



ACTA DE LA REUNIÓ DEL COMITÈ EXECUTIU DE L'ATM

Número sessió: 2019/5
Caràcter: Ordinari
Data: 11 de juliol de 2019
Hora: 11:30 hores
Lloc: Sala de Reunions de la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat

Assistents: Sr. Isidre Gavín i Valls
Sr. Pere Padrosa i Pierre
Sra. Mercè Rius i Serra
Sr. Joan Prat i Trapé

Sr. Jaume Garcia i Soler, Secretari
Sr. Pere Torres Grau

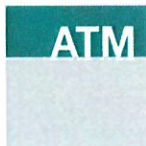
Assisteixen també: Sr. Enric Cañas Alonso
Sr. Joan Maria Bigas i Serrallonga
Sr. Pere Calvet i Tordera
Sr. Humberto López Vilalta
Sra. Mayte Castillo Vizcaíno
Sr. Manuel Valdés López
Sr. Lluís Alegre i Valls
Sr. Miquel Lamas Sánchez
Sra. Miriam Manrique Ramos

Excusa la seva assistència: Il·lm. Sr. Antoni Poveda i Zapata, qui delega el seu vot en el Sr. Joan Maria Bigas i Serrallonga
Sr. Jordi Martí Grau

El President del Comitè Executiu dóna per oberta la sessió i es comença a deliberar sobre els següents punts de l'ordre del dia:

1. LECTURA I APROVACIÓ DE L'ACTA DE LA SESSIÓ ANTERIOR

S'aprova l'acta de la sessió ordinària de 13 de juny de 2019.



2. SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Miquel Lamas Sánchez.

En la documentació que s'ha lliurat als membres assistents hi figura el detall de les dades que tot seguit es comentaran.

a. Seguiment Sistema Tarifari Integrat maig 2019

En relació amb aquest apartat de l'ordre del dia, el senyor Miquel Lamas Sánchez destaca que la recaptació de títols integrats acumulada del mes de maig de 2019 comparativament amb l'any 2018 s'ha incrementat en un 1,63%. Per altra banda, en termes homogenis, les validacions dels títols integrats s'han vist incrementades de l'ordre del 5,17% en el seu total.

Com aspecte rellevant destaca que, hi ha hagut un increment de la recaptació del títol T-50/30 de l'ordre d'un 9,23% com a conseqüència de la implantació de la tarifa metropolitana.

Pel que fa a les unitats de títols venuts, s'ha experimentat un increment de vendes de títols integrats del mes de maig comparativament amb l'any anterior d'un 2,69%.

b. Seguiment demanda maig 2019

En relació amb aquest apartat de l'ordre del dia, continua la seva exposició el senyor Miquel Lamas Sánchez per informar de la demanda del sistema del mes de maig amb un increment del 3,60% i amb un acumulat del 4,50%, sent aquest increment d'un 4,33% a la 7a corona. En general, la tendència és positiva degut principalment a la incorporació de la nova xarxa d'autobusos i malgrat els efectes negatius de dues tandes de vagues de Ferrocarrils.

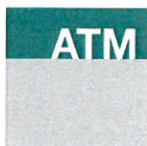
Finalment, indica que la taxa anual mòbil en la demanda de transport públic és d'1.044,278 milions de viatges.

3. PLA MARC 2014 – 2031. LIQUIDACIÓ EXERCICI 2018

a. Conveni de Finançament 2018

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula la senyora Miriam Manrique Ramos per explicar cronològicament als assistents el desenvolupament del Conveni de Finançament de 2018.

Inicialment, en data 28 de desembre de 2017, es va aprovar en el Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità (en endavant ATM) el Conveni de Finançament de les administracions consorciades per a l'exercici 2018 a subscriure per part de les tres administracions consorciades. Atès que a mitjans d'any no havia estat encara possible aprovar per totes les administracions consorciades en el si dels seus òrgans del govern el Conveni de Finançament entre les administracions consorciades i l'ATM, el Consell d'Administració del 17 de juliol de 2018 va modificar l'acord del Consell de data 28 de desembre de 2017 deixant sense efecte el Conveni de Finançament de les administracions consorciades per a l'exercici 2018. Va ser en l'esmentada sessió del Consell d'Administració on s'acordà subscriure convenis de finançament per aquell exercici de forma individual amb



cada administració consorciada. Consegüentment, en data 31 d'octubre de 2018, es va signar el Conveni de finançament entre l'Ajuntament de Barcelona i l'ATM, en data 21 de novembre de 2018 es va signar el Conveni de Finançament entre l'Àrea Metropolitana de Barcelona (en endavant AMB) i l'ATM i en data 28 de desembre de 2018 es va signar el Conveni de Finançament entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM.

