



ACTA DE LA REUNIÓ DEL COMITÈ EXECUTIU DE L'ATM

Número sessió: 2016/2
Caràcter: Ordinari
Data: 14 de juny de 2016
Hora: 16:00 hores
Lloc: Sala de Juntes de l'ATM

Assistents: 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. Lluís Alegre i Valls
Sra. Mayte Capdet i Sorribes

Excusen la seva assistència:

Sr. Ricard Font i Hereu qui delega la seva representació i el seu vot en el Sr. Pere Torres Grau
Sr. Pere Padrosa i Pierre qui delega la seva representació i el seu vot en el Sr. Pere Torres Grau
Sr. Enric Ticó i Buxados
Sr. Jordi Martí Grau
Sr. Félix Martín
Il·lm. Sr. Antoni Poveda i Zapata

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 24 de maig de 2016.



2. ADEQUACIÓ DELS ESTATUTS DEL CONSORCI

Presenta aquest punt el secretari del Comitè Executiu, senyor Jaume Garcia i Soler, que explica als membres assistents que el Consell d'Administració de data 13 d'abril de 2016 va delegar en el Comitè Executiu l'aprovació de l'adequació dels Estatuts del consorci, així com l'aprovació del seu text refós.

Així mateix indica que en el Comitè Executiu de l'ATM, reunit en sessió de data 24 de maig de 2016, es va decidir aprovar la proposta de modificació dels Estatuts i del text refós de l'ATM, tot condicionant la seva aprovació definitiva d'acord amb allò que estableix l'acord tercer de la dita proposta, és a dir, a l'informe favorable dels serveis jurídics de les administracions consorciades de l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB respecte a les darreres modificacions informades en la proposta de redacció de l'article 4 de la proposta d'estatuts i de text refós.

En resposta a les consideracions jurídiques comunicades per part dels serveis jurídics d'ambdues administracions, s'informa als presents de les modificacions plantejades per les administracions consorciades en la proposta inicial de refosa i de modificació estatutària:

- En relació a l'article 1, es proposa afegir la comarca del Moianès, atesa la seva nova constitució oficial com a comarca de la província de Barcelona.
- En relació a l'article 4, es proposa una nova redacció de l'apartat 9, tot recollint les consideracions del servei jurídic de l'AMB al respecte, consistents en delimitar territorialment l'àmbit funcional del consorci.
- En relació a l'article 24, es proposa una nova redacció de l'apartat 1, tot recollint les consideracions del servei jurídic de l'Ajuntament de Barcelona al respecte i consistents en no incloure condicions substancials al dret de separació dels membres integrants en el consorci, en compliment de les previsions de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.

Per acabar, el director general informa que s'ha rebut la conformitat de l'Ajuntament de Barcelona a la proposta d'estatuts, però que donat que per part de l'AMB s'ha rebut una nova proposta, es convenient posposar l'anàlisi a la propera sessió que se celebri.

3. SISTEMA TARIFARI INTEGRAT MAIG 2016

a. Seguiment Sistema Tarifari Integrat Maig 2016

El Comitè Executiu fa l'habitual seguiment de les dades del Sistema Tarifari Integrat a maig de 2016 seguint les explicacions la senyora Mayte Capdet i Sorribes. En la documentació que s'ha lliurat als membres assistents hi figura el detall de les dades que tot seguit es comentaran.

La senyora Mayte Capdet destaca que la recaptació dels títols integrats s'ha incrementat en més de 4,6 MEUR respecte al mateix període de l'any anterior, és a dir, un increment del 2,20%. Les validacions amb títols ATM han augmentat en 7,6 MEUR, el que representa un increment del 2,66%, continuant la tendència positiva de recuperació de la demanda.



Per tipus de títols, destaca l'increment en un 44,43% de la recaptació de la T-Mes respecte al mateix període de l'any anterior i de la T-Trimestre amb un 29,46%. En canvi, destaca la baixada en un 32,44% de la T-50/30 respecte al mateix període de l'any anterior, tot indicant que a l'any 2016 es van suprimir les targetes T-50/30 de 2 a 6 zones. En termes absoluts, la recaptació total s'ha incrementat en 4.589.103,18 €, un 2,20% més que en el mateix període de l'any 2015.

