



ACTA DE LA REUNIÓ DEL COMITÈ EXECUTIU DE L'ATM

Número sessió: 2016/5
Caràcter: Ordinari
Data: 11 d'octubre de 2016
Hora: 13:00 hores
Lloc: Sala de Juntes de l'ATM

Assistents: Sr. Ricard Font i Hereu
Sr. Pere Padrosa i Pierre
Sr. Jordi Martí Grau
Sr. Joan Prat i Trapé

Secretari, Sr. Jaume Garcia i Soler

Assisteixen també: Sr. Pere Torres Grau
Sr. Enric Cañas Alonso
Sr. Joan Maria Bigas i Serrallonga
Sr. Pere Calvet i Tordera
Sr. Humberto López Vilalta
Sr. Félix Martín
Sra. Mayte Capdet i Sorribes
Sr. Lluís Alegre i Valls
Sr. Ricard Riol Jurado

Excusen la seva assistència:

Il·lm. Sr. Antoni Poveda i Zapata, qui delega el seu vot en el Sr. Joan Maria Bigas i Serrallonga
Sr. Enric Ticó i Buxados, qui delega el seu vot en el Sr. Pere Calvet i Tordera

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 setembre de 2016.



2. ESTUDI PROPOSTA NOVA DENOMINACIÓ TARGETA T-12

Pren la paraula la senyora Mayte Capdet i Sorribes per exposar el punt d'aquesta proposta. A continuació informa que per indicació del Comitè Executiu de l'ATM, es va encarregar a l'ATM una proposta de nova denominació per a la targeta T-12. Aquest encàrrec el va portar a terme una empresa externa amb l'objectiu d'aconseguir una dinàmica de grup adient i suficient per a la determinació de noves propostes de denominació.

Tot seguit indica que del treball realitzat s'han obtingut diverses propostes de denominació, així com s'ha analitzat el disseny de la mateixa targeta. Adverteix que la única qüestió que es va demanar és que en la denominació de la targeta es mantingués la "T" en qualsevol de les noves possibles denominacions.

D'acord amb la seva presentació, la senyora Mayte Capdet i Sorribes destaca d'entre les possibles noves denominacions, la de T-Nens, T-Nns o T-Súper N, considerant com la de T-Nens, la principal. També informa que es va plantejar que en el nou disseny de targeta s'inclogués el nom del menor i la seva fotografia per tal de facilitar la seva identificació.

Havent finalitzat la seva exposició, intervé seguidament el senyor Pere Torres Grau per indicar que respecte a l'assumpte de les fotografies, precisament en el projecte T-Mobilitat ja es preveu que els títols personalitzats portin una fotografia d'identificació. Altrament afegeix que s'han de continuar buscant noms alternatius o bé decidir mantenir la denominació de T-12 i analitzar com podem aconseguir que els usuaris se la facin més pròpia.

A continuació, pren la paraula el senyor Joan Prat i Trapé per indicar que consta comunicació de l'AMTU que adverteix que cal canviar la denominació de la targeta T-12, perquè ja no caduca al passar dels 12 anys d'edat.

En resposta, intervé novament el senyor Pere Torres Grau per remarcar que per aquest assumpte no cal patir, amb el benentès que els usuaris no la identifiquen amb l'edat.

El senyor Joan Prat i Trapé apunta que s'hauria de valorar si les noves denominacions poden agradar a un menor que ja sigui més adolescent i si es pot sentir o no identificat amb aquesta denominació. Potser la denominació T-Nns és la que més podria agradar a un adolescent.

Tot seguit pren la paraula el senyor Enric Cañas Alonso per preguntar-se quin objectiu té el canvi de nom. Considera que hi hauria d'haver deguda justificació, tenint en compte que potser no cal canviar el producte que es coneix com a T-12.

En resposta, intervé el senyor Jordi Martí Grau per apuntar que la targeta ha evolucionat i que l'any vinent els canvis ja seran definitius.

