



ACTA DE LA REUNIÓ DEL COMITÈ EXECUTIU DE L'ATM

Número sessió: 2020/4
Caràcter: Ordinari
Data: 17 de juny de 2020
Hora: 11:30 hores
Lloc: Videoconferència

Assistents: Sr. Isidre Gavín i Valls
Sr. David Saldoni de Tena
Il·lma Sra. Janet Sanz Cid
Sr. Joan Prat i Trapé

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

Assisteixen també: Sr. Gerardo Lertxundi Albéniz
Sr. Diego Fernández Belmonte
Sr. Pere Calvet i Tordera
Sr. Humberto López Vilalta
Sra. Mayte Castillo Vizcaíno
Sr. Manuel Valdés López
Sr. Lluís Alegre i Valls
Sr. Miquel Lamas Sánchez

Excusa la seva assistència:

Sra. Mercè Rius i Serra, qui delega el seu vot en el Sr. Isidre Gavín i Valls
Il·l.m. Sr. Antoni Poveda i Zapata, qui delega el seu vot en el Sr. Diego Fernández Belmonte
Sr. Joan Maria Bigas i Serrallonga

El President del Comitè Executiu dóna per oberta la sessió d'acord amb 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:

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 al respecte de l'acta de la sessió de data 20 de maig de 2020.

Acta Comitè Executiu 2020/4
17 de juny de 2020

1



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 1 de 19



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 maig 2020

En relació amb aquest apartat de l'ordre del dia, continua la seva intervenció el senyor Miquel Lamas Sánchez per indicar que, tal com es pot comprovar en la presentació, les dades informades ens presenten una situació excepcional de decreixement molt important pel que fa a la recaptació i les validacions dels títols integrats.

En aquest sentit, indica que avui en dia les dades acumulades del mes de maig de 2020, comparativament amb l'any 2019, ens ofereixen tant en la recaptació com en la validació de títols integrats un decreixement del 43,71% i 45,03% respectivament. Per tant, indica que ens trobem davant d'un escenari de crisi excepcional amb una baixada generalitzada del sistema.

Concretament, respecte de la recaptació mensual, informa que ens trobem amb un decreixement de les vendes dels títols integrats al mes d'abril del 91,49% i al mes de maig del 78,22%. En conseqüència, indica que ens trobem enfront unes dades fortament afectades per la crisi sanitària de la COVID-19, així com aquesta situació excepcional també influeix en la tipologia dels títols de transport afectats atès que l'usuari no arriscarà en títols de llarga durada. Tot això sense perjudici que avui en dia no es poden extreure conclusions clares i s'haurà de veure quin és l'escenari una vegada hagi transcorregut el període més greu.

Finalment, i en qüestions de validacions, el senyor Miquel Lamas Sánchez informa que aquesta situació atípica també influeix d'un mode similar en el nombre de validacions dels títols integrats, produint-se una davallada important el mes d'abril del 92,06% i al mes de maig del 83,35%.

b. Seguiment demanda maig 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 de maig de 2020, la qual ha disminuït en un -83,47% respecte a l'any anterior en el total de viatgers. Així mateix, indica que la taxa anual mòbil en la demanda de transport públic, actualment se situa en un total de 848.172 milions de viatges.

Segons mostren les dades lliurades, amb caràcter general, la demanda del mes de maig dels diferents operadors ha experimentat un descens important i per tant les dades són molt negatives. En el seguiment de l'històric des de l'exercici 2008, indica, com es pot comprovar, la baixada brusca de la demanda del transport públic i que ho és com a resultat de la crisi sanitària de la COVID-19. Per aquest motiu, avança que s'haurà de veure com evolucionen aquestes dades els pròxims mesos i com es recupera per part dels usuaris la seva confiança en el transport públic.

Una vegada finalitzada l'exposició del senyor Miquel Lamas Sánchez, intervé el Director General de l'ATM per informar els assistents que precisament la disminució d'ingressos



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 2 de 19



tindrà un impacte en el dèficit acumulat a conseqüència d'aquesta pandèmia. En aquest sentit, indica que avui en dia ja disposen de dades aproximades a data 31 de maig de 2020, que situen el dèficit acumulat pel conjunt del sistema en uns 170,2 M€, xifra inferior als 195 M€ previstos inicialment. Aquesta dada obeeix a un increment en la demanada del transport públic superior al previst. Adverteix que tot i que la demanda continua sent baixa i es situa al voltant del 40%, la previsió de la demanda augmenta a un bon ritme.

Seguint amb la seva exposició, el Director General de l'ATM indica que aquesta situació fa que el dèficit previst a finals d'any es fixi entorn dels 450 M€. Per tant, la xifra de dèficit anual seria elevada, però un 10% inferior al previst inicialment. Certament, avança que pot ser que hi hagi una evolució favorable a l'inicialment previst que pugui fer disminuir aquesta xifra. En aquest sentit detalla que hi ha factors rellevants d'afectació, com pot ser la por al transport públic, així com l'abandó del transport públic com a via habitual de mobilitat per part del seu usuari regular. Destaca en aquest sentit una enquesta realitzada en el sistema de transport públic del País Basc que indiquen que un 20% dels seus usuaris habituals manifestaven no tornar a emprar el transport públic. Dades que també s'explicaran en un punt posterior d'aquesta sessió. Altrament, el Director General de l'ATM informa els assistents que un altre factor d'afectació, serà el factor de canvi laboral, ja sigui a conseqüència de l'augment del teletreball en horari laboral ordinari, o del personal que ha perdut la feina temporalment o definitivament i per tant amb un impacte en la reducció dels desplaçaments per motius laborals. Per aquest motiu, adverteix que en tot cas els canvis i les afectacions es produiran amb molta rapidesa i les previsions s'hauran de seguir dia a dia.