Respecte a les unitats venudes per títol, destaca els increments percentuals respecte al mateix període de l'any anterior de la T-Mes en un 37,17%, de la T-Trimestre en un 26,09%, de la T-Jove en un 12,86% i de la T-Famílies Monoparentals i Nombroses en un 15,37%, continuant la tendència de fidelització de l'usuari.

En l'evolució de les validacions per títol també destaca el fort increment en l'ús dels títols amb més prestacions: T-Mes 8,6 M de validacions (26,55%), T-Trimestre 921.669 validacions (26,34%) o T-Jove 2.094.711 validacions (9,01%).

En relació a les validacions totals del sistema per títols s'aprecia un comportament diferenciat per tipus de títols: els títols integrats s'incrementen en un 2,66% mentre que els títols socials de la primera corona baixen en un 1,60% i al seu torn els títols propis s'incrementen en un 0,53%.

b. Seguiment demanda maig 2016

En la documentació lliurada als assistents hi figuren les dades de seguiment de la demanda, així com també les dades homogeneïtzades facilitades pels operadors.

La senyora Mayte Capdet destaca l'increment de la demanda en un 5,2% dels autobusos de la DGTM, en un 4,8% dels autobusos AMB i de Tramvia, de FGC en un 3,7% i dels autobusos urbans en un 2,1%. Indica el decrement de Metro TMB en un 0,9%.

La comparativa de la demanda situa les dades en 402,5 M de viatgers, quan en relació a l'exercici 2015 era de 395,4 M de viatgers i per tant amb un increment d'un 1,8%.

Respecte a l'evolució anual del total de viatgers acumulats el mes de maig, indicar que per aquest exercici es confirma la tendència positiva dels darrers anys amb un total de 402,05 M de viatgers, iniciant-se la recuperació en l'any 2014 i superant les dades de l'exercici 2008 que marcaven un total de 402 M de viatgers.

Així mateix, la demanda de transport públic o taxa anual mòbil indica un màxim de 945.920 M de viatges, superant la referència inicial de 934.760 M de viatges per a l'exercici 2008.

Seguidament intervé el director general per explicar que l'Ajuntament de Barcelona vol simplificar les condicions d'accés a la T-Aurat, en relació a la documentació acreditativa per justificar la possibilitat de disposar d'aquest títol de transport. Així, indica que s'està analitzant la possibilitat de permetre als operadors públics de transport accedir a visualitzar el certificat del SEPE o del SOC (Servei Català d'Ocupació) sense que l'usuari hagi d'aportar-lo.



I per finalitzar, la senyora Mayte Capdet manifesta als assistents, que de continuar amb aquesta tendència de creixement s'arribarà a la xifra indicada en el Pla Marc de finançament de transport, que estava fixada en un increment d'1,8%.

4. CONTRACTE – PROGRAMA 2014 – 2017: TANCAMENT ANY 2015

Intervé novament la senyora Mayte Capdet per explicar aquest punt de l'ordre del dia, tot diferenciat el tancament de l'any 2015 del Contracte-programa 2014-2017 per operador.

a. TMB

En aquest sentit, la senyora Mayte Capdet continua la seva exposició per indicar que respecte a TMB s'han obtingut uns resultats més positius que els estimats, amb uns majors ingressos i una forta contenció de la despesa (menors despeses financeres, menor cost d'amortització, menor cost d'Energia i Carburants...), el que ha generat un compte reserva pel 2015 de 21.529 milers d'euros i un acumulat a 31 de desembre de 2015 de 24.258 milers d'euros.

A continuació detalla el compte de resultats de TMB 2015 d'acord amb la reunió de la Comissió de Seguiment del Contracte-Programa ATM-TMB d'11 d'abril de 2016.