Posteriorment pren la paraula el senyor Ricard Font i Hereu per exposar que si la targeta T-12 arriba fins als 16 anys, creu que la denominació s'hauria de canviar. En aquest sentit, cal buscar una explicació al nom.



Intervé el senyor Pere Torres Grau per destacar que el valor de la dinàmica és utilitzar la denominació com a marca, sempre que la proposta és que es consideri necessari canviar la denominació.

Seguidament, intervé el senyor Jordi Marti Grau per preguntar-se si s'ha previst la possibilitat de la denominació "T-N".

Finalment, pren la paraula el senyor Pere Torres Grau per remarcar que el canvi de denominació requereix una campanya i que aquest canvi condicionarà la mateixa. Creu adient per tant que es torni a analitzar l'assumpte. Acord que la resta de membres del Comitè Executiu consideren oportú que es porti a terme.

3. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA SENYALITZACIÓ DE LES ESTACIONS FERROVIÀRIES (PTP)

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Ricard Riol Jurado per indicar que s'ha portat a terme un estudi d'avaluació de les senyalitzacions de les estacions ferroviàries.

L'objectiu d'aquest estudi és determinar el següent:

- Quin tren em serveix? A quines estacions para?
- Per quina via i a quina hora passa?
- On puc enllaçar un tren amb un altre?
- On puc informar-me dels horaris, les tarifes i les formes de pagament i validació?
- Com puc moure'm si tinc problemes de mobilitat reduïda?
- Com puc demanar ajuda?

Per tant, l'objectiu d'aquest estudi és determinar si existeixen barreres informatives dins del sistema tarifari integrat.

En aquest sentit, el senyor Ricard Riol Jurado informa que en relació al sistema de metro, només la ciutat de Viena i Barcelona tenen un sistema tan bo com el sistema actual de Metro.

En relació a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), indica que el sistema és correcte.

En relació al sistema de Rodalies de RENFE, exposa que el sistema té majors complexitats i per tant més dificultats. Per exemple, el recorregut que fa cada tren no queda especificat en cada línia. Informació que en canvi es trasllada als monitors i comunicadors per evitar errors en els usuaris.

En relació al sistema tramvia de TRAM, apunta que és un sistema semblant al del sistema metro, tot i que comparteixen color.

Continuant amb la seva exposició, el senyor Ricard Riol Jurado adverteix que s'ha realitzat un treball de camp per estacions. En el cas de Metro i TRAM és un estudi més accessible perquè són sistemes homogenis. En canvi, en el cas de RENFE i FGC, l'estudi ha tingut major complexitat.



Per tal de portar a terme aquest treball de camp, el senyor Ricard Riol Jurado indica que s'han tingut en compte les següents qualificacions:

- Correcte: Es dona quan existeix com a mínim un cartell davant de qualsevol cotxe de la composició habitual del tren en aquesta estació, és a dir, un cartell cada 25 metres d'andana útil ubicat de forma més o menys equidistant.
- Millorable: Es dona quan existeix com a mínim un cartell cada dos/tres cotxes de la composició habitual del tren en aquella estació, és a dir, un cartell cada 50 metres d'andana útil ubicat de forma més o menys equidistant.

Així mateix també es pot considerar atenuant no complir amb la situació anterior però que a bord del tren s'informi pràcticament totes les portes de la situació del tren, ja sigui amb teleindicador, termòmetre de leds o monitors.

- Insuficient: Existeix una distribució de cartells fortament asimètrica i/o no s'arriba a un cartell cada 50 metres d'andana útil, sense atenuant de la informació a bord del tren anteriorment descrita.
- Deficient: Algunes andanes (o totes) sense cartell, sense atenuant de la informació a bord del tren anteriorment descrita.