Continuant amb la seva exposició, el Director General informa que aquest dèficit acumulat ens portarà a haver d'aconseguir els recursos necessaris per fer-li front. Informa que amb relació al fons de transport en l'àmbit estatal han sortit notícies que indiquen que a l'ATM li pertocarà una part significativa dels recursos, tot i que avui en dia no tenim clara ni la xifra ni el mitjà. En un mitjà digital, s'informava d'una filtració que preveia uns 240 M€ per Catalunya i la Comunitat de Madrid uns 258 M€. Aquest mateix mitjà digital determinava que dels 240 M€, la distribució d'uns 120 M€ anirien a l'ATM, uns 50 M€ a autobusos interurbans i uns 70 M€ a modes ferroviaris. Més enllà d'aquesta informació, el Director General indica que avui en dia l'ATM no disposa de més informació al respecte.

En darrer terme i, abans de donar per finalitzada la seva intervenció, també informa que per una nota del ministeri, l'ATM ha tingut coneixement que s'estan preparant altres fons, un pel transport ferroviari de RENFE i un altre per les entitats locals amb participació en el transport públic. Indica en aquest sentit que serà rellevant saber si s'inclouran en aquest fons els serveis de RENFE de Rodalies a Catalunya. Per tant, a manera de conclusió exposa que sembla que ja s'ha obert la caixa dels fons estatals, que tot i que no són fons addicionals sinó per finançaments de les Comunitats Autònomes, almenys aquest fet augurar que una part dels problemes de dèficit es podran anar arreglant.

Finalitzada l'exposició del Director General de l'ATM, pren la paraula a continuació el senyor David Saldoni de Tena per confirmar que encara queden determinades incògnites en relació amb aquests fons però efectivament indica que sembla que es preveuen tres tipus de blocs. Un bloc cap a les Comunitats Autònomes i els altres dos blocs anteriorment indicats, és a dir, transport ferroviari de RENFE i un altre per les entitats locals en les seves participacions en el transport. En aquest sentit, informa que s'haurà de veure com s'assignen i la redistribució interna d'aquests blocs. Finalment i a preguntes del senyor Manel Valdés López, adverteix que avui en dia no es disposa de dates concretes o de majors estimacions respecte d'aquests fons.



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 23/07/2020, Isidre Gavín Valls
 23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
 23/07/2020 13:26:34
 Data caducitat còpia:
 23/07/2023 00:00:00
 Pàgina 3 de 19



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

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Lluís Alegre i Valls per indicar que respecte del seguiment de les accions efectuades enfront de la COVID-19, cal tenir en compte els següents antecedents:

- El 12 de març de 2020 el govern de la Generalitat de Catalunya va determinar el tancament dels centres educatius de Catalunya amb motiu del creixement dels casos infectats per la COVID-19. Aquest mateix dia, es va constituir el comitè d'emergència del transport a l'ATM. El comitè d'emergència s'ha reunit, per videoconferència, tots els dies laborables. Paral·lelament es va crear un grup tècnic de suport al comitè d'emergència.
- Del 2 al 9 d'abril de 2020 es va determinar la gratuïtat del transport públic i a partir del 13 d'abril de 2020 els desplaçaments per treball no essencial van tornar a estar permesos.
- El 4 de maig de 2020 va entrar la fase 0 de la desescalada a la regió sanitària de Barcelona, la qual es distribueix en tres àmbits; Barcelona ciutat, Àmbit Metropolità Sud i Àmbit Metropolità Nord, passant a la fase 1 el dilluns 25 de maig de 2020, i finalment, l'1 de juny de 2020 es van unificar les tres regions.
- El comitè d'emergència ha anat prenent un seguit de decisions que s'han traslladat als òrgans de coordinació de l'emergència.

Altrament i com a indicadors de seguiment, el senyor Lluís Alegre i Valls informa que es va produir una reducció de la demanda molt ràpida del dia 13 al 18 de març amb valors entorn del 10% respecte un dia equivalent. L'oferta evoluciona d'acord amb les ocupacions que determina sanitat sent del 60% de mitjana en fase 0 cap al 80% en fase 1. Pel que fa a la demanda està creixent gradualment en el conjunt del sistema acostant-se a valors del 30%, però en algun operador ja es donen algunes expedicions en hora punta amb ocupacions que s'acosten al 40%.

Així mateix informa que la recuperació de les validacions en el transport públic i l'ús del transport privat a l'anell metropolità creixen amb una tendència similar, així i tot, el transport privat no va tenir una reducció tan accentuada a l'inici i es va recuperar de forma ràpida després de Setmana Santa. El percentatge de validacions en modes ferroviaris respecte a les realitzades en el transport per carretera, s'ha mantingut constant gairebé cada setmana, exceptuant les darreres dues setmanes on s'ha incrementat l'ús dels modes ferroviaris (metro, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Rodalies i TRAM) i per tant, percentualment és major aquesta relació. La recuperació de les validacions al transport públic ha estat constant des de la Setmana Santa, tant en hora punta, és a dir de 6.00 h a 9.00 h, com la resta del dia, tot i aparèixer un creixement fora de les hores punta, entre la setmana 21 i 22. Pel que fa a l'evolució del trànsit a l'anell metropolità, hi ha un cert augment a partir d'aquesta mateixa setmana 22, en el tram de 6.00 h a 12.00 h i de 18.00 h a 00.00 h.

Altrament, en relació amb les accions realitzades sobre el servei de transport, informa els assistents que s'han portat a terme les següents accions:



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 23/07/2020, Isidre Gavín Valls
 23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
 23/07/2020 13:26:34
 Data caducitat còpia:
 23/07/2023 00:00:00
 Pàgina 4 de 19



- Establiment de propostes d'oferta adequades a les ocupacions establertes per les ordres del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i a les demandes reals, amb flexibilitat per tractar puntes que es donen en alguns serveis.
- 6 Circulars de l'ATM que detallen com actuar davant les ordres del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. Compartir dades, garantir plans de contingència, prohibició de la venda de bitllets senzills i tancament dels centres d'atenció al públic, establiment dels indicadors de seguiment del transport públic, tancament de les portes davanteres, entre d'altres.
- Gestió dels canvis sobre el model tarifari com la suspensió de tarifes entre el 29 de març i el 9 d'abril, i grup de treball sobre compensació de títols afectats per la paralització de l'activitat i l'estat d'alarma.
- Tres compres, per part de l'ATM, de mascaretes reutilitzables pel personal de les empreses operadores i els serveis de taxi. S'han repartit 104.000 mil mascaretes i s'ha procedit a la compra de termòmetres per a les empreses de transport públic col·lectiu.
- Document d'Accions de retorn del transport públic col·lectiu amb la recuperació de l'activitat, per facilitar l'actualització dels plans de contingència.