En relació a les necessitats totals del resum de necessitats i finançament 2015, destaca dos aspectes per valorar les dades informades. Per un costat que en relació al cànon ferroviari addicional L9/L10, l'Ordre TES/376/2015 de 22 de desembre de 2015 va establir un Cànon Ferroviari de la L9/L10 per import de 55.848 milers d'euros. El Contracte-Programa AGE-ATM estableix que qualsevol import del Cànon que superi la xifra inicialment prevista de 52.901 milers d'euros haurà de comptar amb una major aportació de l'ATM procedent de la Generalitat de Catalunya. L'import addicional del Cànon Ferroviari de 2.946 milers d'euros ha estat reconegut en els comptes de TMB però no s'ha fet efectiu el seu pagament en espera del reconeixement pressupostari de la corresponent aportació de l'ATM. I per altra banda, respecte a les fonts de finançament necessitats, destaca que 7.642 milers d'euros d'aquest compte de reserva aniran destinats a finançar la política tarifària de l'any 2016 aprovada pel Consell d'Administració de l'ATM de 23 de desembre de 2015, i que a l'any 2016 s'inicia un programa per renovar la flota d'autobusos i renovar els actius obsolets de Metro. Per altra banda, la negociació dels convenis col·lectius de Metro i Bus ha donat lloc a la convocatòria de vagues que estan provocant una disminució del passatge no prevista i que caldrà veure quina incidència tindrà sobre les necessitats de l'exercici 2016.

Finalment i en relació als indicadors més rellevants de BUS i METRO respecte a l'operador TMB, destaca respectivament:

- En relació al BUS:
 - L'oferta de Bus de l'any 2015 ha augmentat, tant en km útils recorreguts i places-km ofertes respecte l'any anterior en un 1% i un 0,7% respectivament, degut a la posada en marxa d'un Pla de Millora de la Qualitat de Bus entre febrer i març de 2015.



- Creixement de la demanda ha estat de l'1,9%. Si bé s'ha produït una disminució de l'ingrés tarifari mitjà per viatge, els ingressos per cotxe-km útil han augmentat lleugerament respecte l'any anterior, situant-se en 3,41 euros. La ràtio Viatges/cotxes-km útils ha augmentat de 4,64 a 4,68 viatges/cotxe-km útil.
 - El coeficient de cobertura dels costos d'explotació s'ha situat en el 49,5%, per sota del de l'any anterior que va ser de 50,6%, com a conseqüència d'un creixement dels costos d'operació (+3,4%) superior a l'augment dels ingressos tarifaris (+1,2%).
 - Els cost/cotxe-km útil i el cost/cotxe-km total de l'any 2015 han incrementat degut principalment a l'augment dels costos d'operació en un 3,4%. L'increment del cost/viatge ha passat d'1,450 euros a 1,472 euros (un augment del 1,5%).
 - La fiabilitat de la flota ha baixat a causa de l'increment de l'antiguitat de la flota d'autobusos i l'augment de les avaries (sobretot circuits de refrigeració dels motors i equips d'aire condicionat) derivat de les altes temperatures durant més mesos de l'any respecte l'any 2014.
- En relació al METRO:
- L'oferta de Metro ha disminuït a l'any 2015, tant en km útils recorreguts com en places-km ofertes en un 1% respecte el 2014, perquè han continuat les actuacions per ajustar l'oferta a la demanda real.
 - La demanda ha augmentat un 2,5% respecte l'any anterior, la qual cosa ha fet que la ràtio Viatges/cotxes-km útils hagi passat de 4,52 a 4,68 viatges/cotxe-km útil.
 - Tant el consum total d'energia com del consum unitari ha disminuït respecte l'any anterior, gràcies al conjunt d'actuacions realitzades per millorar l'estalvi i l'eficiència energètica.
 - La productivitat (cotxes-km útils/empleat i cotxes-km totals/empleat) ha baixat un 1,6% respecte el 2014, arran d'un augment de la plantilla mitjana homogènia. El 2015 s'ha hagut de contractar plantilla de cara a la posada en marxa de la Línia 9 Sud el febrer de 2016. El cost per viatge ha disminuït des de l'any 2013.
 - La fiabilitat del servei ha augmentat per l'increment de la mitjana de cotxes-km totals recorreguts sense avaria (creix un 5,5%) i, per l'altre, hi ha hagut una disminució significativa dels cotxes-km totals sense incident, que baixen un 6,4%.