D'acord amb aquestes qualificacions, el treball de camp realitzat en el sistema de transport públic (xarxa ferroviària suburbana i de rodalies) ha donat els següents resultats:

- Correcte: 51 estacions (31%)
- Millorable: 45 estacions (25%)
- Insuficient: 58 estacions (21%)
- Deficient: 21 estacions (12%)

Seguidament, el senyor Ricard Riol Jurado informa els membres assistents de la tipologia de les diverses qualificacions en funció del camp a analitzar, distingint entre: Condicions per a cadascuna de les vies, condicions per als vestíbuls o andanes-vestíbul i la diferenciació entre qualificació dels vestíbuls o andanes-vestíbul o qualificació de les vies.

Finalment i, per concloure la seva presentació, informa de les conclusions sobre la dotació informativa, tot indicant que als darrers anys hi ha hagut un important esforç en senyalització. L'ATM ha desenvolupat un sistema tarifari, una nomenclatura i un mapa integrat, al mateix temps que els operadors han reforçat els seus sistemes d'informació amb teleindicadors, monitors, aplicacions per a mòbil, etc. En aquest sentit, existeix un sistema ferroviari integrat tarifàriament però encara no informativament. Més enllà del codi alfanumèric de línies i del plànol ferroviari integrat, l'usuari troba criteris informatius massa diferents entre les diferents subxarxes que componen la xarxa integrada. Així mateix, s'ha constatat que el sistema d'informació al metro i tramvia és homogeni i respon a les expectatives d'informació a tots els nivells. La senyalització del FMB és la més completa, clara i eficaç del sistema ferroviari integrat.

Tot seguit pren la paraula el senyor Pere Torres Grau per advertir que el treball realitzat és un treball portat a terme des de la perspectiva de l'usuari. Un treball d'ajuda i voluntat constructiva. Informa així mateix que l'estudi complet està penjat en el sharepoint, així com



qualsevol dubte o qüestió al respecte que tinguin els membres del Comitè, es poden adreçar directament al PTP.

El representant de RENFE, felicita als realitzadors del treball de camp i els hi dóna l'enhorabona.

Al mateix temps, el senyor Jordi Martí Grau es pregunta si té sentit pensar en una integració d'imatge i senyalització. En resposta, el senyor Ricard Riol Jurado considera que no és necessari.

A continuació, el senyor Ricard Font i Hereu intervé per indicar que un dels objectius és aconseguir que la intermodalitat sigui senzilla.

El senyor Humberto López Vilalta remarca que hi ha intermodalitats que no són obvies perquè hi ha distàncies entres elles. Per tal d'indicar que resten properes potser s'haurien de portar a terme senyalitzacions a terra.

En relació amb aquest assumpte, intervé el senyor Lluís Alegre i Valls per informar que hi ha un treball de senyalització en el sistema de transport ferroviari no connectat per sota. En aquest sentit, s'han fet dues proves pilot al respecte, una a Tortosa i l'altra a Montcada.

Seguidament, el senyor Joan Prat i Trapé adverteix que potser es podria haver fet la R-3 i fer l'àmbit de Barcelona, atès que només s'ha fet l'àmbit de Barcelona fins a la 7^a corona.

Finalment, intervé el senyor Ricard Font i Hereu per indicar que s'han de treure conclusions de tot aquest assumpte per tal de ser exposades en properes sessions del Consell d'Administració i ser aprovades.

4. TRACTAMENT DE LES SUBVENCIONS EN EL TRANSPORT DE L'IVA

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula la senyora Mayte Capdet Sorribes per indicar que com a conseqüència de les actuacions inspectores relatives a l'IVA de l'ATM, del període octubre 2010-desembre 2013 l'Agència Tributària reclama a l'ATM un import de 28,3 M€ (actualment al Tribunal Econòmic-Administratiu Central), i dels anys 2014 i 2015, l'ATM té un pendent de cobrament de 18,2 M€ (pendent de rebre la comunicació per a poder realitzar les al·legacions davant del TEAC –any 2014- i de l'Acord de liquidació any 2015).