Així com respecte de les accions de recuperació:

- Proposta de serveis de cara a les fases 2 i 3.
- Informe sobre el retorn de les tasques d'inspecció i seguretat i diverses reunions del grup de coordinació, quan cal amb presència dels Mossos d'Esquadra.
- Mesures en la millora de la prestació del servei del transport públic amb el grup tècnic que es traslladen al Pla de Govern per al desconfinament de la mobilitat.
- Missatges i Campanyes sobre mesures d'higiene en l'ús del transport públic dins del grup de senyalització i comunicació.
- Creació d'un subgrup tècnic per tractar temes d'innovació com pot ser els filtres dels aires condicionats, informació sobre l'ocupació dels vehicles, etc.
- 8 Butlletins de pràctiques en el transport públic enfront de la COVID-19.
- Creació d'un subgrup sobre accions sanitàries com la introducció dels hidrogels en els vestíbuls i espais dels intercanviadors.
- Tancament de l'informe sobre les mampares dels autobusos i proposta de recuperació de venda del bitllet senzill.
- Coordinació grup jurídic relativa a la proposta de previsions normatives i tècniques en l'àmbit del transport públic una vegada transcorregut l'estat d'alarma i per tal de garantir la mobilitat segura en el pla de transició cap a una nova normalitat.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 5 de 19



4. ENQUESTA CANVI D'HÀBITS EN L'ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU ENFRONT DE LA COVID-19

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua la seva exposició el senyor Lluís Alegre i Valls per explicar detalladament la documentació lliurada.

Tot seguit, exposa com a introducció, que en el marc de la crisi de la COVID-19 s'ha fet una enquesta a 800 individus del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona, concretament dues tercers parts dels enquestats dins de la ronda i la resta fora. Essent com a principal finalitat d'aquesta enquesta anticipar el comportament futur de la demanda del transport públic metropolità un cop es restableixi la normalitat en els seus desplaçaments habituals. Tots els entrevistats són usuaris habituals d'algun mitjà de transport públic, és a dir aquells usuaris que fan servir el transport públic com a mínim un cop per setmana. Aquesta és la primera onada d'enquestes, la segona onada està prevista per a la segona quinzena de juny, i que té per objectiu: identificar el canvi d'hàbits en l'ús del transport públic, esbrinar els factors que provoquen el canvi d'ús i dimensionar la seva importància, així com identificar el perfil dels usuaris que canviaran el seu comportament.

Com a principals resultats indica els següents:

- Canvi d'hàbits:
 - El 35% dels individus declaren certa intenció de canvi en el mitjà de transport per als seus desplaçaments habituals un cop es recuperi la "nova normalitat".
 - Els mitjans amb més intenció d'abandonament són metro, tram i taxi.
 - Per contra els que absorbirien increments majors són la bicicleta i el cotxe.
- Previsions de canvis a la demanda:
 - Segons les dades de l'enquesta es desprèn que fins a un 21% de les persones usuàries del transport públic podrien deixar d'utilitzar aquest mitjà.
 - Aquesta davallada seria major en el metro, i on es produeix una menor davallada és a l'autocar.
 - Els mitjans que es farien servir serien el vehicle privat que absorbeix una part important dels desplaçaments, la bicicleta privada i el mode a peu.
- Factors que determinen el canvi al transport públic: possible por al contagi, evitar massificacions i les incomoditats del transport públic són les principals motivacions al canvi modal.
- Factors que determinen el canvi: els transports privats generen una major confiança per part dels usuaris, mentre que la gran majoria dels mitjans públics generen desconfiança arran de la COVID-19, especialment el Metro.
- El paper del teletreball: reducció de la mobilitat vinculada gràcies al teletreball, es detecta un canvi d'un 5% a un 22% de persones amb possibilitat de fer teletreball, en diferents graus. Alhora també s'han detectat augment en mesures que modulen els desplaçaments, tals com la flexibilització o evitar les hores puntes.
- Recomanacions rebudes del món empresarial: un 30% de les persones assalariades han rebut recomanacions per part de les empreses envers l'ús del transport públic. Un 2% que eviti completament el seu ús i un 14% que en minimitzi el seu ús.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 6 de 19



- Accions al transport públic sol·licitades i altres canvis de comportament:
 - L'increment de la neteja i desinfecció dels transports públics, disposar de més espai per passatger juntament amb l'obligació en l'ús de les mascaretes són les accions que les persones usuàries creuen més eficients per evitar la transmissió de la COVID-19.
 - Les persones usuàries del transport públic han manifestat una tendència a reduir la seva presència a actes multitudinaris (57%) i a visitar a bars i restaurants (37%) i un major ús del canal digital per les seves compres (25%).

Finalitzada la seva exposició, pren la paraula el senyor Joan Prat i Trapé per preguntar si, respecte de la consulta d'altres mitjans de transport, aquests són en concret la bicicleta o bé són d'altres modalitats.

En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que es van concloure altres mitjans però el resultat no ha estat prou significatiu atesos el baix nombre de respostes dins del marc d'usuaris habituals del transport públic. En aquest sentit, indica que hi haurà més factors que determinaran el canvi, com el paper del teletreball.

A continuació intervé el senyor Gerardo Lertxundi Albéniz per consultar si els principals mitjans beneficiats d'aquesta situació serien el cotxe i la bicicleta, i si existeix un percentatge de desviació per a cada cas.

