



ACTA DE LA REUNIÓ DEL COMITÈ EXECUTIU DE L'ATM

Número sessió: 2020/6

Caràcter: Ordinari

Data: 16 de setembre de 2020

Hora: 11:30 hores

Lloc: Videoconferència

Assistents: Sr. Isidre Gavín i Valls
Sr. David Saldoni de Tena
Sra. Mercè Rius i Serra
Sr. Joan Prat i Trapé

Sr. Álvaro Ramírez Salvador-Bou, Secretari
Sr. Pere Torres Grau

Assisteixen també: Sr. Joan Maria Bigas i Serrallonga
Sr. Pere Calvet i Tordera
Sr. Gerardo Lertxundi Albéniz
Sr. Humberto López Vilalta
Sra. Mayte Castillo Vizcaíno
Sr. Manuel Valdés López
Sr. Lluís Alegre i Valls
Sr. Miquel Lamas Sánchez

Excusa la seva assistència:

Il·lma Sra. Janet Sanz Cid
Il·lm. Sr. Antoni Poveda i Zapata, qui delega el seu vot en el Sr. Joan Maria Bigas i Serrallonga

Seguidament, el President del Comitè Executiu dóna per oberta la sessió d'acord amb el punt 3.4 del Reglament de règim interior de l'Autoritat del Transport Metropolità (en endavant ATM), així com, en virtut de l'esmentat precepte, es determina que respecte del seu funcionament per videoconferència o per qualsevol altre suport digital així com per a l'adopció dels respectius acords s'estarà als mateixos termes i efectes del previst en l'article 6 del Decret Llei 8/2020, de 24 de març, de modificació parcial del Decret Llei 7/2020, de 17 de març, de mesures urgents en matèria de contractació pública, de salut i gestió de residus sanitaris, de transparència, de transport públic i en matèria tributària i econòmica, i d'adopció d'altres mesures complementàries i es comença a deliberar sobre els següents punts de l'ordre del dia:

Acta Comitè Executiu 2020/6
16 de setembre de 2020

1



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB22IJH3L9LJUZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 1 de 14



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

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el Director general de l'ATM per indicar als presents si tenen alguna consideració respecte de l'acta de la sessió de data 22 de juliol de 2020 i atès que no es trasllada cap proposta de modificació, es dona aquesta per aprovada.

2. SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Miquel Lamas Sánchez per indicar que 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 agost 2020

En relació amb aquest apartat de l'ordre del dia, continua la seva intervenció el senyor Miquel Lamas Sánchez per indicar que la informació traslladada avui ofereix una fotografia del passat mes d'agost, tot i que actualment la situació ha millorat respecte de l'esmentat mes.

En aquest sentit, indica que avui en dia les dades acumulades del mes d'agost de 2020, comparativament amb l'any 2019, ens ofereixen tant en la recaptació com en la validació de títols integrats un decreixement del 45,47% i 46,93% respectivament. Tot i l'anterior, caldrà tenir en compte que la qüestió de les compensacions i bescanvis també tindrà un impacte en aquests resultats.

Així doncs indica que les dades de recaptació mensuals ens ofereixen una lleugera recuperació en comparació amb les dades del passat mes de març. En tot cas, aquesta informació que ens ofereix l'anàlisi de recaptació per títol i zones, no poden ser extrapolables a les dades de l'any passat, atès que aquestes resten condicionades per qüestions no estrictament vinculades als efectes de la pandèmia en el transport, com per exemple l'acord tarifari per a l'actual exercici.

Respecte d'aquesta qüestió, pren la paraula el senyor Pere Torres Grau per indicar que amb relació als nivells d'adquisició de la T-usual, respecte de la T-casual, ens demostren que el viatger està portant a terme un servei continuat, no esporàdic, que suposa una certa normalització del transport.

Continuant amb la seva intervenció, pren la paraula novament el senyor Miquel Lamas Sánchez per indicar que les dades de validacions mensuals i per títols es mantenen més o menys iguals i que, tot i que en el total de validacions del sistema ens trobem en un decreixement del 47,94%, aquest afecta principalment a la primera corona, encara que també serà la zona que primer podrà resultar afectada pels progressius increments.

b. Seguiment demanda agost 2020

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 d'agost de 2020, la qual ha disminuït el total de viatgers en un 46,19% respecte de l'any anterior. Així mateix, indica que la taxa anual mòbil en la demanda de transport públic es troba en mínims històrics situant-se actualment en un total de 723.218 milions de viatges. En aquest sentit, es pot

Acta Comitè Executiu 2020/6
16 de setembre de 2020

2



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB22IJH3L9LJUZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 2 de 14



observar a la gràfica un pendent una mica més horitzontal, el que denota una certa millora en la demanada. Tot i això, adverteix que les dades més actuals són les que s'informen en el respecte Comitè d'Emergència.