Pel que fa al fons de reserva, explica que una part dels diners aniran destinats a la renovació de flota d'autobusos. I si s'escau, una part anirà destinada a sufragar els costos que es derivin dels acords que es prenguin en la negociació col·lectiva i que tinguin impacte econòmic.

b. FGC

Seguidament la senyora Mayte Capdet continua la seva exposició per indicar que respecte a FGC s'han obtingut uns resultats més positius que els estimats, amb uns majors ingressos i una contenció de la despesa, el que ha generat un compte reserva pel 2015 de 7.006, 7 milers d'euros (incloent la subvenció diferida) i un acumulat a 31 de desembre de 2015 de 10.802,50 milers d'euros (incloent la subvenció diferida).



A continuació detalla el tancament comptable FGC 2015 d'acord amb la reunió de la Comissió de Seguiment del Contracte-Programa ATM-FGC de 5 d'abril de 2016.

En relació a la liquidació del pacte tercer del Contracte-Programa 2015, indica que el Contracte-Programa preveu un total de disponibilitat de 126.551 MEUR i que el Tancament final ha estat de 125.086,1 MEUR i per tant amb una diferència de -1.464,9 MEUR. Per a valorar aquestes dades, informa que en el Consell d'Administració d'FGC de 31 de març de 2016, seguint el pacte tercer del Contracte-Programa, va acordar constituir un compte de reserva a FGC per import de 7.006,7 milers d'euros a aplicar en exercicis futurs, diferenciant en la liquidació els corresponents a aportacions diferides (5.000,0 milers d'euros) i els pròpiament liquidatius (2.006,7 milers d'euros). Així mateix les dades de tarifació social es liquiden amb la Generalitat de Catalunya i la subvenció recollida en l'apartat "Altres ingressos no tarifaris (Generalitat)" és la subvenció fixada en el Contracte - Programa entre la Generalitat de Catalunya i FGC per al període 2015-2016, signat el 30 de desembre de 2015.

Respecte als indicadors més rellevants, continua la seva exposició la senyora Mayte Capdet per remarcar que respecte als indicadors d'oferta, FGC l'any 2015 ha aconseguit incrementar la seva oferta de cotxes-km en un 2,92% respecte l'any 2014, increment que s'ha reflectit en un augment del 3,38% de les places-km. En relació als indicadors de demanda, FGC ha incrementat respecte l'any 2014 un 3,20% el nombre de viatgers en l'any 2015 però ha reduït el coeficient de cobertura tarifari en un -3,26%, respecte l'any 2014. En relació als indicadors de productivitat, FGC a l'any 2015 ha augmentat la productivitat, en aquest sentit ha disminuït el consum d'energia, respecte l'any 2014 de l'1,29%, tot i incrementar els cotxes-km en un 2,80%. I respecte als indicadors de qualitat de servei, FGC a l'any 2015 ha ascendit l'índex de satisfacció al client fins el 73,25%. També ha millorat l'accessibilitat a les persones amb mobilitat reduïda fins al 97,4% de les seves estacions.

Intervé el senyor Pere Calvet per manifestar que una part del fons de reserva ha d'anar destinada a adquirir nous trens per a la línia del Vallès que està saturada i caldrà regularitzar la freqüència.

c. AMB

Seguidament la senyora Mayte Capdet continua la seva exposició per indicar que respecte a l'AMB (Gestió indirecta) en la liquidació de l'any 2015, s'han obtingut uns resultats més positius que els estimats, amb uns majors ingressos que han generat un compte reserva per al 2015 de 2.833 milers d'euros i un acumulat a 31 de desembre de 2015 de 3.852 milers d'euros.

A continuació detalla la proposta de liquidació provisional de Gestió Indirecta exercici 2015, d'acord amb la reunió de la Comissió de seguiment del Contracte-Programa ATM-AMB de data 9 de juny de 2016.

Finalment i, en relació als indicadors més rellevants, enumera els indicadors d'oferta, els de qualitat del servei i de demanda, tot remarquant que aquestes dades evidencien un creixement dels viatges i dels ingressos tarifaris.