En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que hi han dades al respecte, tot i que cal analitzar-les totalment. Concretament, indica que ara començarà la segona onada d'enquestes i es veurà si el desconfinament anirà suavitzant aquesta situació. Els resultats de juliol permetran veure si aquest efecte és estàtic o variable.

Tot seguit, intervé el Director General per informar que hi ha un grup estable de l'àmbit de la comunicació amb presència d'operadors i administracions que estan elaborant estratègies sobre el tipus de missatge, relat i expressions que s'haurien d'utilitzar o evitar utilitzar per dissipar pors en els usuaris del transport públic. A tall d'exemple, exposa l'objectiu que en les campanyes informatives, el concepte distància es vagi suavitzant per tal que l'usuari del transport pugui recuperar el seu espai de seguretat en la prestació d'aquest servei essencial.

Respecte d'aquest punt, intervé novament el senyor Lluís Alegre i Valls per indicar que el que més valoren els enquestats és l'aspecte de la neteja i de la higiene i que aquesta qüestió va per sobre inclús de l'ús de les mascaretes. Aspectes que es van treballant en tots els àmbits i xarxes.

Seguidament, intervé el senyor Humberto López Vilalta per consultar si els usuaris objecte d'aquest treball són usuaris del sistema tramvia o són ciutadans que no necessàriament han fet servir el transport públic.

En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que són usuaris habituals del sistema de transport públic abans de la crisi sanitària a conseqüència de la COVID-19.

Finalment, abans de concloure aquest punt de l'ordre del dia, intervé el senyor Manuel Valdés López per informar que respecte de les iniciatives portades a terme s'hauria d'incloure el grup bilateral participat per l'administració de la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona i que ha treballat activament respecte d'aspectes de mobilitat, tot representant a les administracions implicades.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 7 de 19



5. DIGITALITZACIÓ DE LA INFRAESTRUCTURA TRAMVIÀRIA

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren novament la paraula el senyor Lluís Alegre i Valls per tal de traslladar als membres assistents que la informació de la infraestructura de les xarxes de tramvia de l'Àrea de Barcelona consistia en els diferents projectes d'estat de dimensions i característiques de l'obra executada lliurats per ambdós concessionaris, en format CAD (en endavant Computer-Aided Design).

Aquesta situació i l'estat en què es trobava la informació presentava els següents inconvenients:

- Discontinuitat, per manca d'una imatge global, ja que els projectes estaven discretitzats en les consecutives fases d'entrada en servei.
- Heterogeneïtat, pel que fa al contingut de la informació de les dues xarxes no és idèntic, tot dificultant la seva escalabilitat.
- Baixa fiabilitat, ja que des de l'inici del servei no s'han incorporat els diferents canvis d'estat que s'hi han produït. Així doncs, el plànol que es disposa no reflecteix la realitat, obligant a dedicar moltes hores d'home a camp a corroborar la informació dels plànols.
- Accés a la informació, atès que la seva estructuració i format requereix emprar molt de temps a l'hora de cercar informació, tampoc facilita l'accés a la informació que es pugui considerar pública.
- Utilitat escassa per a l'explotació i per al control de qualitat del servei de les xarxes tramviàries.

Per tot l'anterior, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que es va considerar necessari procedir a la digitalització de la infraestructura tramviària. En compliment d'aquest objectiu, l'ATM va licitar i adjudicar un contracte de serveis per a la digitalització de tota la infraestructura tramviària, per tal d'aportar una tecnologia que facilités la gestió dels actius de la infraestructura durant el cicle de vida restant, actualment en fase d'explotació.

La tecnologia escollida és la dels Sistemes d'Informació Geogràfica (en endavant SIG), que permet l'organització, emmagatzematge, manipulació, anàlisi i modelització de grans quantitats de dades del món real vinculats a una referència espacial. Aquesta tecnologia permet:

- Escalabilitat, el que facilita l'actualització dels canvis d'estat de la infraestructura tramviària, siguin modificacions o nous trams que s'executin.
- Garantir la fiabilitat de la informació dels serveis del tramvia.
- Millorar l'accés a la informació.
- Facilitar el seguiment i supervisió dels contractes de concessió.
- Optimitzar la qualitat del servei.

Aquest sistema suposa la següent metodologia:

Acta Comitè Executiu 2020/4
 17 de juny de 2020



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 23/07/2020, Isidre Gavín Valls
 23/07/2020

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

 0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
 23/07/2020 13:26:34
 Data caducitat còpia:
 23/07/2023 00:00:00
 Pàgina 8 de 19



1. Definició del model de dades.
2. Tractament i processament de fitxers CAD.
3. Captura de dades.
4. Càrrega de la informació a la base de dades.
5. Definició de la simbologia.
6. Acceptació.
7. Definició de l'entorn comú de dades.
8. Publicació de les dades.

Així com les següents noves oportunitats:

- Es disposa d'un bessó digital de la infraestructura del tramvia, que es pot fer servir per examinar el seu disseny, provar canvis potencials, així com detectar errors no identificables a la vida real.
- Usos aplicats de la tecnologia LIDAR:
 - Adquisició de dades, digitalització de la xarxa tramviària, identificació d'elements cartografia 3D.
 - Manteniment a nivell predictiu, manteniment basat en condicions i monitoratge de la infraestructura.
 - Detecció d'obstacles, interferència i detecció d'elements en temps real.
 - Seguretat pel que fa a la detecció de vehicles i vianants en temps real i evitar col·lisions.