Puntualitza en aquest sentit que en data 1 de gener de 2015, ha entrat en vigor un nou articulat en la Llei de l'IVA (concretament l'article 78, apartat tres), que ha ocasionat que aquest any s'hagin iniciat a un bon nombre d'empreses privades proveïdores dels serveis de transport públic de viatgers, requeriments sol·licitant-los informació relativa a les subvencions rebudes per part de les administracions. L'Agència Tributària, amb aquest nou articulat, pretén qualificar les subvencions rebudes per aquestes empreses com a major base imposable dels serveis de transport prestats, i conseqüentment considera que cal exigir les quotes d'IVA corresponents.

Per tant, la senyora Mayte Capdet Sorribes destaca que es tracta d'un fet molt rellevant perquè això significaria que aquestes empreses haurien d'ingressar el 10% dels imports rebuts per les diferents administracions a l'Agència Tributària, fet que implicaria que les



empreses automàticament traslladessin aquest 10% com a major import sol·licitat, i per tant els imports a aportar per part de les administracions haurien d'augmentar en aquest 10%.

En aquest sentit, es proposa crear un grup de treball integrat per les diferents Administracions per dimensionar la problemàtica, així com encarregar un dictamen en el qual s'abordin les següents qüestions:

- Fonaments, en opinió de l'Administració Tributària, per considerar que les subvencions, o almenys un bon nombre d'elles, satisfetes als operadors dels serveis públics de transport de viatgers constitueixen una major contraprestació dels serveis prestats i, per tant, han d'incloure's en la base imposable de l'IVA.
- Arguments que es poden oposar al criteri de l'Administració Tributària i explicació, per tant, de la interpretació que entenem més correcta de la Directiva de l'IVA i de la jurisprudència comunitària sobre el concepte de "subvencions directament vinculades al preu" i, més en general, del de "contraprestació", ambdós esmentats a l'article 73 de la Directiva de l'IVA.
- Possibles conseqüències de considerar que les subvencions satisfetes directament per l'ATM als operadors públics de TMB i FGC també s'han d'incloure com major base imposable dels serveis prestats per aquests.
- Aproximació preliminar a possibles propostes que tinguin per objecte minimitzar, i en el millor dels casos eliminar, el cost que les eventuais regularitzacions que pugui dictar l'Administració Tributària puguin generar a les Administracions competents en matèria de transport públic.

Una vegada finalitzada l'exposició de la senyora Mayte Capdet Sorribes, pren la paraula el senyor Joan Maria Bigas Serrallonga per indicar que aquesta problemàtica no només afecta a les empreses privades, també a les empreses públiques com és el cas de Màlaga i València.

A continuació intervé el senyor Jordi Martí Grau per remarcar que cal fer el càlcul amb quantificacions objectives per tenir un pla de resposta i actuar en un sentit més polític.

Seguidament el senyor Humberto López Vilalta informa que a Màlaga han arribat a un acord amb l'Agència Tributària.

El senyor Pere Calvet i Tordera pren la paraula per informar que seria convenient disposar d'un únic bufet, atès que la TUC ho està fent.

A continuació, el senyor Joan Maria Bigas Serrallonga indica que estan agrupats entorn de la FECAV i que els advertiments són negatius.

Finalment, els membres assistents s'emplanten a la creació d'un grup de treball amb l'objectiu de donar resposta a aquest assumpte.

5. PROPOSTA HARMONITZACIÓ I HOMOGENEÏTZACIÓ DE LA NOMENCLATURA DEL CODIS DE FGC

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, intervé el senyor Lluís Alegre i Valls per indicar que s'ha identificat una duplicitat de nomenclatura alfanumèrica i gamma cromàtica



en la Línia Barcelona – Vallès de FGC i una duplicitat de gamma cromàtica per diferents serveis i amb nomenclatura alfanumèrica de 2 dígits en la Línia Llobregat – Anoia de FGC.