Finalment i respecte de les dades de demanda per operadors indica als membres assistents que ja s'ofereixen les dades d'afectació respecte de la covid-19, així com en càlculs de descens bimensual i comparables a nivells de demanda de l'exercici passat.

Finalitzada l'exposició del senyor Miquel Lamas Sánchez, pren la paraula el senyor Manuel Valdés López per informar que les anteriors dades també s'hauran d'analitzar amb la possible afectació de l'inici efectiu del període sancionador de la Zona de Baixes Emissions (en endavant ZBE).

En resposta, intervé el senyor Pere Torres Grau per confirmar l'advertiment anterior, tot afegint que el seguiment de la demanda haurà de tenir en compte l'inici de l'activitat escolar i extraescolar, així com de la mobilitat universitària que encara no ha començat, i efectivament l'efecte dissuasiu del període sancionador de les ZBE. Per aquest motiu informa que cada dijous s'haurà d'estar atent a aquesta evolució, no només per una qüestió estadística sinó econòmica, així com de la capacitat d'absorció efectiva de l'oferta de transport públic, atès que els llistats d'oferta no es poden modificar a l'alça.

3. SEGUIMENT DE LES ACCIONS EFECTUADES ENFRONT DE LA COVID-19

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua la seva exposició el senyor Pere Torres Grau per indicar que el seguiment informat en aquest Comitè és un informe acumulatiu i que en tot cas s'aniran destacant les novetats més rellevants portades a terme al respecte.

En resposta pren la paraula el senyor Lluís Alegre i Valls per informar que per tal de fer front a la situació creada arran la crisi sanitària de la covid-19, el passat 29 de juliol el Consell d'Administració de l'ATM acordà la creació del Comitè de Coordinació d'Emergències del Transport Públic i es va aprovar el seu reglament de funcionament.

Posteriorment i amb relació als indicadors de seguiment informa que després de la ràpida reducció de la demanda entre el 13 i el 18 de març amb valors entorn del 10% respecte un dia equivalent, la demanda ha estat creixent fins al període estival situant-se actualment entre el 45% i 55%. L'oferta ha evolucionat d'acord amb les ocupacions que ha determinat sanitat i actualment l'oferta de la majoria d'operadors és del 100% respecte al dia de referència.

Així mateix, confirma que l'oferta, és a dir places disponibles, ha estat l'habitual durant els mesos d'estiu el que implica una disminució del nombre de places. La demanda s'ha mantingut força estable durant aquest mateix període amb una certa disminució.

Pel que fa a la renda i mobilitat, indica que l'ATM conjuntament amb el Grup d'Estudis sobre Territori, Energia i Societat de la Universitat Autònoma de Barcelona han convingut analitzar l'evolució de la mobilitat ferroviària i la seva relació amb la condició socioeconòmica de la població servida en el Sistema Tarifari Integrat (en endavant STI) de l'ATM de Barcelona. El treball s'ha programat en sis fases de duració aproximada de dos mesos cadascuna, des de l'inici de les restriccions de mobilitat fins al mes de desembre d'enguany.

Acta Comitè Executiu 2020/6
16 de setembre de 2020

3



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB221JH3L9LJUJZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 3 de 14



L'àmbit estudiat és el de les estacions ferroviàries de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (en endavant AMB) i les ciutats de Terrassa i Sabadell. Les dades analitzades mostren que la mobilitat del transport públic ferroviari va assolir el seu nivell més baix durant la Setmana Santa, coincidint amb el període de confinament més estricte. La mobilitat mitjana del conjunt del territori estudiat va caure fins a representar només el 7,6% de les mitjanes en el període de gener i febrer de 2020. La mobilitat ferroviària es va anar recuperant progressivament i al final del període, en el conjunt de l'àmbit estudiat, havia assolit el 41,3% de la mitjana de gener i febrer.