En relació a les aportacions de la Generalitat de Catalunya i el tancament, la senyora Miriam Manrique Ramos explica detalladament les xifres lliurades a la documentació. En aquest sentit, destaca que aquestes inclouen un import de 17,927 milers d'euros que s'incorpora a l'exercici 2019 com a romanent d'ingrés i que formarà part dels ingressos pendent d'aplicar del Contracte Programa 2018. Aquesta aportació es reconeix pressupostàriament com a dret reconegut a l'exercici 2019, atès que els drets reconeguts de l'exercici 2018 han estat de 366,795 milers d'euros. Així, en data 30 de juny de 2019 la Generalitat de Catalunya ha reconegut aquest import.

Posteriorment, indica que en el Consell d'Administració que es va celebrar el 22 de maig de 2019, es va aprovar la liquidació de comptes de l'exercici 2018, d'acord amb l'Auditoria de l'ATM. Així mateix, en data 21 de juny de 2019, es va enviar la proposta de liquidació als membres de la comissió de finançament sense que s'hagi rebut cap comentari significatiu al respecte.

En base a totes aquestes consideracions es proposa; l'aprovació de la liquidació dels Convenis de Finançament 2018 i elevar aquesta aprovació al Consell d'Administració de l'ATM.

b. Liquidació Contracte Programa 2018

b.1 Contracte Programa 2018 ATM - TMB

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula la senyora Miriam Manrique Ramos per explicar als assistents que el tancament de l'any 2018 dona un volum de necessitats corrents inferior al previst per 42.268 milers d'euros, dels quals 25.012 milers d'euros corresponen al Compte de Resultat i 17.256 milers d'euros a un menor volum d'inversions. Per aquest fet, es proposa la creació d'un fons de reserva de 25.012 milers d'euros per poder utilitzar-ho en els futurs exercicis del Contracte Programa 2018-2021. Així mateix, es crea un fons addicional de 17.256 milers d'euros per la menor activació de les inversions previstes en 2018 i que servirà per finançar inversions de l'any 2019.

D'altra banda, el passat 26 d'abril de 2019, es va dur a terme la reunió de la Comissió de Seguiment del Contracte Programa ATM-TMB.

Respecte als indicadors més rellevants de bus, cal destacar tant l'increment de l'oferta com l'increment del volum de viatgers i les despeses derivades de la prestació de serveis.

b.2 Contracte Programa 2018 ATM - FGC

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia continua la seva explicació la senyora Miriam Manrique Ramos per indicar que el tancament de l'any 2018 dona un volum de necessitats corrents inferior al previst per 4.292 milers d'euros, dels quals 1.575 milers d'euros corresponen al fons de reserva del Contracte Programa. Per aquest fet, es proposa la creació



d'un fons de reserva de 1.575 milers d'euros per tal de poder utilitzar-ho en els futurs exercicis del Contracte Programa 2018-2021.

D'altra banda, el passat dia 9 de maig de 2019 va tenir lloc la reunió de la Comissió de Seguiment del Contracte Programa ATM-FGC.

Finalment, indica que el resultat del tancament de la liquidació de l'any 2018 és d'un saldo positiu de 4.292 milers d'euros. Aquesta dada és el resultat del fons de reserva ATM amb un import de 1.575 milers d'euros, el romanent per excés de transferències de la Generalitat que és de 3.162 milers d'euros i per últim el dèficit per projecte Phoenix, finançat pel Capítol 8 de la Generalitat, amb un saldo negatiu de -446 milers d'euros.

Així mateix, indica com a dades rellevants l'increment de la plantilla per la nova parada a Sabadell.

b.3 Contracte Programa 2018 ATM - AMB

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia la senyora Miriam Manrique Ramos finalitza la seva intervenció explicant que el tancament de l'any 2018 dona un volum de necessitats corrents inferior al previst per un import de 1.642 milers d'euros. És per això que es proposa la creació d'un fons de reserva de 1.642 milers d'euros per poder utilitzar-ho en els futurs exercicis del Contracte Programa 2018-2021.

D'altra banda, el passat dia 12 de juny de 2019, va tenir lloc la reunió de la Comissió de Seguiment del Contracte Programa ATM-AMB.

Finalment, detalla breument el fons de reserva de l'any 2018. En aquest sentit, respecte al fons de reserva de TMB, cal tenir present que es crea un fons de reserva addicional de 17.256 milers d'euros per la menor activació de les inversions previstes en 2018 i que servirà per finançar inversions de l'any 2019. Tanmateix, en el pressupost de l'ATM 2019 es va preveure un increment de 25.000 milers d'euros d'aportació per part de l'Administració General de l'Estat (en endavant AGE) que finalment no ha estat aprovat per l'Estat. Per últim, actualment l'ATM té litigis respecte l'IVA dels exercicis 2010 a 2016.

4. ESTRATÈGIA PER A LA DEFINICIÓ I DESENVOLUPAMENT DE LA INFRAESTRUCTURA ELÈCTRICA PER A XARXES D'AUTOBUSOS DE L'ÀMBIT DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Lluís Alegre i Valls per explicar als assistents la documentació lliurada.