Tenint en compte l'anterior, el senyor Lluís Alegre i Valls exposa el següent full de ruta respecte de la tecnologia Building Information Modeling (en endavant BIM):

- Atès l'Acord de Govern de la Generalitat de Catalunya, aprovat l'11 de desembre del 2018, el qual estableix l'obligació d'un termini de 6 mesos, és a dir juny 2019, d'implementar la metodologia BIM en tots els contractes d'obra civil i d'edificació, de concessió d'obres i de licitació de projectes, entre d'altres, promoguts per l'Administració de la Generalitat de Catalunya i el seu Sector Públic, que tinguin un valor estimat igual o superior a l'establert pels contractes subjectes a regulació harmonitzada.
- Davant l'impacte d'aquest Acord de Govern en els projectes que pot dur a terme l'ATM, en concret aquells en l'àmbit del tramvia de l'àrea de Barcelona, l'ATM decideix encarregar un full de ruta per a la implantació d'aquesta metodologia.
- BIM és un conjunt de tecnologies, processos, polítiques i informació que permeten als múltiples agents interessats dissenyar, construir i operar col·laborativament una instal·lació o infraestructura en un espai virtual 3D basat en objectes i models dotats d'informació per gestionar el seu cicle de vida. Les seves característiques fonamentals són:
 - Hi ha precedents d'implementació d'aquesta metodologia a la Generalitat de Catalunya i l'Àrea Metropolitana de Barcelona amb la publicació de guies i manuals.
 - Existeixen sistemes de classificació estàndards d'elements BIM, models de dades, per a projectes d'edificació. Per exemple la GuBIMClass utilitzada per Infraestructures.cat.

Acta Comitè Executiu 2020/4
17 de juny de 2020

9



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 9 de 19



- En canvi, el sistema de classificació estàndard per a infraestructures lineals com les ferroviàries, s'està treballant. Del material mòbil, ni se'n parla.
- Per obtenir una aproximació de la potencialitat d'aquesta metodologia, s'ha generat el model BIM d'un tram corresponent al voltant d'una parada (Can Rigal) a partir del núvol de punts 3D, els elements del model GIS i adaptant-los al sistema de classificació GuBIMClass.

Finalment i, abans de concloure la seva exposició, el senyor Lluís Alegre i Valls informa els assistents que en l'anàlisi de les tasques de l'ATM, el full de ruta recomana optar per una estratègia de foment de la metodologia BIM en els seus processos relacionats amb el desenvolupament de les actuacions de noves infraestructures. En aquest sentit, les accions a desenvolupar a curt termini per materialitzar aquesta estratègia són les següents:

1. Definir uns objectius mínims a assolir amb la implementació de la metodologia BIM en les etapes de licitació, estudi previ i recepció d'obres.
2. Desenvolupar una estructura d'informació basada en objectes compatible amb l'emprada en el sistema GIS i adaptar model actual a un model integrat BIM/GIS.
3. Designar el responsable o responsables del projecte BIM: Coordinador BIM – BIM Manager – Analista BIM. En aquesta línia cal elaborar un pla de formació i capacitatció dels perfils implicats.
4. Dur a terme proves pilot de l'aplicació de la metodologia BIM en l'etapa inicial de treballar amb models basats en objectes rics en informació.
5. Determinar les característiques de la plataforma tecnològica on compartir i emmagatzemar la informació generada. Així com, disposar del hardware necessari i suficient per poder treballar amb el programari GIS/BIM recomanat així per a poder moure models BIM amb normalitat i facilitat.
6. Elaborar un pla de comunicació de l'estratègia BIM que es vol dur a terme.

Finalitzada l'exposició del senyor Lluís Alegre i Valls, intervé el senyor Joan Prat i Trapé per consultar si aquestes tasques s'havien licitat anteriorment. En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls i el Director General de l'ATM informen que en relació amb aquest assumpte s'han licitat diverses assistències per tal de donar resposta adequada a aquesta necessitat.

A continuació, intervé el senyor Humberto López Vilalta per informar que en el sistema tramviari també s'està treballant per tal que els canvis es vagin incorporant en suports majoritàriament digitals per tal que aquest projecte tingui una afectació més rellevant en la realitat de la prestació del servei del transport.

Tot seguit, intervé novament el Director General per consultar si aquest projecte hauria de combinar-se amb altres elements d'integració, així com fer extensiva la digitalització al conjunt del sistema de transport públic. En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls respon en sentit positiu.

En relació amb aquest assumpte, intervé el senyor Manuel Valdés López per informar que des de l'Ajuntament de Barcelona es treballa des de fa uns anys amb un projecte per a la digitalització del sistema de transport públic. Concretament, l'Ajuntament de Barcelona treballa amb Barcelona Regional en un sistema que és una evolució del sistema tramviari i que permet una sèrie d'usos com si fos amb el sistema GIS. De fet, indica que tot el que estigués al GIS seria útil traslladar-ho al sistema BIM per tal d'incidir amb força en els serveis amb afectacions en l'espai públic.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 10 de 19



En resposta, pren la paraula novament el senyor Lluís Alegre i Valls per indicar que aquest sistema BIM és una evolució d'aquell projecte que s'anomenava TISU. Aquest nou sistema va sortir de treballs conjunts amb la universitat i de l'equip guanyador d'un dels projectes es va trobar la manera d'evolucionar en temps i pressupostàriament aquesta proposta.

Tot seguit intervé el senyor Humberto López Vilalta per informar que el sistema s'està treballant actualment en el sistema tramvia i que aquest és un element que s'ha avançat, tot passant de preveure's com una eina informativa a una eina de gestió.

A continuació, intervé novament el senyor Manuel Valdés López per indicar que posa a disposició els recursos de Barcelona Regional per tal d'actualitzar el sistema i poder avançar en aquest projecte que seria d'interès de totes les administracions implicades en el sistema de transport. A tall d'exemple, informa que fins i tot els Bombers de Barcelona fan servir aquest sistema per actuacions operatives dins de la xarxa.

En resposta, el Director General agraeix l'oferiment, i informa que, en el mateix sentit, la resta d'administracions disposaran de la informació obtinguda en aquests treballs i celebra que el treball conjunt entre les administracions permetrà accelerar els processos i la seva respectiva en costos.

