscalització 06/98-D referit a Viatges de Muntanya, SA, corresponent a 1996).

En l'informe de Fiscalització elaborat per la Sindicatura de Comptes corresponent a l'exercici 1992 (D-17/93-F) es formulava la conclusió que les activitats de caire turístic portades a terme per FGC ultrapassaven el contingut de l'objecte social definit pels seus estatuts.

Val a dir que la reforma dels estatuts socials en virtut del Decret 285/96, de 23 de juliol, incorpora a l'antic objecte social (l'organització, l'explotació, la suspensió i l'aixecament de les línies ferroviàries i altres mitjans de transport), la facultat de "dur a terme la promoció urbanística, la gestió i la disposició de serveis comercials i turístics i la seva explotació sobre béns immobles situats en terrenys d'influència dels serveis de transport dels quals n'és concessionària i podrà crear, promocionar o conservar zones i activitats d'esport i turisme."

Aquesta ampliació de l'objecte social de FGC salva l'escull legal de l'adequació de la seva actuació als estatuts socials, però no, a parer nostre, la dificultat operativa que es deriva de l'existència d'una problemàtica particular de cadascun dels sectors i accions a executar, amb tot el que suposa portar comptabilitats diferenciades i desenvolupar tècniques de gestió específiques.

D'altra banda, la interconnexió d'activitats, mitjançant subrogacions i subcontractacions, resulta confusionària.

En l'informe de Fiscalització de FGC corresponent a 1992 afirmàvem:

"Aquest entrecreuament de funcions obeeix a l'estreta vinculació que s'estableix entre les tres entitats esmentades: FGC, FMGP, SA i Viatges de Muntanya, SA. És possible que aquesta interconnexió sigui deguda als diferents orígens de cadascuna de les activitats assumides per la Generalitat de Catalunya i dels procediments, així mateix diversos, a través dels quals se'n va fer càrrec. Raons conjunturals poden explicar-ne l'atribució a diferents empreses públiques en un procés en el que els criteris d'urgència i d'oportunitat prevalgueren sobre els de funcionalitat.

Però, en els moments presents, després d'un període de rodatge ample i suficient, la provisionalitat ha de donar pas a una ordenació tendint a introduir una més gran racionalitat en la gestió de FGC.

En aquest sentit, caldria plantejar-se la conveniència de segregar de FGC les activitats que avui desenvolupa de caire eminentment turístic, centrant-se exclusivament FGC en les relacionades amb el transport ferroviari/terrestre, adequant-se així al seu objecte social. Això permetria evitar una dispersió d'esforços en àmbits poc o gens relacionats amb la seva problemàtica específica.

Les activitats de caire turístic (explotació de les estacions d'esquí de La Molina, de la Vall de Núria, els seus serveis annexos de lleure, hotelaria i restauració) haurien d'integrar-se i constituir l'objecte d'una nova empresa pública especialitzada en aquesta finalitat.

D'aquesta Societat podria dependre l'agència de viatges Viatges de Muntanya, SA.

Aquesta nova Empresa Pública, per raó de la matèria, resultaria lògic que passés a estar adscrita al Departament de Comerç, Consum i Turisme. Cal assenyalar les

relacions que les Divisions de Muntanya de FGC ja mantenen amb aquest Departament, especialment via subvencions per equipaments, campanyes de publicitat, etc."

Entenem que aquestes consideracions són avui encara plenament vigents tant i més si, com es posa de manifest en el present Informe de Fiscalització de la Gestió, l'elaboració acurada dels Plans d'Actuació de FGC que fan referència a la Xarxa Principal, i el seu seguiment de cara a l'assoliment dels objectius marcats, es relaxa de manera considerable quan es tracta de les activitats de caire turístic que desenvolupa l'empresa (Divisió de la Vall de Núria i Divisió de la Molina). Aquest fet sembla indicar una menor atenció per part de FGC cap a aquelles actuacions que surten fora de l'àmbit propi de l'explotació de línies ferroviàries i altres mitjans de transport que constitueixen el seu camp d'acció característic.

D'altra banda, l'anunciat propòsit de privatitzar l'estació de La Molina avala la recomanació de constituir una unitat homogènia de l'explotació d'aquesta estació, afegint-hi totes les actuacions connexes i paral·leles que actualment tenen responsabilitats disperses.

S'ha d'assenyalar, per últim, que aquesta recomanació és coherent amb les que la Sindicatura de Comptes formula en relació amb Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendents, SA i Viatges de Muntanya, SA en els respectius Informes de Fiscalització ja esmentats.

7. TRÀMIT D'AL·LEGACIONS

A l'efecte previst per l'article 6 de la Llei 6/1984, de 5 de març, de la Sindicatura de Comptes, modificada per la Llei 15/1991, de 4 de juliol, el present Informe de Fiscalització fou tramès a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

La resposta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya una vegada conegut l'informe, és la que es reproduïx tot seguit:



Ferrocarrils de la Generalitat
de Catalunya

Avda. Pau Casals, 24, 68.
08021 BARCELONA
Telf. 93-366.33.40
Fax. 93-366.33.50
Presidència

E-mail: eroig@fgc.catalunya.net



13 de juliol de 1998

Sr. Jordi Petit Fontserè
SINDICATURA DE COMPTES
Plaça de Catalunya, 20
08002 BARCELONA

Registres i passi
AL SINDIC SR. PETIT
14 / 07 / 98
núm. interior 32
[Handwritten signature]

Benvolgut Sr. Petit,

Per la present acuso rebuda dels informes: Fiscalització de Regularitat 42/97-D i del projecte de fiscalització de la Gestió 42/98-D referits a l'exercici 1996. Una vegada revisats els mateixos li expresso la meua conformitat als comentaris que es fan esment en els informes que va elaborar aquesta Sindicatura de Comptes.

Cordialment,

Enric Roig i Solés



Sindicatura de Comptes
de Catalunya

La secretària general

M. ÀNGELS BARBARÀ i FONDEVILA, Secretària General de la Sindicatura de Comptes de Catalunya,

C E R T I F I C O:

Que el present informe de fiscalització de gestió 42/98-D, relatiu a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), exercici 1996, és una còpia exacta de l'aprovat pel Ple de la Sindicatura de Comptes en la reunió que va tenir lloc el dia 21 de juliol de 1998.

I perquè així consti i tingui els efectes que corresponguin, signo aquesta certificació, amb el vistiplau del síndic major.

Barcelona, 30 de juliol de 1998


Vist i plau
EL SÍNDIC MAJOR



Plaça de Catalunya, 20
08002 Barcelona
Telèfon (93) 270 11 61
Fax (93) 270 15 70

Sindicatura de Comptes de Catalunya
Jaume I, 2-4
08002 Barcelona
Tel. (+34) 93 270 11 61
Fax (+34) 93 270 15 70
sindicatura@sindicatura.org
www.sindicatura.org

Elaboració del document PDF: setembre de 2003

Dipòsit legal: B-39310-2003