Seguidament, i entrant en detall, el senyor Lluís Alegre i Valls remarca les següents conclusions:

- La revisió de la xarxa d'autobusos cap a l'electrificació requereix un pla regional que garanteixi un subministrament elèctric suficient.
- Cal tenir en compte altres subministraments d'energia per fer una transició suau i maximitzar l'eficiència del sistema d'autobusos. Per això, cal fer un pla de transició energètica tenint en compte totes les tecnologies a l'abast els pròxims anys.

- Existeixen algunes restriccions tècniques i al mateix temps el mercat està canviant tan ràpidament que és raonable intentar estar a l'avantguarda del mercat elèctric.
- Els objectius ambientals i l'electrificació de la xarxa d'autobusos han de trobar acords sobre la programació de les accions.
- El sector públic ha de liderar la transició cap a una xarxa d'autobusos elèctrics i ha de provocar la participació del mercat privat.

5. DECRET DE REGULACIÓ DE LA MOBILITAT DE LES ÀREES D'ACTIVITAT ECONÒMICA I D'ALTRES POLS DE MOBILITAT

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua amb la seva intervenció el senyor Lluís Alegre i Valls per explicar detalladament el context que mostra la necessitat de regular la mobilitat de les àrees d'activitat econòmica i d'altres pols de mobilitat.

En aquest sentit, indica que la mobilitat associada a les àrees d'activitat econòmica i d'altres pols de mobilitat presenta xifres importants, tant de manera continuada com en moments puntuals. A tall d'exemple, la mobilitat de casa al treball genera 2,83M de desplaçaments al dia, la mobilitat a establiments comercials genera 1,34M de desplaçaments al dia, la mobilitat de casa al lloc d'estudi genera 0,94M de desplaçaments al dia o bé a grans polaritats com és l'aeroport que mobilitza 25.000 treballadors i 50M passatger l'any o grans esdeveniments amb mobilitzacions superiors a 25.000 usuaris per esdeveniment. Altrament, el pdM 2013-2018 ja incloïa 7 actuacions vinculades als centres generadors de mobilitat. Aquests pateixen cert retard en l'execució d'algunes mesures relacionades i/o manca d'efectivitat d'algunes de les mesures iniciades o implementades, sigui per falta d'informació actualitzada o estancament en la realització dels Polígons d'Activitat Econòmica (en endavant PAE), carència de propostes de millora en petits polígons o manca de regulació i distribució de costos dels grans esdeveniments, entre altres.

Vincular la regulació de la mobilitat de les àrees d'activitat econòmica i d'altres pols de mobilitat mitjançant un Decret, dóna resposta a:

- Solucionar les mancances detectades actualment. La mobilitat vinculada a les àrees d'activitat econòmica i d'altres pols de mobilitat generen tensions (puntuals o permanents) a les xarxes de mobilitat.
- Continuar el desplegament la llei 9/2003, la qual estableix la necessitat d'elaborar un reglament sobre plans de mobilitat específics per als polígons industrials i zones d'activitats econòmiques (Disp. Addicional Tercera).
- Regular la mobilitat dels grans esdeveniments, en la que actualment existeix un buit regulatiu.

Per això, cal centrar els esforços a abordar els elements claus:

- Elaborar un pla de mobilitat específic per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques. Definint la dimensió dels polígons, l'horitzó temporal, els instruments de participació, les actuacions bàsiques, el sistema de transport públic o col·lectiu, la regulació de l'aparcament, entre altres. Tanmateix, cal regular aspectes formals com la seva tramitació, el sistema de finançament o el sistema de seguiment.
- Definir la figura del gestor de mobilitat, així com les seves funcions, àmbit d'actuació i fórmules de finançament.

- Avançar amb el pla de desplaçaments d'empresa de determinades activitats o implantacions singulars.
- Regular la mobilitat d'espectacles i grans esdeveniments (segons el nombre de visitants). En l'àmbit internacional hi ha diversos exemples de regulació d'aquest aspecte.
- Definir el sistema de finançament dels diferents instruments que desenvolupi el Decret.
- Fer obligatòria que les empreses aportin diferent informació relacionada directa o indirectament amb la mobilitat (independentment de l'obligatorietat de realitzar PDE).
- Regular la necessitat d'avaluar si les empreses han de disposar d'un sistema de transport d'empresa propi o compartit amb altres empreses.
- Determinar la possibilitat d'agrupar polígons per determinades característiques per a fer el Pla de Mobilitat Específic (en endavant PME).

Abans de finalitzar aquest punt, el senyor Pere Torres Grau informa els assistents que l'ATM està ultimant amb Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (en endavant IFERCAT) la redacció d'un protocol de col·laboració per tal d'assolir el compromís d'adoptar els instruments de cooperació institucional i tècnica necessaris amb l'objecte d'elaborar i desenvolupar, de forma conjunta i imminent, una proposta de model de gestió d'abastament elèctric al transport públic de l'àmbit de l'ATM de Barcelona, mitjançant l'ús de les subestacions receptores titularitat d'IFERCAT, que permeti utilitzar la xarxa d'alimentació elèctrica per part dels operadors de transport de l'àmbit de l'ATM. Les subestacions receptores titularitat d'IFERCAT estan ubicades a Zona Franca i Sagrera, i es conformen de quatre transformadors de 60 MVA 220/30 kV, respectivament.