Altrament i, com a segona novetat dins d'aquesta qüestió, destaca que l'evolució de la mobilitat ferroviària mostra comportaments força diferenciats segons l'entorn social on es troben ubicades les estacions. Així, la mobilitat ferroviària mesurada en validacions de títols de transport, es va reduir de manera molt més notable en les estacions ubicades en entorns benestants que en entorns vulnerables. L'evolució posterior manté el mateix comportament.

Pel que fa a la distribució territorial de la mobilitat ferroviària informa que en relació amb la renda s'observa com els nivells de mobilitat relativament més elevats respecte a la mitjana del període dels mesos de gener i febrer se situen sobre els eixos del riu Besòs i de la carretera de Collblanc, en els municipis de Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià del Besòs i Badalona, d'una banda, l'Hospitalet del Llobregat i Esplugues del Llobregat, de l'altra.

Així mateix, pel que fa a la distribució territorial de la mobilitat ferroviària en relació amb la renda en el municipi de Barcelona s'observa com els nivells de mobilitat relativament més elevats respecte a la mitjana del període dels mesos de gener i febrer se situen en els districtes de Nou Barris, Sant Andreu, Sant Martí i Sants-Montjuïc i són notablement més baixos, tant a l'inici com al final de període estudiat, en els districtes de l'Eixample, les Corts i Sarrià-Sant Gervasi.

La relació inversa entre el nivell de mobilitat ferroviària i la renda de l'entorn de les estacions es constata tant si s'analitza a partir de les seccions censals, com dels barris de Barcelona, com de l'agrupació de les àrees de servei de les estacions per decils de renda. Aquest comportament podria estar relacionat amb el fet que els sectors més benestants tenen més flexibilitat i recursos davant de les dificultats laborals i poden adaptar-se més fàcilment al teletreball. En canvi, els grups més desafavorits, ocupats majoritàriament en els serveis bàsics, en situacions laborals més precàries i amb menys estalvis disponibles, han de continuar desplaçant-se en transport públic amb major intensitat.

Finalment, destaca com accions per la recuperació les següents:

1. Lliurament de la darrera comanda de 50.000 mascaretes als operadors.
2. Constitució de les comissions d'operació i comunicació que estableix el reglament del Comitè d'Emergències.
3. Es mantenen les reunions del grup d'inspecció i seguretat, quan cal amb presència dels Mossos d'Esquadra.
4. Instal·lació d'hidrogels en les principals estacions ferroviàries i ampliació en les zones que hi ha rebrots.
5. Estratègia del sistema de transports front l'inici escolar.

Acta Comitè Executiu 2020/6
16 de setembre de 2020

4



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB22IJH3L9LJUZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 4 de 14



6. Obertura de gairebé el 100% de les portes davanteres dels autobusos del STI gràcies a la instal·lació de les mampares.
7. Aprovació de la circular número 7 relativa a l'obligatorietat d'ús de la mascareta per part del personal de conducció del Sistema del Transport Públic.
8. Inici de les compensacions de viatges perduts T-COVID en màquina.
9. Devolució de títols caducats per formulari 27.200, 15.000 verificats a data de 8 de setembre de 2020.
10. Segona onada de les campanyes de compensació de viatges i títols dins del grup de senyalització i comunicació.

Finalitzada l'exposició del senyor Lluís Alegre i Valls, pren la paraula novament el senyor Pere Torres Grau per advertir que les dades de bescanvis anteriorment informades s'han d'actualitzar, atès que ara com ara el volum de bescanvis es situa al voltant de 120.000, concretament 90.000 via validadores i 30.000 via formularis. Concretament indica que ja s'ha començat a informar els viatgers afectats del tipus de compensació, així com de la data a partir de la qual podran recollir el bescanvi al centre associat ja predeterminat a l'inici del formulari. En aquest sentit, remarca que la tramitació s'està executant amb total normalitat i en aquells supòsits que no s'hagi rebut resposta respecte del tràmit que s'està realitzant, es portarà a terme un recordatori per agilitzar els tràmits de compensació.