Per tal de resoldre aquesta situació, el senyor Lluís Alegre i Valls presenta una proposta d'harmonització i homogeneïtzació, tot indicant que té el consens de la Comissió de Nomenclatura de l'ATM de Barcelona. Així mateix, afegeix que la proposta de nova nomenclatura va amb la línia del treball de camp presentat pel senyor Ricard Riols Jurado en la sessió del dia d'avui.

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

“Atès que s'ha desenvolupat un document mitjançant el qual s'ha identificat una duplicitat en la nomenclatura alfanumèrica i gama cromàtica en la Línia Barcelona – Vallès i Llobregat – Anoia de l'operador FGC, tot proposant una harmonització i homogeneïtzació de la nomenclatura dels codis de FGC.

Atès que aquesta proposta té el consens de la Comissió de Nomenclatura de l'ATM de Barcelona

Vist el document adjunt com annex mitjançant el qual s'exposa la proposta plantejada.

S'ACORDA

Primer.- RESTAR ASSABENTAT de la proposta d'harmonització i homogeneïtzació de la nomenclatura dels codis de FGC, d'acord amb la documentació adjunta com annex.

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

6. NOMENCLATURA DE LES NOVES ESTACIONS DE FGC A SABADELL

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua la seva intervenció el senyor Lluís Alegre i Valls per informar que després de diverses reunions i d'analitzar diferents opcions pels noms de les tres noves estacions de FGC a Sabadell, s'ha arribat a un consens i l'ATM disposa de la confirmació de l'Ajuntament de Sabadell i de la Comissió de Nomenclatura pels noms de les tres noves estacions del mode següent: La Creu Alta, Sabadell Nord (intercanviador amb RENFE) i Sabadell Parc del Nord.

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

“Atès que a l'any 2017 es posaran en marxa les tres últimes estacions de FGC a Sabadell, s'han analitzat, conjuntament amb l'Ajuntament de Sabadell, les diferents propostes de denominacions d'aquestes estacions, essent els noms acordats els següents:

- La Creu Alta
- Sabadell Nord
- Sabadell Parc del Nord



Atès el parer favorable expressat per la Comissió de Nomenclatura de l'ATM en la seva reunió de data 30 de setembre de 2016.

S'ACORDA

Primer.- *RESTAR ASSABENTAT de la proposta de denominació de les tres últimes estacions de FGC a Sabadell com "La Creu Alta", "Sabadell Nord" i "Sabadell Parc del Nord".*

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

7. PRESENTACIÓ DEL PROJECTE "ELS CIUTADANS I ELS NOUS MODELS DE MOBILITAT URBANA"

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua la seva intervenció el senyor Lluís Alegre i Valls per indicar que el projecte "Els ciutadans i els nous models de mobilitat urbana" té com a objectiu analitzar les actituds i el comportament dels ciutadans en relació amb els trajectes diaris, i fins a quin punt es veuran afectats en el futur, així com segmentar els ciutadans per a definir patrons de mobilitat i avaluar les expectatives de canvi de comportament en funció de diferents factors.

Aquest projecte s'emmarca dins de les actuacions que s'han d'implementar en l'Eix 9 del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) 2013-2018 i amb un calendari previst de juliol 2016 – febrer 2017.

D'acord amb la seva presentació, el senyor Lluís Alegre i Valls informa dels participants públics i privats del projecte, així com detalla la metodologia a seguir del mode següent:

1. Segmentació dels ciutadans en funció del seu comportament de mobilitat i patrons socioeconòmics (nivell socioeconòmic, situació familiar, localització de l'habitatge i de feina/estudis, accessibilitat al Transport Públic, hàbits, conductes i motivacions en referència a la mobilitat, valors i actituds).
2. Identificar i quantificar els indicadors clau que defineixen el patró de mobilitat de cada segment: temps; cost; connexions; pol·lució; aprofitar el temps i altres.
3. Avaluar les expectatives de canvis de comportament en cada segment, en funció de factors com ara:
 - a. Mobilitat col·laborativa.
 - b. Serveis a la demanda.
 - c. Apps per a planificar els desplaçaments i facilitar l'aparcament.
 - d. La Mobilitat multimodal com a servei integrat.
 - e. El creixement de l'ús de la bicicleta.
 - f. Impacte de nous tipus de vehicles i d'energies alternatives.
 - g. Limitacions d'accés al centre de la ciutat en cotxe privat.
 - h. Aprofitament del temps mentre es viatja.
 - i. Mesures de les empreses per reduir l'empremta mediambiental dels seus treballadors.



- j. Impacte del e-commerce en la mobilitat personal.

Finalment i, abans de donar per finalitzar la seva exposició informa els membres assistents que del projecte esmentat s'esperen els següents resultats:

1. Incorporació dels nous models de mobilitat en les accions del pdM.
2. Canvi en l'acostament a determinats fenòmens de la mobilitat.
3. Modificació de determinats paràmetres de comportament de la mobilitat per segments i anàlisi de l'impacte en els treballs de la caracterització de la mobilitat.
4. Impuls d'algunes de les accions de l'eix 9 del pdM.

8. MAPIFICACIÓ DE XARXES FERROVIÀRIES

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua la seva intervenció el senyor Lluís Alegre i Valls per informar que s'ha portat a terme una mapificació de les xarxes ferroviàries, que aquesta mapificació és una cartografia temàtica 2D i 3D de la infraestructura ferroviària i que es distingeix en funció de l'àmbit territorial (Catalunya, RMB i BCN) amb un nivell de detall diferent en funció de l'escala.

Desenvolupant la seva exposició, el senyor Lluís Alegre i Valls indica com s'ha elaborat la mapificació, concretament amb una recopilació de la informació disponible (projectes, cartografia, topografia, esquemes, escanejats, etc.), una homogeneïtzació de la informació (capes, nivells, atributs) i una col·laboració entre les diverses administracions i operadors competents.

El producte obtingut són diverses mapificacions a escala 1:50.000 amb les següents aplicacions que es poden derivar:

- Per primera vegada es disposa d'una informació unificada, harmonitzada i el més completa i actualitzada possible sobre la xarxa ferroviària.
- La informació proporcionada és una eina excel·lent per tal d'analitzar, planificar i gestionar la xarxa ferroviària existent i futura.
- Els usos que es poden donar a aquesta informació són múltiples i dependran, en bona mesura, dels usuaris de la mateixa i de les necessitats de cada administració, operador o ciutadà.

Finalment, el senyor Lluís Alegre i Valls destaca les diverses aplicacions específiques derivades per a cada nivell d'escala del mode següent:

Escala 1:50.000

Anàlisi del funcionament.
Seguiment de les obres.
Anàlisi de la cobertura.
Anàlisi de l'accessibilitat.
Anàlisi dels serveis.
Anàlisi de l'operativa.
Gestió de la infraestructura.

Escala 1:5.000

Anàlisi del corredor ferroviari.



Anàlisi de l'accessibilitat de les estacions.
Anàlisi urbanístics, ambientals i de planejament en relació amb la infraestructura ferroviària.
Anàlisi de la connectivitat / permeabilitat.
Manteniment dels elements de suport a la infraestructura ferroviària.

Escala 1:1.000

Anàlisi d'interferències en el subsòl.
Anàlisi detallada del funcionament intern de les estacions.
Anàlisi detallada de l'accessibilitat de les estacions.
Anàlisi detallada de les problemàtiques de la connectivitat.
Anàlisi de possibles solucions conjuntes entre xarxes d'accessos.
Localització ràpida de sortides d'emergència i ventilacions.
Anàlisi prèvia en matèria de seguretat en túnels i estacions.
Realització d'estudis previs o estudis informatius sobre la xarxa.