Els assistents mostren la seva conformitat a la proposta a subscriure, la qual no comportarà despesa per a l'ATM, autoritzant la signatura de la mateixa.

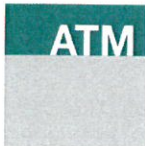
6. INSTAL·LACIÓ DE BUCLES MAGNÈTICS D'INDUCCIÓ AUDITIUS A LES PARADES DEL TRAMVIA

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Lluís Alegre i Valls i es remet a la documentació lliurada.

7. APROVACIÓ INICIAL DEL PLA DIRECTOR DE MOBILITAT (PDM) 2020 - 2025

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua amb la seva intervenció el senyor Lluís Alegre i Valls per exposar la presentació del Pla Director de Mobilitat (en endavant pdM).

Més en detall, el senyor Lluís Alegre i Valls explica que el pdM desenvolupa territorialment les Directrius Nacionals de Mobilitat. Aquest té com a objectiu planificar la mobilitat de l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (en endavant SIMMB), tenint present tots els modes de transport, el passatge i les mercaderies. També cal destacar que en relació a l'anterior pdM, hi ha un canvi en l'àmbit territorial, ja que s'incrementa a 12 comarques (SIMMB) l'àmbit d'actuació, el que implica que aquest pdM arribarà a 5,5 milions d'habitants, això és el 74% de la població de Catalunya i suposa un increment 9% de la població.

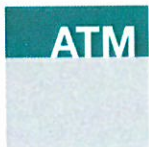


Després d'aquesta introducció, assenjala un per un cadascun dels àmbits d'actuació del pdM i les respectives mesures:

- Governança, planificació i digitalització de la mobilitat tot dotant al SIMMB d'un marc de governança, planificació i regulació robust per tal d'assolir els objectius plantejats en aquest pdM. També en paral·lel, cal treballar en la digitalització, la integració de dades i la personalització del servei de mobilitat. Altrament, la salut, el gènere i l'economia circular són aspectes transversals que prenen rellevància per modificar l'actual patró de mobilitat. Les principals mesures són:
 - Crear el marc necessari per nous decrets o revisió dels actuals. Com a exemple, la revisió del decret 344/2006 permetrà millorar la planificació de la mobilitat en 400 desenvolupaments urbanístics del SIMMB.
 - Desplegar l'estratègia de digitalització del sistema de mobilitat.
 - Incloure estudis d'impacte de salut i de gènere en elements de planificació de la mobilitat.
 - Model MaaS per al desplegament T-mobilitat i nou sistema tarifari.

 - Eines per a una mobilitat saludable en la qual es promocionarà una mobilitat més saludable en el que serà prioritari reduir l'ús del vehicle privat, tot introduint mesures de restricció, gestió de la mobilitat en vehicle privat i ambientalització i pacificació de l'espai públic sent aquest un eix principal al pdM 2020-2025. Les principals mesures són:
 - Promoure la mobilitat activa.
 - Implementar la Zona de Baixes Emissions (en endavant ZBE) Rondes'20 (Sense etiqueta) i ZBE-Rondes'24 (Etiq. B). La futura ZBE Rondes'20 afecta 0,36M desplaçaments al dia, d'un total d'1,8M desplaçaments en vehicle privat.
 - Regular l'aparcament i implementar àrees de pacificació i ambientalització als municipis Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire (en endavant PAMQA) i als municipis de més de 50.000 habitants.
 - Implementar el sistema de peatges com a eina de gestió de la mobilitat.

 - Xarxes de mobilitat accessibles i segures amb l'objectiu de disposar d'unes xarxes de transport que garanteixin una bona accessibilitat i uns alts nivells de seguretat a la ciutadania. En aquest sentit, els intercanviadors seran peces clau en la mobilitat del SIMMB, ja que facilitaran els intercanvis i asseguraran la presència d'altres modes sostenibles i elèctrics. Les principals mesures són:
 - Desplegar l'agenda d'accessibilitat.
 - Realitzar accions per assolir la visió zero a la mobilitat.
 - Ampliar les xarxes interurbanes de vianants i bicicletes.
 - Desenvolupar una estratègia integral als aparcaments d'enllaç: planificació urbanística, sensorització, digitalització i dotació de serveis.
 - Ampliar els carrils bus i la nova xarxa BRCAT.
- Cal destacar que amb aquestes mesures, el pdM 2020-2025 treballarà per assolir una reducció del 60% de les morts en vehicle privat a la xarxa interurbana.
- Servei de transport públic inclusiu i de qualitat que doni resposta a les necessitats de totes les persones usuàries garantint la qualitat i la seguretat d'aquestes. D'aquesta manera es vol aconseguir incrementar l'ús del transport públic i alhora lluitar contra el canvi climàtic. Les principals mesures són:



- Continuar treballant per un Sistema Tarifari Integrat (en endavant STI) inclosiu garantint el seu equilibri financer.
- Continuar desplegant les mesures infraestructurals i operatives per augmentar capacitat, robustesa i millora dels serveis ferroviaris.
- Centre de Gestió i Informació del Transport (en endavant CGIT) com a eina bàsica de millora de la gestió del TPU i de la informació.
- Millorar de forma continuada els serveis de busos Exprés.cat (millores velocitat i nous serveis), Nocturns (extensió a tot el SIMMB) i digitalització del Transport a la Demanda (en endavant TAD).

Es preveu l'any 2025 prop d'1.217M de validacions al STI, un 20% més que en l'actualitat.

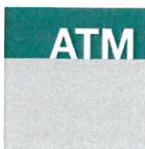
- Altres formes de mobilitat responsables i eficients, treballant en la integració, ordenació i planificació de tot un conjunt de mitjans de transport que han aparegut en els darrers anys o apareixeran en els propers, en altres que no han estat planificats històricament o en serveis que cal ajudar a actualitzar o modernitzar. Les principals mesures són:
 - Integrar de manera ordenada nous mitjans amb coneixement del seu impacte.
 - Cobertura per part dels Taxis i VTCs dels diferents segments de demanda.
 - Establiment d'un marc normatiu en aspectes com els Vehicles Mobilitat Personal (en endavant VMP) o els servis de mobilitat compartida.
 - Planificar la moto des d'un punt de vista integral (seguretat, ordenació, necessitats infraestructurals, entre altres).

L'any 2025 es preveu que es realitzin al SIMMB fins a 120.000 desplaçaments al dia en VMP, un 140% més que actualment.

- Nova gestió de la Distribució Urbana de Mercaderies (en endavant DUM) i la logística mitjançant l'establiment de propostes relacionades amb la millora de la DUM i la logística, fomentant l'ús de modes més sostenibles i l'eficiència en els sistemes existents. Les principals mesures són:
 - Continuar treballant per l'harmonització de la DUM a nivell SIMMB.
 - Promoure la digitalització i integració de la informació a l'Observatori de la Mobilitat de Catalunya (en endavant OMC).
 - Continuar treballant en el marc de la Taula del Sector Logístic.
 - Apostar pel sistema ferroviari i desenvolupant nodes intermodals.
 - Ambientar les flotes.
 - Promocionar la col·laboració público-privada per impulsar accions innovadores.

Es preveu que el nombre de veh-km de vehicles pesants continuï augmentant prop d'un 6% l'any 2025.

- Accés sostenible a les Zones d'Activitat Econòmica (en endavant ZAE) i pols de mobilitat, desenvolupant un seguit de mesures que permetin el transvasament modal cap als modes més sostenibles en els desplaçaments d'accés (persones usuàries/visitants) a les ZAE i altres pols generadors de mobilitat. Les principals mesures són:
 - Impulsar el nou Decret de mobilitat a ZAE i pols de mobilitat.
 - Impulsar PME i PDE.
 - Introduir eines tecnològiques per la gestió de la mobilitat quotidiana.
 - Treballar en la planificació de la mobilitat dels grans esdeveniments.
 - Fomentar teletreball i flexibilitat horària per tal de destensionar la xarxa.



Respecte a la línia d'ajuts als PDE engegada per l'ATM, aquesta podrà beneficiar fins a 17.000 treballadors/es.

- Transició energètica i economia circular, duent a terme mesures destinades a millorar l'eficiència del sistema de mobilitat mitjançant la introducció de la tecnologia en els vehicles i les infraestructures, promovent l'eficiència energètica, l'ús adequat de les noves tecnologies i l'ús eficient dels vehicles. Les principals mesures són:
 - Impulsar l'ambientalització del parc tant de flotes com de particulars.
 - Necessitats que les flotes de vehicles compartits estiguin ambientalitzades.
 - Implantació del full de ruta de l'electrificació de busos i ambientalització de la resta de la flota.
 - Treballar en la millora de l'etiquetatge dels vehicles.
 - Treballs d'integració de l'economia circular en el model de mobilitat.

Es preveu que l'any 2025 un 11% del parc sigui ECO o elèctric.

- Eines per la millora contínua de la mobilitat, a través del pdM es desenvolupen eines que permetin millorar la mobilitat a través de la corresponsabilitat de la població, el coneixement, l'educació i la comunicació. Les principals mesures són:
 - Incidir en l'educació com a element clau per millorar la comunicació.
 - Combinar enquestes i noves fonts de dades (mòbils, sensors, T-Mobilitat) per la caracterització del patró de mobilitat.
 - Integrar el concepte de corresponsabilitat de la ciutadania (processos participatius, cocreació, cessió de dades, entre altres).