Continuant amb la seva exposició, el senyor Pere Torres Grau informa els assistents que, amb relació a les compensacions econòmiques previstes pel conjunt del transport públic a conseqüència de la pandèmia, hi ha un principi d'aclariment de les assignacions que correspondrien al conjunt del territori de Catalunya derivades del fons autonòmic dedicat al transport públic. Tot i que aquesta situació no succeeix respecte del fons local, atès que tal com indica, si bé és cert que la normativa finalment no convalidada del Reial decret llei 27/2020 configurava un mecanisme de compensació, aquesta convalidació finalment no s'ha produït i ha decaïgut, encara que s'ha anunciat un nou Reial Decret Llei. En aquest sentit informa que és obligació de les parts implicades vetllar per tal que el capítol econòmic dedicat al transport públic es preservi el màxim possible de l'inicialment previst en l'esmentat Reial decret llei.

Altrament, informa els assistents que el Departament d'Economia de l'Administració de la Generalitat de Catalunya va realitzar una bestreta a favor de l'ATM de 50 MEUR. D'aquesta bestreta concreta que s'ha d'aplicar una distribució proporcional a la informació disponible a 30 de juny d'enguany. Adverteix que en línies generals l'assignació vindria a cobrir un 25% de la reducció d'ingressos a data 30 de juny, tot esperant que els pròxims mesos aquesta situació es pugui anar regularitzant. De fet, confirma que en aquesta primera distribució s'han inclòs determinades administracions locals que disposen de transport públic propi, encara que l'assignació ho fos respecte del tram autonòmic i no local, i per tant aquests 1,4 MEUR transferits finalment es regularitzaran pressupostàriament en el tram del fons local que correspongui.

Finalment i abans de concloure la seva exposició i per tal de donar compte de l'assumpte de la tarifa metropolitana, el senyor Pere Torres Grau indica que finalment en el darrer Consell d'Administració de l'ATM, els representants de l'AMB van assumir el pagament de la diferència inicialment prevista per a l'exercici 2019, tot emplaçant-se per a l'any 2020 a fer

Acta Comitè Executiu 2020/6
16 de setembre de 2020

5



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB22IJH3L9LJUZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 5 de 14



una anàlisi de la diferència que resulti de l'efecte de la pandèmia i que ha alterat tots els paràmetres i criteris anteriorment previstos al respecte.

A continuació pren la paraula el senyor Gerardo Lertxundi Albéniz per consultar si hi ha alguna informació més amb relació al repartiment del fons local o sobre la seva quantificació.

En resposta, el senyor Pere Torres Grau indica que el patró de referència hauria de ser el que va determinar el Ministeri de l'Administració General de l'Estat i que fixava donar cobertura al 33% dels ingressos que es van produir en l'exercici 2018, atès que estimen que aquesta seria la caiguda d'ingressos. En tot cas, la suma de les dues previsions, la local i l'autonòmica, queden per sota del dèficit d'explotació, sense comptar amb les despeses extraordinàries, situació que provoca que haurem d'esperar a la xifra que determini l'estat espanyol, moment a partir del qual s'hauran de reprendre els mecanismes de diàleg per oferir les diferències. Això no obstant, si les previsions funcionen, les compensacions haurien de resultar equivalents al 33% d'ingressos per venda de títols de l'exercici 2018.

En resposta, el senyor Gerardo Lertxundi Albéniz indica que, tenint en compte l'anterior, quedarien fora les despeses extraordinàries i el 33% inicialment previst seria inferior a les previsions de la seva operadora Transports Metropolitans de Barcelona (en endavant TMB). Per tant, conclou que s'haurà d'aconseguir que el fons local pugui assolir el màxim de quantia possible.

Respecte d'aquesta qüestió, pren la paraula el senyor David Saldoni de Tena per confirmar que efectivament les previsions del fons local hauran de preveure's en un nou Reial Decret Llei. Altrament informa que les partides podran ser ampliables, tot tenint en compte els ingressos, i en funció dels ingressos del conjunt d'operadors veure com es fixa aquest 33%. Per aquest motiu, no només es interessant veure com s'amplia aquesta quantia a 400 MEUR i que permetria arribar a 31 de desembre d'enguany, sinó com es podrà seguir el servei a partir del dia 1 de gener de 2021.

Tot seguit, pren la paraula el senyor Pere Calvet i Tordera per comentar que, respecte de la tarifa metropolitana, la seva operadora Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (en endavant FGC) és una de les més afectades. En aquest sentit, tot entenent que hi ha una proposta de mantenir els acords presos, s'hauria de posar sobre la taula la nova anàlisi requerida per l'exercici 2020 per tal de poder ser discutit i aplicat. Avança que aquesta indefinició sobre aquest assumpte els hi provoca certa indefensió i per tant caldria trobar una solució tan aviat com es pugui.