6. OBSERVATORI DE LA MOBILITAT

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua amb la seva exposició el senyor Lluís Alegre i Valls per indicar, a tall d'introducció, que l'Observatori de Mobilitat de Catalunya (en endavant OMC) es planteja com un observatori de la informació en relació amb la mobilitat, actualitzant la forma, gestió i continguts que actualment disposen l'Observatori Català de la Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, l'observatori de la mobilitat de l'ATM i la resta d'observatoris que s'integrin.

Entre els objectius de l'OMC, el senyor Lluís Alegre i Valls informa dels següents:

- Recollir i difondre la informació relacionada amb la mobilitat, tant de viatgers com de mercaderies, en el conjunt de Catalunya en l'àmbit dels diferents subsectors territorials i de modes de transport.
- Proporcionar una informació entenedora i accessible a l'abast de tothom: entitats relacionades, és a dir administracions, empreses operadores, consultories, entre d'altres, així com persones interessades, és a dir mitjans de comunicació, equips d'investigació, entre d'altres.
- Integrar en una mateixa plataforma informació existent en l'actualitat i que es pot trobar de forma no homogeneïtzada en diferents observatoris i bases de dades.
- Esdevenir una eina i fòrum d'anàlisi de les noves tendències i problemàtiques entorn de la mobilitat.

Tot seguit, d'acord amb la informació traslladada, comunica als assistents de la tipologia d'usuaris objecte de l'OMC, de l'estructura i continguts de l'OMC, alguns exemples d'actuació en l'àmbit internacional i estatal, així com del calendari previst per a la seva implantació.



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 23/07/2020, Isidre Gavín Valls
 23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
 23/07/2020 13:26:34
 Data caducitat còpia:
 23/07/2023 00:00:00
 Pàgina 11 de 19



Finalitzada la intervenció del senyor Lluís Alegre i Valls, pren la paraula el Director General de l'ATM per informar els assistents que l'origen de l'OMC neix de la Llei de la mobilitat de l'any 2003, així com de la normativa del 2015 que va disposar la creació d'un observatori econòmic de la mobilitat. Per aquest motiu, l'Administració de la Generalitat de Catalunya va restar interessada a convenir i fer un salt qualitatiu d'aquest assumpte, tot encarregant a l'ATM la creació de l'OMC i donar així una resposta integrada a l'anterior marc normatiu. Tenint en compte aquests antecedents, el Director General remarca que l'OMC no és una iniciativa sinó un resultat de diversos treballs: inicials per al seu disseny a partir de la informació disponible, o comparatius amb altres experiències internacionals o altres moviments de difusió d'altres organismes. Fruit dels anteriors treballs, destaca que ara pertoca anar a la fase de construcció de l'eina, de la interfície entre els usuaris, així com dels mecanismes d'informació i els respectius repositoris. D'acord amb l'exposició traslladada avui, en aquesta sessió s'està informant sobre del grau d'evolució d'aquest encàrrec que no pretén constituir-se com un observatori substituïdor, sinó ans al contrari, validador, estandarditzador i completador en la generació d'indicadors d'índexs secundaris amb la finalitat de crear una eina per als gestors, planificadors i altres interessats. Per tant avui simplement el que es planteja és posar sobre la taula els treballs realitzats per al seu reconeixement i projecció de futures actuacions.

Seguidament pren la paraula el senyor Manuel Valdés López per traslladar la proposta d'incloure el transport a la demanda en l'OMC per tal de plantejar una millora de l'eficiència a les línies de transport terrestre. Altrament, considera que la proposta de Mobility as a Service (en endavant MaaS) s'ha de plantejar com una tasca de present i no de futur en la previsió de tasques a realitzar.

S'obre així un debat entre el senyor Manuel Valdés López i el senyor Lluís Alegre i Valls respecte de la interpretació terminològica d'aquesta previsió amb independència dels treballs que s'estiguin realitzant actualment o en el futur pròxim per a la seva consolidació. A manera de conclusió, el Director General de l'ATM indica que a partir d'ara el projecte del MaaS haurà de plantejar-se en la apartat que li pertoca, no com un futurible o projecte secundari, sinó com un projecte actual i principal.

7. INFORME ANUAL SEGUIMENT PLA DIRECTOR D'INFRAESTRUCTURES 2011 – 2020

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua amb la seva intervenció el Lluís Alegre i Valls per indicar, a tall d'introducció, que els Estatuts de l'ATM encomanen en el seu article 4.1 la planificació de les infraestructures de transport públic col·lectiu en l'horitzó temporal de deu anys.

En aquest sentit, el mes de juliol de 2013 va ser aprovat el Pla Director d'Infraestructures (en endavant pdl) 2011-2020 pel Consell d'Administració de l'ATM. Aquest pdl es va elaborar tenint en compte l'estat d'execució del pdl 2001-2010, el nou Pla Territorial Metropolità de la Regió Metropolitana de Barcelona i els requeriments ambientals establerts per l'avaluació estratègica ambiental del pdl. Així mateix, l'esmentat pdl ha estat objecte d'informes anuals de seguiments. Actualment han estat elaborats sis informes. I finalment informa que l'any 2017 es va elaborar la revisió del pdl 2011-2020 que va incloure un apartat ambiental. Això va permetre actualitzar la definició de les actuacions del període 2018-2020.



Doc. original signat per:
Alvaro Ramirez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 12 de 19



A continuació detalla punt per punt el conjunt d'informació presentada en la documentació lliurada en la sessió d'avui i consistent en dades socioeconòmiques, estat d'execució de les actuacions del pdl, estat general de la inversió del pdl i altres indicadors de mobilitat.

8. ADHESIÓ A L'ESTRATÈGIA CATALANA DE LA BICICLETA

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua amb la seva exposició el senyor Lluís Alegre i Valls per tal d'informar que l'Estratègia Catalana de la Bicicleta (en endavant ECB) 2025 neix de la voluntat de construir un full de ruta clar i determinat per retornar definitivament a la bicicleta un protagonisme, històricament perdut, a la nostra mobilitat i que sigui una peça de canvi per a una mobilitat més amable i sostenible a les nostres ciutats.