La T-mobilitat permetrà que les persones usuàries reportin incidències a la xarxa TPU.

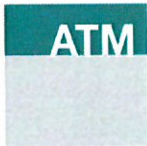
- Innovació de la mobilitat, a través del desenvolupament d'accions per preparar la mobilitat del futur mitjançant elements d'innovació en tecnologia, els quals van estretament lligats a l'ús de noves energies, nous models de mobilitat i nous vehicles. Així com, fomentar que el sistema de mobilitat sigui un motor econòmic i un generador de llocs de treball. Les principals mesures són:
 - Generar un ecosistema de col·laboracions públic-privades (empreses, universitats, administració, etc.) i fomentar la internacionalització per captar inversions i donar valor afegit al teixit econòmic del SIMMB.
 - Desenvolupar els fulls de ruta de nous mitjans de transport com el vehicle autònom o els drons i impuls actiu de projectes pilots.

En aquest sentit, cal promoure la realització de proves pilot o living labs que aportin valor afegit al teixit econòmic.

8. MODIFICACIÓ DE L'ARTICLE 3.4 DEL REGLAMENT DE RÈGIM INTERIOR

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Jaume Garcia i Soler per explicar la proposta que es presenta i que vol homogeneïtzar el termini de convocatòria de les sessions del Consell que contempla la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, amb el que actualment té l'ATM amb motiu de l'aprovació del seu Reglament de règim interior.

D'acord amb tot l'exposat, el Comitè Executiu pren el següent acord:



“Atès que el Comitè Executiu del Consorci, en sessió de data 12 de juliol de 2016, va adoptar, per delegació del Consell d'Administració, els acords pertinents per tal d'adaptar els Estatuts de l'entitat a les previsions de la Llei 27/2013, de 27 de desembre, de racionalització i sostenibilitat de l'administració local, i de la Llei 15/2014, de 16 de setembre, de racionalització del sector públic i altres mesures de reforma administrativa, previsions que a hores d'ara es contenen a la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, així com es va aprofitar l'esmentada modificació estatutària per introduir tot un seguit de canvis organitzatius i d'actualització de les referències legislatives que s'hi contenen.

Atès que el Comitè Executiu de l'ATM, reunit en sessió ordinària de data 18 d'abril de 2018, va acordar restar assabentat de la modificació dels articles 1, 2, 3, 5, 6, 7 i 8 del Reglament de règim interior d'aquest consorci, així com de la proposta de text refós, i en darrer terme, elevar l'esmentat acord al Consell d'Administració per a la seva aprovació.

Atès que com a motiu de l'anterior el Consell d'Administració del Consorci, en sessió de data 26 d'abril de 2018, va acordar aprovar la modificació dels articles 1, 2, 3, 5, 6, 7 i 8 del Reglament de règim interior, així com l'aprovació de la proposta de text refós, per tal d'actualitzar els imports referenciats en el Reglament de règim interior del consorci que encara restaven ressenyats en pessetes, aprofitant aquesta circumstància per incrementar-los, així com ampliar determinades facultats de gestió econòmica i administrativa que actualment es determinaven en favor del director general i del Comitè Executiu de l'ATM per tal d'atorgar major agilitat en determinats procediments d'aquesta administració.

Atès que la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya estableix en el seu article 17.1 que la convocatòria de la sessió d'un òrgan col·legiat, amb l'ordre del dia corresponent, s'ha de notificar als membres amb una antelació mínima de quaranta-vuit hores, llevat del cas d'urgència apreciada pel president o presidenta, que s'ha de fer constar a la convocatòria.

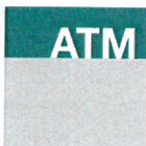
Atès que l'actual Reglament de règim interior del consorci estableix en el seu article 3.4 que “Les convocatòries s'han de cursar amb una antelació mínima de sis dies naturals salvant la convocatòria de les sessions extraordinàries i urgents, que poden ser convocades amb el temps mínim per fer-les arribar a tots els membres.”

Atès que és d'interès d'aquest consorci actualitzar aquest precepte del Reglament de règim interior del consorci a la normativa de vigent aplicació.

Vista la proposta de modificació del Reglament de règim interior i documents explicatius que s'adjunten en annex.

S'ACORDA

Primer.- RESTAR ASSABENTAT de la proposta de modificació del Reglament de règim interior d'aquest consorci i documents explicatius que s'adjunten en annex.



Segon.- ELEVAR l'acord precedent al Consell d'Administració per a la seva aprovació."

9. CAMPANYA CONTRA EL VANDALISME A LA XARXA FERROVIÀRIA

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren novament la paraula el senyor Jaume Garcia i Soler. Com a introducció, explica que els orígens de la campanya són els fets vandàlics que la xarxa ferroviària pateix de forma continuada i que afecten la seguretat del personal de les empreses i del passatge. A més dels costos operatius, econòmics (17M d'euros l'any), mediambientals i socials, com la por o el desconfort. L'any 2018 es va iniciar una campanya conjunta amb Mossos d'Esquadra i operadors de transport. També es van iniciar accions paral·leles per part dels serveis jurídics.