En resposta, pren la paraula el senyor Joan Maria Bigas i Serrallonga per confirmar que, respecte de l'assumpte de la tarifa metropolitana, l'indicat pel senyor Pere Torres Grau és el que va succeir en el darrer Consell d'Administració de l'ATM. En aquest sentit, es va considerar que la situació actual ha suposat una alteració de la compensació inicialment prevista i per tant també resulta d'interès per a la seva administració iniciar ja les negociacions pertinents per tal de fixar les bases de funcionament dels pròxims anys. Sense perjudici de l'anterior, considera que el repartiment de fons locals i autonòmics a conseqüència de la pandèmia s'haurien de plantejar en el seu conjunt, és a dir, que el repartiment del fons autonòmic podria repercutir en el fons local i per tant augmentar el 33% inicialment previst.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB221JH3L9LJUJZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 6 de 14



Pren la paraula el senyor Pere Calvet i Tordera per consultar si en el pròxim mes d'octubre es podria disposar d'una proposta sobre la taula.

En resposta, el senyor Joan Maria Bigas i Serrallonga indica que l'anàlisi de l'exercici 2019 va resultar complicada i per aquest motiu considera que per a l'exercici 2020 hauria de resultar més senzill, tot i que encara hi ha treball per endavant.

A continuació, pren la paraula el senyor Pere Torres Grau per informar que fixarà una reunió entre ATM i AMB per tal que en el pròxim Comitè Executiu es pugui presentar un informe de resultat al seu respecte. Altrament, indica que del conjunt de despeses de l'ATM, el fons autonòmic es determina de dues maneres, per un costat respecte dels ingressos totals de l'exercici 2018 i per altra de la subvenció rebuda de les administracions locals, concretament AMB i Ajuntament de Barcelona. Aquesta situació provocava que el repartiment del fons autonòmic anava a la contra i el fons local a favor. De fet, concreta que en els càlculs del repartiment del fons local hi ha una part ja assignada a l'ATM i al Consorci de Transports de Madrid. Per això es va demanar que entressin dins de l'àmbit de l'ATM els operadors de transport urbà, però el sistema finalment es va definir en l'esmentada normativa i amb altres factors d'incidència, com el quilometratge, i que no tenen res a veure amb l'assignació directa al consorci. Com a resum per tant informa que totes les aportacions aniran a un mateix destí, tot i que els criteris de repartiment seran diferents.

En resposta, pren la paraula novament el senyor Joan Maria Bigas i Serrallonga per confirmar que considera que aquesta qüestió requerirà una trobada a escala tècnica i econòmica entre les parts, per tal de definir de forma clara com es quantifiquen les aportacions i com s'ordena el repartiment a efectes de comprensió i de millor explicació a la resta d'implicats.

Respecte d'aquesta qüestió, pren novament la paraula el senyor Pere Torres Grau per considerar que teòricament l'espai adequat pel qual passarà a 1 de gener de 2021 hauria de ser la negociació dels pressupostos de l'exercici del 2021.

En relació amb això, el senyor David Saldoni de Tena considera també que els dubtes de finançament del transport públic i de les conseqüències de la pandèmia hauran de produir-se en escenaris de discussió i decisió estructural i no d'emergència, atès que la covid-19 ha vingut a formar part d'una "nova normalitat".

Tot seguit, pren la paraula el senyor Joan Prat i Trapé per consultar si es té coneixement d'una Llei de finançament del transport públic en l'àmbit estatal i quin seria l'estat de situació.

En resposta, pren la paraula novament el senyor Pere Torres Grau per indicar que la prevista Llei de finançament del transport públic no estarà disponible aquest pròxim exercici atès que actualment resta en una fase inicial, encara que pugui fer un nou salt i una nova perspectiva pel finançament del transport públic per tal d'assolir garanties de continuïtat i de no excessiva dependència a les disponibilitats pressupostàries de les diverses administracions i de possibles qüestions vinculants de política fiscal. Per aquest motiu, considera que aquesta proposta normativa no estarà enllestita en la perspectiva del pròxim exercici 2021.