Intervé el senyor Joan Maria Bigas per manifestar que l'AMB ha fet un esforç de contenció de despesa, ara bé, destaca que caldrà reprendre de nou la possibilitat d'adquirir nou material mòbil, atès que hi ha vehicles que cal renovar en breu.

Així mateix, i donat que cada cop s'està requerint un major servei, és necessari buscar solucions imminents de cara a garantir la viabilitat d'adquirir nou material mòbil, com ja s'ha manifestat, i millorar l'oferta comercial de serveis, en determinats casos.

El director general li manifesta que s'estudiarà com avançar-se a aquestes noves necessites i donar solucions als requeriments efectuats. En aquest sentit es farà una proposta sobre com treballar-ho en el proper Comitè Executiu.

5. NOVA MODALITAT DE TÍTOLS D' "HOLA BARCELONA"

Respecte a aquest punt de l'ordre del dia, intervé novament la senyora Mayte Capdet per comentar la comunicació que es va rebre a l'ATM per part de TMB el passat 30 de maig d'enguany i on l'esmentat operador posava en coneixement del consorci, la realització d'unes millores en el títol turístic Hola Barcelona que passarà d'un format de dies a hores. Al tractar-se d'un títol propi per a clients no residents, els costos que implicarà aquesta millora seran assumits per la mateixa TMB

Per altra banda, i en relació a la coincidència entre el títol T-Dia i el títol Hola Barcelona, la senyora Mayte Capdet informa dels següents antecedents:

- Targeta T-Dia: títol ATM d'1 a 6 zones, unipersonal vàlid durant el dia de la primera validació fins l'acabament del servei.
- Hola BCN!: títol de TMB vàlid a la xarxa de TMB, TRAM i FGC i Rodalies a la primera corona. Títol unipersonal de 2, 3, 4 o 5 dies consecutius. A partir d'aquesta modificació passarà a ser un títol horari: 48h, 72h, 96h i 120h.

Per concloure amb la següent proposta

- Els dos títols de transport van destinats al mateix públic objectius i són títols complementaris. Per la qual cosa es proposa modificar les prestacions actuals de la targeta T-Dia convertint-la en una targeta amb validesa durant 24 hores a partir de la primera validació.

El director general dóna la paraula al senyor Enric Cañas, qui explica la necessitat de validar els títols Hola Barcelona per hores en comptes de per dies, ja que han notat un descens de vendes d'aquests títols en horari de tarda, ja que té una validesa des del temporal limitada en el dia de la validació. Per compte, fer-ho per hores, permetrà que molta gent s'animi a comprar-ho igualment per la tarda.

Intervé el director general, tot indicant que per homogeneïtzar la funcionalitat dels títols existents, caldrà també adaptar el títol T-Dia, i donar-li un ús de 24 hores a comptar des de la primera validació, tot indicant, que elevarà aquesta proposta al Consell d'Administració de l'ATM, que és el competent de la seva aprovació.



6. INFORME DE TANCAMENT DEL PROJECTE EUROPEU MYWAY

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, intervé el senyor Lluís Alegre i Valls per explicar que l'objectiu del projecte europeu MyWay ha estat desenvolupar una App de mobilitat en iOS i Android amb els següents elements d'innovació:

- Personalització del perfil de l'usuari – preferències.
- Multimodalitat.
- Seguidor de viatge i replanificació.
- Integració del sistema d'informació de mobilitat.

Indica en aquest sentit que les App's i web's existents actualment com CityMapper, Moovit, App&Town o Google no inclouen en la seva majoria aquests elements d'innovació.

Seguidament exposa el mode de personalització del perfil d'usuari mitjançant preferències, així com destaca respecte a la multimodalitat que la majoria dels actuals planificadors de viatges poden calcular rutes de transport públic o en bicicleta o a peu, però no donen resultats combinant tots els possibles modes. De fet, "Mou-te" proporciona transport públic més cotxe, i és un gran avanç, però MyWay ha afegit més modalitats: sistema de bicicleta pública, motocicletes elèctriques, taxi, etc. Al respecte, exposa els diferents modes de multimodalitat en la mateixa App.