Concretament, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que aquesta estratègia es desenvolupa per mitjà de 3 pilars i 82 mesures. En aquest sentit, detalla que els tres pilars fundamentals són aconseguir que la bicicleta sigui protagonista d'una mobilitat quotidiana més amable, impulsar la bicicleta com a element turístic, d'oci i esportiu de forma segura i finalment millorar la promoció, seguiment i governança de la bicicleta.

Continuant amb la seva intervenció, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que l'adhesió a l'ECB 2025 implica:

- Comunicar-ho a la Secretaria de la Mesa de la Bicicleta.
- Designar una persona coordinadora tècnica que la representi.
- Presentar, abans de 6 mesos, el seu Programa d'actuació triennal per aconseguir els objectius que estableixi en el marc del seu abast territorial i competencial.
- Seguiment local de l'estratègia que faci l'ATM i també s'incorporarà en el seguiment anual de l'ECB, per mitjà de la Mesa de la Bicicleta.

Per aquest motiu es proposa un programa triennal que incorpora diferents mesures internes dins de l'organització, així com d'externes. Concretament com a mesures internes, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que són mesures vinculades al desenvolupament del Pla de desplaçaments d'empresa (en endavant PDE) de l'ATM i han de facilitar la implementació dels objectius del PDE, en els quals hi ha l'increment de com a mínim en un 10% l'accés en modes actius. Principals actuacions relacionades:

- Oferir informació que l'ATM disposa d'aparcament per a bicicletes dins el recinte per als treballadors i visitants.
- Incorporació de bicicletes a la flota de l'ATM per a la mobilitat vinculada a la jornada laboral, i en determinades condicions poder-les utilitzar en la mobilitat casa-treball.
- En la seva estratègia de mobilitat interna, hi ha diverses actuacions que tenen relació amb l'impuls de la bicicleta tant en la mobilitat casa-treball com en la mobilitat en missió.



Doc. original signat per:
Alvaro Ramirez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavin Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 13 de 19



Així com respecte de les mesures externes, indica que són mesures vinculades fonamentalment al desenvolupament del Pla Director de Mobilitat (en endavant pdM). Alguns objectius relacionats són augmentar la quota modal de la bicicleta en un 70% respecte de l'actualitat i treballar per desenvolupar la xarxa de carrils bici. Les principals actuacions relacionades són:

- Alineació de les accions pdM / Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (en endavant PMUS) amb l'ECB.
- Incorporar criteris de l'ECB a la revisió del D344 i a l'aplicatiu.
- Definició d'accions envers la ciclogística.
- Concreció de la xarxa pedalable al Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (en endavant SIMMB), identificació de punts on implantar aparcaments segurs.
- Promoure la intermodalitat bicicleta i transport públic urbà.
- Bicicleta als centres generador de mobilitat, tot aprofitant la redacció nou decret i eines PDE.
- Millora de la comunicació i informació en relació amb la bicicleta dins l'OMC i de les apps de mobilitat.

Finalitzada l'exposició del senyor Lluís Alegre i Valls, pren la paraula novament el Director General de l'ATM per indicar que aquesta proposta té dues funcions. En primer lloc per ser aplicada al seu propi personal. I en segon lloc per tal que es plantegi en l'entorn del pdM de l'ATM i es moderi en relació amb el conjunt del sistema i amb la prioritat que li pertoqui en aquest sistema amb la coherència i d'aquesta estratègia i la seva integració dins del pdM.

Finalment, abans de donar per finalitzat aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el President d'aquest Comitè per indicar que tenint en compte el conjunt d'actors del sistema i el contingut de l'estratègia plantejada, l'ATM podria resultar el mitjà organitzatiu més adequat per a la integració de la bicicleta en el conjunt del sistema de transport.

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

"Atesa que la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, està inspirada en la recerca d'un model de desenvolupament sostenible que permeti a la ciutadania un alt nivell de qualitat de vida, sense comprometre els recursos de les generacions futures, amb una visió global de la mobilitat com un sistema que prioritza els sistemes de transport més sostenibles com ara el transport públic o anar a peu o amb bicicleta, sense renunciar a la complementarietat del transport privat.

Atès que el 14 de maig de 2019 el Govern de la Generalitat de Catalunya va declarar l'emergència climàtica i manifestà la plena consciència del greu risc que comporta l'escalfament global i de la necessitat d'introduir significatives modificacions al nostre model socioeconòmic.



Doc.original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 14 de 19



Atès que en el marc de la Mesa de la Bicicleta, el Govern de la Generalitat de Catalunya va aprovar, mitjançant l'Acord GOV/160/2019, de 5 de novembre, l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025, impulsada pel Departament de Territori i Sostenibilitat en col·laboració amb altres departaments. A la Mesa també hi participen altres organismes i ens locals implicats, així com les entitats del sector de la bicicleta.

Atesa que l'estratègia pretén establir eines de planificació i desenvolupament, promoció i formació per a impulsar l'ús de la bicicleta com a mode de transport actiu i sostenible, tant per motius de mobilitat quotidiana com pel lleure, l'esport i el turisme, i unir forces en pro d'una Catalunya pedalable i pedalada.

Atès que per ajudar a aquesta transformació necessària de la mobilitat, aquest document neix com el full de ruta del Govern de la Generalitat de Catalunya, obert a l'adhesió de la resta d'administracions, institucions, empreses i organismes amb incidència en les polítiques en favor de la bicicleta.

Atès que el 17 de gener de 2020 es va celebrar la Primera Cimera Catalana d'Acció Climàtica. A la cimera es va cridar a empreses, entitats socioeconòmiques i professionals i administracions públiques a sumar-se a iniciatives que contribueixen a fer una transició més ràpida, més justa i més eficaç cap a una economia amb neutralitat climàtica.

Atès que l'Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Barcelona (en endavant ATM) com a òrgan responsable de la planificació d'infraestructures i serveis de transport i de l'elaboració del Pla director de mobilitat del seu àmbit promou plans, projectes i accions per assolir la descarbonització de la mobilitat.