A continuació, pren la paraula el President d'aquest Comitè per ratificar el ja comentat pel senyor Pere Torres Grau. En aquest sentit, confirma que no hi ha gaire concreció respecte de l'avantprojecte de llei, tot i que té coneixement que la voluntat de l'Administració General

Acta Comitè Executiu 2020/6
16 de setembre de 2020

7



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB22IJH3L9LJUJZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 7 de 14



de l'Estat no és la de tensar les competències existents i fomentar un marc estable, suficient, permanent i amb antelació, tot tenint en compte el context actual.

Seguidament, pren la paraula el senyor Joan Prat i Serrallonga per indicar si les administracions locals implicades hi hauran de realitzar algun tràmit davant de l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

En resposta, el senyor Pere Torres Grau indica que de moment no cal fer res davant de la manca de convalidació del Reial Decret Llei 27/2020.

A continuació, el senyor David Saldoni de Tena es pronuncia en el mateix sentit, indicat que de moment per les administracions que no s'integren dins de l'ATM no cal fer res. A partir del moment que surti el nou Reial Decret Llei s'haurà d'omplir i presentar un formulari al respecte.

Tot seguit, pren la paraula la senyora Mayte Castillo Vizcaíno per consultar si els operadors regionals es troben inclosos.

En resposta, el senyor Pere Torres Grau indica que el transport públic regional s'entén inclòs dins del fons autonòmic via Departament de Territori i Sostenibilitat (en endavant DTES) i per tant preveient-se dues fonts d'ingressos una via DTES i una altra via ATM.

4. BARÒMETRE D'EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES (EMTA)

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 sobre l'evolució dels principals indicadors de transport dels membres de l'European Metropolitan Transport Authorities (en endavant EMTA) corresponents a l'any 2018.

Com a principals resultats es destaquen els aspectes on l'ATM de Barcelona, en l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat està ben posicionada respecte a la resta de regions de les Metropolitan Transport Authorities (en endavant MTA) adherides a l'EMTA:

- Els vehicles de propietat a Barcelona i el STI de Barcelona es troben per sota de la mitjana (a major densitat de població menor ràtio de vehicles/habitant).
- La distribució modal a Barcelona i el STI de Barcelona ocupen el cinquè i el tercer lloc respectivament amb major predomini de modes de transport no motoritzats en comparació amb la resta d'àrees europees.
- El transport públic a Barcelona té un pes superior que a la mitjana de les ciutats europees.
- El preu del bitllet mensual de Barcelona és inferior a la mitjana europea.

Tanmateix, s'informa dels aspectes on el STI de Barcelona no està tan bé posicionada respecte a la resta de regions de les MTA adherides a l'EMTA:





- L'oferta de transport públic per habitant es troben per sota de la mitjana, excepte en el metro.
- L'oferta de transport públic per àrea, la ràtio longitud de xarxa / superfície es troba també per sota de la mitjana per tots els modes de transport públic.
- La velocitat comercial del STI de Barcelona està per sota de la mitjana, destacant la xarxa d'autobusos que es presenta com la més lenta de les àrees estudiades.
- Tant el preu del bitllet senzill com el mensual al STI són superiors als de la mitjana europea.

A continuació, el senyor Lluís Alegre i Valls detalla als assistents els diferents indicadors objecte d'estudi. En aquest sentit, informa que en relació amb la caracterització de la població de Barcelona es troba molt per sobre respecte a l'àmbit global de MTA. Pel que fa a la densitat de població de l'àmbit del STI de Barcelona se situa per sota de la mitjana de les MTA estudiades. Respecte a la mitjana del PIB per càpita de les regions europees MTA se situa notablement per sobre de la mitjana del PIB per càpita registrat a la província de Barcelona. Finalment, pel que es refereix als vehicles en propietat en l'àmbit del STI, aquest es troba per sota dels valors mitjans amb 375 vehicles per cada 1.000 habitants. La ciutat de Barcelona encara destaca de la resta, amb un índex de motorització de 340 vehicles per cada 1.000 habitants, quan la mitjana europea se situa en els 415.

Respecte als indicadors d'oferta del bus o tramvia, informa que la ràtio de parades de bus o estacions de tramvia segons habitants del STI es troba per sota de la mitjana europea. No obstant això, pel que fa a les ràtios de longitud de xarxa segons habitants i superfície són lleugerament superiors a la mitjana europea. Pel que fa a l'oferta ferroviària, és a dir metro i tren, l'oferta per habitant i per unitat de superfície al STI es troben per sota de la mitjana.