9. ALTRES ASSUMPTES

a. Convenis subscrits pel Director general de l'ATM

Respecte a aquest punt de l'ordre del dia, el director general 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 el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 6 de juliol de 2016, va ratificar determinats Convenis subscrits pel Director general de l'ATM.

S'ACORDA

Primer.- *RESTAR ASSABENTAT dels Convenis subscrits pel Director general de l'ATM des de la sessió del Consell d'Administració de data 6 de juliol de 2016, que seguidament referenciem:*

2016:



- *Conveni de col·laboració entre l'ATM i l'Ajuntament de Barcelona relatiu a la coordinació per a la redacció del projecte constructiu per a l'articulació de les xarxes Trambaix i Trambesòs i la implantació d'una xarxa tramviària unificada.*

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

b. Ratificació dels Convenis subscrits d'Integració Tarifària

Respecte a aquest punt de l'ordre del dia, el director general 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 Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 6 de juliol de 2016, va ratificar determinats 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 Consell d'Administració de data 6 de juliol de 2016, que seguidament referenciem:*

2015:

- *Quart protocol adicional al conveni entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'ATM, FGC i l'empresa Transports Generals d'Olesa, S.A.U, per a l'establiment d'un servei substitutori per carretera del Funicular aeri d'Esparreguera - Olesa de Montserrat.*

2016:

- *Addenda de pròrroga de vigència i de revisió de pressupost al Conveni formalitzat el 30 de desembre de 2013 entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'ATM, l'Ajuntament d'Olesa de Montserrat i l'empresa Transports Generals d'Olesa, S.A.U per a la millora de les comunicacions mitjançant els serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera a Olesa de Montserrat.*



- *Conveni entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'ATM, l'Ajuntament de Teià i la societat Empresa Casas, S.A., per a la millora de les comunicacions mitjançant la millora dels serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera a Teià.*
- *Primera addenda de pròrroga de vigència i de revisió de pressupost al conveni formalitzat el 14 de setembre de 2015 entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'ATM, l'Ajuntament de Castellbisbal i l'empresa Autos Castellbisbal, S.A., per a la millora de les comunicacions mitjançant la millora dels serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera a Castellbisbal.*
- *Tercera addenda de pròrroga de vigència i de revisió de pressupost al conveni formalitzat el 28 de juny de 2013 entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament d'Igualada, l'ATM de Barcelona i l'empresa SA Masats Transports Generals, per a la millora dels serveis de transport de viatgers per carretera a Igualada, Vilanova del Camí i Santa Margarida de Montbui.*
- *Quarta addenda de pròrroga de vigència i de revisió de pressupost al conveni formalitzat el 31 de gener de 2013 entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'ATM, l'Ajuntament de Palau-solità i Plegamans i l'empresa Ferrocarriles y Transportes, S.A., per a la millora de les comunicacions mitjançant els serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera a Palau-solità i Plegamans.*

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

c. Ratificació licitacions

Respecte a aquest punt de l'ordre del dia, el director general 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 6 de juliol de 2016, va ratificar els procediments de contractació realitzats fins a la data a 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 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 ratificació de les licitacions del Consell d'Administració de l'ATM de data 6 de juliol de 2016.

S'ACORDA



RESTAR ASSABENTAT de les licitacions dutes a terme per part de l'ATM des de la ratificació de les licitacions del Consell d'Administració de l'ATM de data 6 de juliol de 2016."

Finalment i, abans de donar per finalitzada la sessió, el senyor Pere Torres i Grau informa els assistents que el Consorci de Saragossa s'ha posat en contacte amb l'ATM per tal de formalitzar un conveni per a determinar un assessorament tècnic de l'ATM.

I, sense més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió a les 14:30 hores.

El President

A large, stylized handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and curves.

El Secretari

A handwritten signature in blue ink, featuring a prominent diagonal stroke and a smaller, more complex mark above it.