Vist el document adjunt on es detallen els principals aspectes que justifiquen l'adhesió del consorci de l'ATM als compromisos de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta.

Per tot això,

S'ACORDA

RESTAR ASSABENTAT de l'adhesió d'aquest consorci a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta."

9. ALTRES ASSUMPTE

a. Convenis subscrits pel Director General de l'ATM

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

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

"Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 23 de desembre de 2015, va ratificar determinats convenis d'adhesió al Sistema Tarifari



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 15 de 19



Integrat, els de millora del servei de transport de viatgers per carretera, addendes i protocols subscrits fins a la data pel Director General de l'ATM.

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

Atès que en el Comitè Executiu de l'ATM, reunit en sessió de data 20 de maig 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 Comitè Executiu de data 20 de maig de 2020, que seguidament referenciem:

2020:

Conveni de finançament del sistema de transport públic per a l'any 2020 entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona en execució del Pla Marc 2014-2031 aprovat el 6 de març de 2014.

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

b. Convenis subscrits d'Integració Tarifària

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

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

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

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

Atès que en el Comitè Executiu de l'ATM, reunit en sessió de data 20 de maig de 2020, 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

Acta Comitè Executiu 2020/4
17 de juny de 2020

16



Doc.original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 16 de 19



protocols subscrits pel Director General de l'ATM des de la sessió del Comitè Executiu de data 20 de maig de 2020, que seguidament referenciem:

2019:

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

Conveni entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'Autoritat del Transport Metropolità, l'Ajuntament d'Arenys de Mar, l'Ajuntament d'Arenys de Munt, l'Ajuntament de Sant Iscle de Vallalta i l'empresa Martí Colomer, SL, per a la millora de les comunicacions mitjançant els serveis regulats de transport públic de viatgers per carretera entre Arenys de Mar, Arenys de Munt i Sant Iscle de Vallalta.

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

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al sistema tarifari integrat de l'empresa Cingles Bus, SA pel servei d'autobús al Parc Natural del Montseny.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al sistema tarifari integrat de l'empresa Transports Generals d'Olesa, SA pel servei d'autobús al Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac.

Conveni de col·laboració entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, l'Autoritat del transport Metropolità i la Diputació de Barcelona, per a la millora de les comunicacions en transport públic als parcs naturals del Montseny i de Sant Llorenç de Munt i l'Obac.

2020:

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

Conveni entre l'Administració de la Generalitat de Catalunya mitjançant el Departament de Territori i Sostenibilitat, l'Autoritat del Transport Metropolità, l'Ajuntament de Palau-solità i Plegamans i l'empresa Ferrocarriles y Transportes, SA per a la millora de les comunicacions mitjançant els serveis regulars de transport públic de viatgers per carretera a Palau-solità i Plegamans.



Doc.original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 17 de 19



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

c. Licitacions

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

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

"Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 29 d'abril 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 Comitè Executiu de l'ATM de data 20 de maig de 2020.

S'ACORDA

RESTAR ASSABENTAT de les licitacions dutes a terme per part de l'ATM des de la sessió del Comitè Executiu de l'ATM de data 20 de maig de 2020."

d. Autorització expedient contractació C-24/2020

Respecte d'aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el Director General de l'ATM per informar els assistents que aquesta contractació és una assistència tècnica en el marc del projecte T-mobilitat que té com a objecte la verificació de les proves necessàries en el conjunt dels operadors en el sistema de la T-mobilitat.

Altrament, informa que originàriament aquestes tasques havien resultat objecte de subcontractació per part de la societat contractista SOC MOBILITAT, però que en atenció a l'estat d'execució del projecte, s'ha considerat necessari segregar-ho i procedir a la seva licitació mitjançant el procediment de contractació pública que pertoquei.

Altrament indica que aquesta assistència s'ha previst per una durada de 18 mesos tenint en compte la implantació completa de totes les fases del projecte, així com per al conjunt territorial de l'ATM. És per tant una assistència tècnica que contracta i coordina l'ATM i que treballa sota les ordres i necessitats dels operadors. En aquest sentit, aquesta necessitat forma part dels acords d'assumpció per part de l'ATM i únicament s'ha esperat fins que l'anterior contracte s'extingís. En la mesura que aquesta contractació supera el milió d'euros, cal la prèvia autorització d'aquest Comitè per a procedir a iniciar el respectiu procediment de contractació. Situació que el Director General de l'ATM posa a la consideració de la resta de membres assistents d'aquest Comitè.

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



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 18 de 19



“Vist l’informe de la Direcció de la T-Mobilitat relatiu a la necessitat de procedir a la contractació de serveis d’assistència tècnica a l’ATM per a la redacció de protocols, coordinació i seguiment de proves sistema per a la validació i acceptació del sistema de la T-mobilitat, sota número d’expedient C-24/2020.

Vista la proposta de plec de prescripcions administratives i tècniques relatives a la precitada contractació.

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

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 tècnica a l’ATM per a la redacció de protocols, coordinació i seguiment de proves sistema per a la validació i acceptació del sistema de la T-mobilitat”, sota número d’expedient C-24/2020.”

Finalment i, abans de concloure aquesta sessió, pren la paraula el President d’aquest Comitè Executiu per agrair el treball realitzat pel conjunt d’operadors i administracions implicades en el sistema de transport públic, feina que permet que la prestació del servei continuï funcionant i adaptant-se continuament als canvis tot i les dificultats.

I, sense més assumptes a tractar, s’aixeca la sessió a les 13:15 hores.

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

El Secretari

Signat electrònicament



Doc.original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
23/07/2020, Isidre Gavín Valls
23/07/2020

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



0MFXSZ01S3GDIHCDAEJ4SBDYHPCQBSWK

Data creació còpia:
23/07/2020 13:26:34
Data caducitat còpia:
23/07/2023 00:00:00
Pàgina 19 de 19