En relació amb els indicadors dels serveis es destaca que d'una banda els vehicles per quilòmetre per habitant presenten valors molt per sobre de la mitjana en el sistema ferroviari però inferiors a la mitjana en bus i tramvia. D'altra banda, respecte a la velocitat comercial Barcelona segueix presentant la xarxa de bus amb la velocitat comercial més baixa. El tren circula més lent que la mitjana i la velocitat comercial del tramvia i el metro de Barcelona presenten valors lleugerament inferiors a la mitjana.

El senyor Lluís Alegre i Valls informa sobre els indicadors de mobilitat tot explicant que el STI de Barcelona es troba entre les MTA europees amb un major predomini dels modes sostenibles, amb un 63% del repartiment modal per als modes no motoritzats més transport públic. Barcelona també és la segona ciutat europea analitzada amb menor ús del vehicle privat motoritzat, un 15%, per darrere de París.

Respecte als indicadors econòmics detalla que el preu del títol de transport, concretament el preu del bitllet senzill és superior al de la mitjana. En canvi, el títol mensual presenta preus inferiors a la mitjana. En relació amb la cobertura dels costos operacionals del STI de Barcelona es troba dins dels valors mitjans europeus de cobertura per subvencions i tarifes.

Finalment, s'informa sobre les principals conclusions de l'enquesta realitzada als membres de l'EMTA respecte al seguiment de la covid-19:



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB221JH3L9LJUZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 9 de 14



- Actuacions i recomanacions que es mantenen en general: Seguir treballant des de casa, desplaçar-se fora d'hora punta, augment de la higiene i neteja, mascareta obligatòria, aposta per la mobilitat activa (nova infraestructura), itineraris separats d'entrada i sortida marcats i pantalles de protecció per a conductors.
- Les restriccions principals de mobilitat es van dur a terme en el període compres entre els mesos de març i el maig. Actualment queden algunes restriccions territorials, temporals i períodes de quarantena.
- La problemàtica principal associat al transport públic és la caiguda de la demanda. També hi ha casos d'absència laboral per malaltia del personal, evasió dels punts de control i aldarulls.
- Per a la cobertura de la pèrdua d'ingressos i finançament del servei, la majoria dels casos han necessitat acords amb les administracions que encara es troben en procés de negociació o revisió.
- La majoria dels membres presenten alguna mesura de seguretat financera per compensar la manca d'ingressos derivats de la tarifa dels operadors. Aquestes mesures solen ser paquets d'ajuda financera o indemnitzacions del govern central o regional que els operadors poden aplicar.
- Pel que fa al servei, en tots els casos es va donar una reducció de l'oferta del Transport Públic en diferent grau, però es va mantenir el servei per als casos essencials. L'excepció és Belgrad, que el va abolir fins al 8 de maig.
- Pel que fa als nivells de responsabilitat de la presa de mesures sobre el sistema, aquesta acostuma a ser en l'àmbit nacional, és a dir del govern, a partir del que aconsella i determina el departament o Agència de Salut Pública. Les mesures seguiran vigents fins que els òrgans sanitaris així ho indiquin.
- Pel que fa a les Autoritats del Transport les tasques han estat recollir informació i informar a passatgers i les administracions, sobre la situació, així com coordinar el transport públic i prendre part en la presa de decisions de les actuacions a dur a terme.
- Els operadors han d'implementar les mesures preses pel govern, tot mantenint el transport públic en funcionament el més segur possible per als passatgers i personal i proveir informació. Contacte diari amb les Autoritats del Transport Metropolità.
- La comunicació es fa mitjançant comunicats de premsa, pàgina web, notícies a la televisió i la ràdio, internet, xarxes socials, entre d'altres.
- La col·laboració entre els diferents agents és estreta, sigui entre administracions o amb operadors.

5. ALTRES ASSUMPTES

a. Convenis subscrits pel Director general de l'ATM

Acta Comitè Executiu 2020/6
16 de setembre de 2020

10



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB221JH3L9LJUJZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 10 de 14



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 Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 29 de juliol de 2020, 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 29 de juliol de 2020, que seguidament referenciem:*

2020:

Addenda de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Mass Factory Urban Accessible Mobility, SL per al projecte App&Town Compagnon.