L'objectiu d'aquesta campanya contra el vandalisme a la xarxa ferroviària és l'adopció per part de les administracions d'una posició contrària i sense concessions respecte als actes vandàlics, i fer-ne participar la ciutadania.

Durant aquesta campanya es faran servir elements de comunicació tal com cartells, vinils en espais singulars de la xarxa, flyers, vídeos referents a impediments en els viatges dels passatgers, adaptacions a bàners, xarxes socials, premsa internet, falques i missatges a través del Centre d'Informació TransMet.

La campanya està adreçada a totes les persones usuàries del transport públic de l'àmbit del STI i serà difosa a través de suports dels diferents mitjans de comunicació com la premsa digital, radio, on line, xarxes socials pròpies, convocatòria de mitjans i notes de premsa. Cal destacar que no és una planificació tancada que discrimini cap mitjà de difusió doncs les empreses licitadores podran proposar a tots els mitjans d'altres suports que considerin òptims per a l'èxit d'impacte de la campanya.

Segons el calendari previst, s'iniciarà la convocatòria de mitjans i presentació de la campanya a finals del mes de setembre de 2019 en una roda de premsa conjunta i posteriorment durant els mesos de setembre, octubre i novembre es realitzaran les accions previstes. Tanmateix, en funció dels resultats es faria una segona onada al febrer i març de 2020.

10. ALTRES ASSUMPTES

a. Convenis subscrits pel Director general de l'ATM

Respecte a aquest punt de l'ordre del dia, el director general de l'ATM exposa als assistents la proposta.

D'acord amb tot l'exposat, el Comitè Executiu pren el següent acord:

"Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 23 de desembre de 2015, va ratificar determinats convenis d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat, els de millora del servei de transport de viatgers per carretera, addendes i protocols subscrits fins a la data pel director general de l'ATM.



Atès que és d'interès d'aquesta administració per a la seva millor gestió de la seva informació i de la seva transparència, informar el Consell d'Administració dels acords subscrits pel director general de l'ATM, tot diferenciant els convenis d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat de la resta de convenis subscrits.

Atès que en el Comitè Executiu de l'ATM, reunit en sessió de data 13 de juny de 2019, va ser informat dels Convenis subscrits fins a la data.

S'ACORDA

Primer.- RESTAR ASSABENTAT dels Convenis subscrits pel director general de l'ATM des de la sessió del Comitè Executiu de data 13 de juny de 2019, que seguidament referenciem:

2019:

Conveni Marc de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i el Consorci Centre de Mètodes Numèrics a l'Enginyeria (CIMNE).

Addenda a l'Acord de Col·laboració relacionat amb la campanya Woorti App, en el marc del projecte MoTiV.

Projecte de recerca per avaluar els efectes sobre la mobilitat de la zona de baixes emissions a partir de 2020.

Memoràndum de cooperació entre l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona i El Centre Internacional de Mètodes Numèric en Enginyeria i l'Institut Coreà de Recerca del Ferrocarril per establir iniciatives d'intercanvi i col·laboració en àrees d'interès i pel benefici de les parts.

Segon.- ELEVAR l'acord precedent al Consell d'Administració per a la seva ratificació."

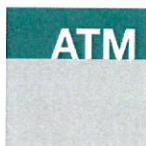
b. Convenis subscrits d'Integració Tarifària

Respecte a aquest punt de l'ordre del dia, el director general de l'ATM exposa als assistents la proposta.

D'acord amb tot l'exposat, el Comitè Executiu pren el següent acord:

"Atès que el Consell d'Administració de l'ATM en data 15.11.2000 va adoptar l'acord que seguidament transcrivim:

"APROVAR els models d'acord a subscriure amb els diferents operadors, subjectes a les observacions que puguin formular l'EMT, la DGPT i els Ajuntaments, d'acord amb els respectius règims concessionals i AUTORITZAR al Director general per a la seva signatura, subjectant la seva eficàcia a la posterior ratificació dels mateixos per part del Consell d'Administració".



Atès que el Comitè Executiu de l'ATM, reunit en sessió de data 13 de juny de 2019, va ser informat dels Convenis subscrits d'Integració Tarifària.

S'ACORDA

Primer.- RESTAR ASSABENTAT dels Convenis d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat, els de millora del servei de transport de viatgers per carretera, addendes i protocols subscrits pel director general de l'ATM des de la sessió del Comitè Executiu de 13 de juny de 2019, que seguidament referenciem:

2018:

Conveni entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'Autoritat del Transport Metropolità, l'Ajuntament de Rubí, l'Ajuntament de Castellbisbal i l'empresa Autos Castellbisbal, SA, per a la millora de les comunicacions mitjançant els serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera entre els polígons industrials de Rubí i Castellbisbal.