Per acabar, exposa l'avaluació que ha realitzat la Comissió Europea al respecte. De les 5 categories d'avaluació la nota final de l'App va ser de "Good", sent la segona categoria millor. En aquest sentit, destaca els aspectes on la Comissió Europa va insistir i consistents en:

- Hi ha una innovació real en els aspectes següents: intermodalitat, definició de les preferències de l'usuari, el concepte meta-planificador amb subplanificadors (TRL alt).
- Difusió excel·lent. En aquest sentit, la CE ha felicitat el paper de les administracions (GENCAT i ATM).
- MyWay App: molt professional i molt propera al mercat. Molt ben valorada.
- Ús de l'aplicació: molt clara i prometedora.

7. PROTOCOL D'ACTUACIÓ FRONT D'UNA CRISI DELS SISTEMA TRAMVIARI

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua la seva intervenció el senyor Lluís Alegre i Valls per indicar que la Llei 4/1997 de 20 de maig, de protecció civil de Catalunya estableix a l'article 41 que dins de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, la protecció civil incumbeix a tots els departaments del Govern, els quals han de tenir-ne en compte les necessitats en llur àmbit sectorial d'actuació.

En aquest sentit, l'ATM com a organisme depenent de la Generalitat de Catalunya té responsabilitat en matèria de protecció civil i per tant, tot i no ser autoritat competent en protecció civil, pot exigir a les empreses operadores del transport que assumeixin les seves responsabilitats en matèria d'autoprotecció.



Per altra banda, en matèria de seguretat, gestió de riscos i crisis, segons estableix el Decret 30/2015 de 3 de març, a l'Annex I es menciona que les línies ferroviàries de transport metropolitanas tenen obligació d'autoprotecció en protecció civil.

En aquest cas, s'inclouria el tramvia que depèn d'una concessió de l'ATM i per tant l'empresa operadora del servei de tramvia, TRAM, haurà d'assumir totes les responsabilitats en matèria d'autoprotecció, mentre que l'ATM vetllarà per a que aquesta les dugui a terme

Entrant en detall en relació al protocol d'actuació, el senyor Lluís Alegre indica la classificació de les emergències a l'ATM en els següents tipus:

- Incidència/Conat: Incidències on no hi ha afectació ni a la mobilitat ni a la població o bé és una incidència interna de l'operador que es resol internament.
- Emergència general: Emergència amb afectació parcial a la mobilitat o a la població i que es pot resoldre amb mitjans ordinaris.
- Emergència extraordinària o crisi: Emergència amb afectació molt important a la mobilitat o a la població i que requereixen mesures i actuacions excepcionals per resoldre-ho.

Tenint en compte l'anterior classificació, tot seguit adverteix de en quin moment s'activa el protocol de l'ATM, remarcant que en els supòsits d'incidència/conat no s'activa el protocol, en relació als supòsits d'emergència general es fa uns seguiment però no s'activa el protocol, que només s'activa en moments d'emergència extraordinària o crisi. Detalla en aquest sentit, les actuacions a realitzar a nivell intern per part de TRAM, així com de TRAM cap a l'ATM per a cada supòsit.

Tot seguit, exposa les funcions que té assignat el Comitè de crisis de l'ATM, destacant les següents:

- Assegurar que els recursos que s'estan utilitzant en la resolució són els adequats.
- Mantenir una previsió del resultat potencial i de les conseqüències tant per a l'ATM com per a la pròpia Generalitat de Catalunya.
- Fer un seguiment dels temes i de les accions que l'operadora està duent a terme.
- Col·laborar en estratègies d'actuació generals quan l'afectació a la mobilitat sigui crítica.
- Avaluar amb posterioritat l'episodi i establir mecanismes de cara a l'operadora per millorar la gestió de crisis.
- Convocar el Comitè Executiu de l'ATM si ho requereix la situació.

Així com una vegada tancada la crisi:

- Es donarà per desactivat el Comitè de crisis.
- El Director Tècnic demanarà un informe sobre l'emergència a l'operador que haurà de presentar en un termini màxim de 7 dies i que haurà de contenir la següent informació:
 - Descripció de l'emergència.
 - Cronologia de les actuacions.
 - Actuacions previstes al Pla d'Autoprotecció.
 - Mesures correctores a prendre en el Pla d'Autoprotecció.