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 AUTORIZAR 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 en el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 29 de juliol de 2020, va ser informat dels Convenis subscrits fins a la data.

Acta Comitè Executiu 2020/6
16 de setembre de 2020

11



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB221JH3L9LJUZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 11 de 14



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 29 de juliol de 2020, que seguidament referenciem:

2020:

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

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

Conveni entre l'Administració de la Generalitat de Catalunya mitjançant el Departament de Territori i Sostenibilitat, l'Autoritat del Transport Metropolità, l'Ajuntament de Vacarisses i l'empresa Transports Generals d'Olesa, SAU per al manteniment de la millora de les comunicacions mitjançant els serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera a Vacarisses.

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

Addenda al conveni d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat per a la compensació del servei entre Teià, el Masnou, Alella i Barcelona de la societat Empresa Casas, SA.

Addenda al conveni d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat per a la compensació del servei entre Teià, El Masnou, Alella i Barcelona de l'empresa Compañia Reusense de Automòviles, La Hispania, SA.

Addenda al conveni d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat per a la compensació del servei e12 entre Barcelona i Vic de l'empresa 25 Osona bus, SA.

Addenda al conveni d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat per a la compensació del servei e7 entre Barcelona i la Vall del Tenes de l'empresa Sagalés, SA.

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

Acta Comitè Executiu 2020/6
16 de setembre de 2020

12



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB221JH3L9LJUJZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 12 de 14



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 29 de juliol de 2020, 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 Consell d'Administració de data 29 de juliol de 2020.

S'ACORDA

RESTAR ASSABENTAT de les licitacions dutes a terme per part de l'ATM des de la sessió del Consell d'Administració de l'ATM de data 29 de juliol de 2020."

d. Autorització expedient contractació C-25/2020

Respecte a aquest punt de l'ordre del dia, el Director general de l'ATM exposa als assistents la proposta. En aquest sentit, informa que aquesta necessitat ho és respecte del projecte T-mobilitat i la necessària assistència tecnològica fins a la finalització de la seva implantació. Per aquest motiu i tenint en compte l'apagada magnètica prevista, s'ha de procedir a iniciar els tràmits de contractació pública per tal de donar continuïtat a l'actual assistència per una durada de 30 mesos i l'aportació de capacitat tècnica personal d'unes 12 persones. Atès l'import del valor estimat d'aquesta contractació que aquesta requereix l'autorització del Comitè Executiu segons allò que estableix el Reglament de règim interior d'aquest consorci.

D'acord amb tot l'exposat, el Comitè Executiu per unanimitat dels presents pren el següent acord:

"Vist el resum relatiu a la necessitat de procedir a la contractació de serveis d'Assistència de l'Equip de Suport a l'ATM de l'Àrea de Barcelona per al desenvolupament del Projecte T-mobilitat, sota número d'expedient C-25/2020 i adjunt en annex.

Atès el que estableix l'article 2.1.3.c) del Reglament de règim interior de l'ATM, sobre les atribucions del Comitè Executiu.

Atès el que estableix l'article 2.2.3.a) del Reglament de règim interior de l'ATM, sobre les atribucions del Director General.

S'ACORDA



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB22IJH3L9LJUZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 13 de 14



AUTORITZAR al Director General de l'ATM a dur a terme la licitació per al procediment obert subjecte a regulació harmonitzada de la contractació de serveis d'Assistència de l'Equip de Suport a l'ATM de l'Àrea de Barcelona per al desenvolupament del Projecte T-mobilitat", sota número d'expedient C-25/2020."

Finalment i, abans de concloure aquesta sessió, pren la paraula el President d'aquest Comitè Executiu per agrair a tots els assistents la celebració d'aquesta sessió, tot tenint en compte les dificultats de l'actual situació, tot emplaçant-se al proper Comitè Executiu i a continuar treballant amb el mateix rigor i compromís.

I, sense més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió a les 12:55 hores.

Secretari d'Infraestructures i Mobilitat
President del Comitè Executiu de l'ATM

El Secretari

Signat electrònicament



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
22/10/2020,
Isidre Gavín Valls 22/10/2020

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat/csv

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



0FX6EUUB22IJH3L9LJUJZGFJHV/TBA7MKO

Data creació còpia:
22/10/2020 12:50:51

Data caducitat còpia:
22/10/2023 00:00:00

Pàgina 14 de 14