Conveni entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'Autoritat del Transport Metropolità, l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda i l'Empresa Compañía Reusense de Automóviles La Hispania, SA per a la millora de les comunicacions mitjançant la millora dels serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera a Santa Perpètua de Mogoda.

Addenda al conveni d'adhesió al Sistema tarifari integrat per a la compensació del servei e4 Ripollet-Barcelona, pel carril Bus-Vao de l'Empresa Autocars R.Font, SA.

Conveni entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'Autoritat del Transport Metropolità, l'Ajuntament de Sant Pere de Vilamajor, l'Ajuntament de Sant Antoni de Vilamajor i la societat Empresa Sagalés, SA per a la millora de les comunicacions mitjançant els serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera entre Sant Pere de Vilamajor, Sant Antoni de Vilamajor i Llinars del Vallès.

Segon.- ELEVAR l'acord precedent al Consell d'Administració per a la seva ratificació."

c. Licitacions

Respecte a aquest punt de l'ordre del dia, el director general de l'ATM exposa als assistents la proposta.

D'acord amb tot l'exposat, el Comitè Executiu pren el següent acord:

"Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 22 de maig de 2019, va ratificar els procediments de contractació realitzats a l'ATM dins d'aquest període.



Atès que és d'interès d'aquesta administració per a la seva millor gestió de la seva informació i de la seva transparència, informar el Comitè Executiu dels procediments de contractació pública relatius a aquest consorci.

Vist el llistat de licitacions que s'acompanya en annex dutes a terme per part de l'ATM des de la sessió del Comitè Executiu de l'ATM de data 13 de juny de 2019.

S'ACORDA

RESTAR ASSABENTAT de les licitacions dutes a terme per part de l'ATM des de la sessió del Comitè Executiu de l'ATM de data 13 de juny de 2019."

Abans de finalitzar la sessió, pren la paraula el senyor Jaume Garcia Soler per informar els assistents que la propera sessió del Consell d'Administració de l'ATM prevista per al dia 17 de juliol de 2019, es portaran també com a punts de l'ordre del dia dos assumptes més. Concretament un punt relatiu al contracte de préstec de TMB pel refinançament del deute, i per altra banda, la presentació d'un recurs contenciós administratiu contra la resolució del TEAC de data 25 de juny de 2019 en relació a l'IVA de l'ATM dels períodes impositius dels exercicis 2010 a 2016.

Explica seguidament que en relació al contracte de préstec de TMB, que el Consell d'Administració en sessió de data 13 de desembre de 2018, va acordar aprovar la renovació de 42 trens de la sèrie 3000 i 4000, tot incorporant les necessitats derivades del present acord al pertinent Contracte Programa a subscriure entre l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, pels exercicis 2018-2021. Igualment, informa els assistents que en el precitat Consell d'Administració de data 13 de desembre de 2018, es va presentar un document que contenia el Pla de renovació de flota de bus 2019-2021 presentat per TMB, el qual no comportava un increment de les necessitats a subvencionar per part de les administracions consorciades, acordant el Consell d'Administració de l'ATM restar assabentat del Pla de renovació de flota de bus 2019-2021 presentat per TMB, així com incorporar les necessitats derivades del present acord al pertinent Contracte Programa a subscriure entre l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, pels exercicis 2018-2021.

Fruit d'aquestes noves necessitats de finançament de TMB, es fa palesa la necessitat de modificar el límit d'endeutament operatiu que TMB tenia compromès en virtut de la signatura del contracte de finançament subscrit per TMB i l'ATM, amb les entitats financeres en data 6 de novembre de 2014 que permeti augmentar el nivell d'endeutament que es va acordar en 397 milions d'euros, augmentant el mateix fins a l'import de 703 milions d'euros, permetent així obtenir per part de TMB el finançament necessari per dur a terme les inversions anteriorment ressenyades.

I per últim, en relació a la problemàtica de l'IVA, el senyor Jaume Garcia Soler explica que el TEAC ha desestimat el recurs interposat per l'ATM contra la liquidació de l'IVA dels exercicis 2010 a 2016. En aquest sentit, el TEAC considera que determinades subvencions estan vinculades al preu, motiu pel qual han de portar IVA. Des de l'ATM es considera que no haurien d'estar subjectes i per tant, demanen no abonar cap quantitat addicional en relació a la reclamació que fa l'Agència Tributària dels exercicis 2010 a 2013, i per altra banda, que torni les liquidacions a compensar en benefici de l'ATM dels exercicis 2014, 2015,



i 2016. Per aquest motiu, i conforme la Llei de Jurisdicció Contenciosa Administrativa és necessari interposar un recurs en el termini de dos mesos a comptar des de la notificació de la resolució del TEAC, recurs que coneixerà per competència judicial l'Audiència Nacional.

I, sense més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió a les 15:00 hores.

El President

A blue ink signature of the President, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke.

El Secretari

A blue ink signature of the Secretary, featuring a long diagonal stroke and a small loop at the end.