- La Direcció Tècnica farà una valoració final i determinarà si ha de prendre mesures addicionals amb l'operador per tal de millorar la gestió de futures emergències o crisis. Es validarà pel Consell de Direcció.

Finalment i, per tancar la seva exposició, el senyor Lluís Alegre exposa les propostes de millora per a l'ATM al respecte d'aquest assumpte, tot diferenciant-les en funció de:

Abans d'una crisi:

- Demanar a Direcció General de Protecció Civil que s'inclougui el tramvia dins del PROCICAT per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril.
- Incloure formalment dins de les futures concessions requisits que garanteixin la gestió d'emergències i de les crisis.
- Incorporar la gestió de riscos en la redacció de projectes.
- Analitzar els propis riscos que pot tenir l'ATM com a organisme per tal de poder incloure'ls en el pla d'actuació davant de crisis.
- Desenvolupar el pla de gestió de crisis i un pla de comunicació propi de l'ATM.

Durant una crisi:

- TRAM haurà d'informar quan es doni una emergència de tipus parcial que s'allargui en el temps i es compliqui la seva resolució.
- Incorporar en els informes de seguiment del servei paràmetres de la gestió del Pla d'autoprotecció.
- Seguiment de l'emergència i control sobre l'operador a través del Comitè de crisi.

I després d'una crisi:

- Rebre l'informe de Comunicacions post-emergències que s'envia a Protecció Civil (en un termini de 7 dies).
- Seguiment del compliment del contracte de l'operador en casos d'emergències i crisis.

8. T-EMPLEAT: EFECTES DE LA SENTÈNCIA DEL TS DE DATA 2 DE JULIOL DE 2015

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, el director general dóna la paraula al senyor Pere Calvet per exposar aquest punt, així com la comunicació de FGC que va tenir entrada en aquest consorci en data 1 de juny de 2016 en relació als efectes de la Sentència del Tribunal Suprem de data 2 de juliol de 2015.

Seguidament, s'indiquen les característiques de la Targeta T-Empleat que és un dels passis de transport dels treballadors de totes les empreses integrades (amb excepció de Rodalies de Catalunya) i que és un títol ATM: T-Empleat. El nombre de targetes T-Empleat emeses és de 15.400, amb una utilització anual de 2,3 milions de viatges; aproximadament 150/viatges-any per cada títol T-Empleat.

En relació als efectes de la Sentència s'indica que els passis de lliure circulació s'han de considerar com a renda en espècie i les empreses han d'habilitar un procediment de retenció de l'IRPF. Per tant, ha esdevingut la necessitat de valorar econòmicament la T-



Empleat a l'objecte de no assimilar el cost de la seva disposició al preu de 4 targetes T-Trimestre de 6 zones (1.620 €).

És per aquest motiu que es proposa encarregar a la Mesa de la Cambra l'anàlisi de la Sentència del Tribunal Suprem, així com realitzar una proposta de valoració econòmica de la T-Empleat i un procediment d'actuació conjunta entre l'ATM i les diferents empreses de transport que disposin de la T-Empleat titularitat de l'ATM.

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

"Vista la comunicació de l'operador de transport Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (en endavant FGC) que va tenir entrada en aquest consorci en data 1 de juny de 2016 i que s'acompanya en annex.

Vista la Sentència del Tribunal Suprem de data 2 de juliol de 2015 que s'adjunta en l'anterior comunicació i mitjançant la qual es ratifiquen les tesis d'Hisenda de què els passis de lliure circulació, tant els corresponents a treballadors d'FGC, com els corresponents als seus familiars, s'han de considerar com a renda en espècie i l'empresa (FGC) ha d'habilitar un procediment de retenció de l'IRPF per aquest concepte.

Atès que per a donar compliment a l'anterior resolució judicial, es considera necessari determinar una valoració econòmica de la T-Empleat, així com fixar un procediment d'actuació conjunta entre aquest consorci i FGC.

S'ACORDA

ENCARREGAR a la Mesa de la Cambra l'anàlisi de la Sentència del Tribunal Suprem de data 2 de juliol de 2015, així com realitzar una proposta de valoració econòmica de la T-Empleat i un procediment d'actuació conjunta entre l'ATM i les diferents empreses de transport que disposin de la T-Empleat titularitat de l'ATM."

9. ALTRES ASSUMPTES

a. Ratificació dels 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 13 d'abril de 2016, va ratificar determinats Convenis subscrits pel Director general de l'ATM.

Atès que en el Comitè Executiu de l'ATM, reunit en sessió de data 24 de maig de 2016, 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 Consell d'Administració de data 13 d'abril de 2016 i del Comitè Executiu de data 24 de maig de 2016, que seguidament referenciem:

2016:

- *Protocol de col·laboració entre la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat del departament de Territori i Sostenibilitat i l'Autoritat del Transport Metropolità per a l'anàlisi global d'accessibilitat del sistema de transport.*
- *Conveni entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Transports Metropolitans de Barcelona, relatiu a la prestació de serveis amb personal destinat.*

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 13 d'abril de 2016, va ratificar determinats Convenis subscrits d'Integració Tarifària.

Atès que en el Comitè Executiu de l'ATM, reunit en sessió de data 24 de maig de 2016, va ser informat dels Convenis subscrits fins a la data.

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 13 d'abril de 2016 i del Comitè Executiu de data 24 de maig de 2016, que seguidament referenciem:

2015:

- *Conveni entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'ATM, l'Ajuntament de Bigues i Riells i la societat Empresa Sagalés, S.A., per a la millora de les comunicacions mitjançant els serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera a Bigues i Riells.*
- *Segona 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 Sant Vicenç de Montalt, l'Ajuntament de Caldes d'Estrac i la societat Empresa Casas, S.A., per a la millora dels serveis de transport de viatgers per carretera entre Sant Vicenç de Montalt i Caldes d'Estrac.*

2016:

- *Primera addenda de pròrroga de vigència i de revisió del pressupost del conveni formalitzat el 22 d'octubre de 2015 entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'ATM, l'Ajuntament d'Argentona i l'empresa Cingle Bus, S.A., per a la millora de les comunicacions mitjançant els serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera entre Òrius, Argentona i l'Hospital de Mataró.*
- *Primera addenda de pròrroga de vigència i de revisió de pressupost al conveni formalitzat el 22 d'octubre de 2015 entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'ATM, l'Ajuntament de Castellar del Vallès i l'empresa La Vallesana, S.A., per a la millora de les comunicacions mitjançant els serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera a Castellar del Vallès.*

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

Intervé seguidament el senyor Enric Cañas per explicar que TMB ha rebut petició expressa de l'Ajuntament de Barcelona de millorar el servei de "bus barri" a finals de setembre de 2016 els diumenges i festius. Atès l'anterior, explica als assistents que l'Ajuntament de Barcelona finançarà aquestes despeses, i per tant, ja ha dut a terme l'oportuna modificació pressupostària de cara a transferir els cost addicional que suposat a l'ATM, qui actua de ròtula financera del sistema. El cost aproximat serà d'1,2 MILL EUR.

El director general indica als assistents que un cop el senyor Enric Cañas li faci arribar tota la documentació sobre la proposta, la farà arribar als membres del Comitè Executiu de l'ATM per a la seva conformitat tàcita, en cas de no veure cap inconvenient en la proposta.



Abans de finalitzar la sessió, pren la paraula el senyor Humberto López per exposar una problemàtica que es troben amb el tramvia. Explica als assistents que existeix una aplicació que es diu M-metro que t'informa d'on es fan controls d'inspecció a la xarxa. S'encarrega que s'analitzi quines accions legals es poden emprendre en vers aquesta aplicació. I per últim, comenta que desconeix si és possible o no que els inspeccions vagin d'incògnit sense indumentària oficial, de cara a permetre anul·lar el potencial ús de l'aplicació, entre d'altres aspectes. També s'acorda analitzar aquest aspecte pels assistents.

I, sense més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió a les 18,00 hores.

El President

A large, stylized blue ink signature of the President, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

El Secretari

A blue ink signature of the Secretary, featuring a prominent diagonal line crossing through the signature.