



ACTA DE LA REUNIÓ DEL COMITÈ EXECUTIU DE L'ATM

Número sessió: 2020/1
Caràcter: Ordinari
Data: 19 de febrer de 2020
Hora: 11:30 hores
Lloc: Sala de Juntes

Assistents: Sr. Isidre Gavín i Valls
Sr. Joan Prat i Trapé

Sr. Álvaro Ramírez Salvador-Bou en substitució del Sr. Jaume Garcia i Soler, Secretari
Sr. Pere Torres Grau

Assisteixen també: Sr. David Saldoni de Tena
Sr. Jaume Garcia i Soler
Sr. Joan Maria Bigas i Serrallonga
Sr. Humberto López Vilalta
Sra. Mayte Castillo Vizcaíno
Sr. Manuel Valdés López
Sr. Lluís Alegre i Valls
Sr. Miquel Lamas Sánchez
Sra. Maria Montaner i Maragall

Excusa la seva assistència:

Sr. Pere Padrosa i Pierre, qui delega el seu vot en el Sr. David Saldoni de Tena
Sra. Mercè Rius i Serra, qui delega el seu vot en el Sr. Isidre Gavín i Valls
Il·lma Sra. Janet Sanz Cid, qui delega el seu vot en el Sr. Manuel Valdés López
Il·lm. Sr. Antoni Poveda i Zapata, qui delega el seu vot en el Sr. Joan Maria Bigas i Serrallonga
Sr. Gerardo Lertxundi Albéniz, qui es substituït pel Sr. Jaume Garcia i Soler
Sr. Pere Calvet i Tordera

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

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

S'aprova l'acta de la sessió ordinària de 28 de novembre de 2019.

Acta Comitè Executiu 2020/1
19 de febrer de 2020

1



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVV4205G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 1 de 28



2. SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el President del Comitè Executiu per indicar que tot seguit es presentarà un resum de les dades del Sistema Tarifari Integrat del darrer exercici, així com el seguiment de començaments d'any.

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

a. Resum Sistema Tarifari Integrat i demanda any 2019

En relació amb aquest apartat de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Miquel Lamas Sánchez per destacar que sobre les dades conegudes del passat mes de desembre, els indicadors són positius en nombre de validacions. En aquest sentit, destaca la transferència de determinats títols de l'antiga T-10, cap a títols més pròxims com la T-mes i la T-Trimestre o bé també amb caràcter general respecte de la T-Família Nombrosa.

Altrament, informa que a conseqüència de la darrera política tarifària aprovada, hi ha hagut una reducció dels títols afectats per la tarifa metropolitana, atès que s'ha habilitat que amb el títol de transport d'1 zona es permeti el transport entre municipis de la primera corona.

Respecte d'aquesta qüestió, intervé el senyor Pere Torres Grau per avançar que precisament ja existeix un conveni de col·laboració per a la compensació d'aquest menyscapte i que per aquest motiu actualment s'estan analitzant quins costos seran imputables i quins no. De fet, remarca que la variació d'ingressos no reflecteix la realitat de l'increment real tenint en compte les compensacions. Concretament, en l'exercici 2019-2020 s'haurà de determinar la compensació en relació amb els ingressos tarifaris reals produïts.

Continuant amb la seva exposició, repren la paraula novament el senyor Miquel Lamas Sánchez per indicar que, respecte de les dades de detall per títol i zona, s'ha produït una certa la transferència cap a títols més fidels del sistema. Concretament destaca l'increment de títols d'1 zona pel de 2 zones per l'efecte de la tarifa metropolitana i pels títols de 6 zones, concretament el títol de transport de la T-verda; títol que apunta que l'any passat va patir un increment notable. Altrament, informa que respecte de la 7a corona hi ha hagut un increment moderat més de vendes que de validacions.

Seguidament, el senyor Miquel Lamas Sánchez destaca que des d'una visió general del Sistema Tarifari Integrat, les dades determinen un comportament similar al ja vist amb anterioritat. Concretament el pes dels títols integrats és d'un 74% del total del sistema, els títols socials paral·lelament demostren una certa estabilitat i per altra banda els títols propis un lleuger increment. En tot cas, apunta que estem parlant de xifres de màxims històrics d'ençà que es disposa d'un control dels viatges.

A continuació, el senyor Miquel Lamas Sánchez apunta que tot seguit es presentaran les dades d'operador. En aquest sentit indica que fins i tot aquells operadors que patien d'un cert estancament han tingut un lleuger canvi. Destaca precisament que els autobusos interurbans o de l'Àrea metropolitana de Barcelona (en endavant AMB) han patit un increment extraordinari per sobre del 7%.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 2 de 28



Concretament, i respecte a l'evolució de la demanda de transport públic, explica que els quatre primers mesos de l'any hi ha hagut un increment de demanda extraordinari i en el darrer període bimensual s'ha produït una altra corba ascendent. Respecte del mes de gener d'aquest any, ara com ara no es disposen de dades definitives per deduir-ne conclusions adequades. Tanmateix, informa que l'evolució de l'exercici 2018-2019 s'ha anat incrementat el valor fins al record de l'any passat i la gràfica ho demostra de forma clara.

Respecte a aquesta qüestió intervé el senyor Pere Torres Grau per apuntar que la gràfica demostra clarament els efectes de la crisi econòmica. Si es fa una anàlisi comparativa de les dades de desembre de l'exercici 2018 i de les dades de desembre de l'exercici 2019, el valor de referència és de 1.056 milions de viatges i per tant amb un increment anual de 32 milions de viatges, per tant una xifra més que destacable.

En relació amb aquesta qüestió, el senyor Miquel Lamas Sánchez indica que les dades disponibles de l'exercici 2019 encara no ens permeten tancar un anàlisi definitiu respecte de l'exercici 2020.

Tot seguit, intervé novament el senyor Pere Torres Grau per recordar als membres presents que el fet de disposar d'un o dos dies feiners menys suposa una diferència de 2,5 milions de viatges aproximats i per aquest motiu s'hagués pogut preveure un augment de gairebé 70 milions de viatges en el cas d'haver disposat de més dies laborables, això sense comptar amb altres afectacions com el temporal Glòria o interrupcions no previstes del servei i que també tenen un impacte rellevant en el total de viatges previstos.

Finalitzada l'exposició principal, intervé en el senyor Joan Prat i Trapé per apuntar que de les dades oferides manquen les dades d'algun operador important com el que presta el servei en la localitat de Terrassa.

En resposta, intervé el senyor Pere Torres Grau per indicar que de les dades que es presenten encara resten pendents per traslladar a l'Autoritat del Transport Metropolità (en endavant ATM) entre el 10 i el 15% dels operadors així com alguns operadors petits de tipus urbà o interurbà que tenen dificultats per quadrar les seves xifres. De fet, aquesta manca de la disponibilitat de les dades tindrà data de caducitat amb la implantació del projecte T-mobilitat.

Malgrat aquest fet, el senyor Pere Torres Grau s'avança al següent punt de l'ordre del dia per indicar que malgrat totes les modificacions realitzades en la tipologia dels títols de transport, així com l'abaratiment de la T-usual i de la T-jove, no s'ha experimentat una disminució dels ingressos i per tant els indicadors ens ofereixen dades tranquil·litzadores. De fet, en les estimacions dels mateixos operadors es preveia un increment d'ingressos provocat per l'efecte de l'inici dels títols unipersonals en el pròxim mes de març i per tant aquest efecte tampoc serà visible ni en el mes de gener i febrer d'aquest any.

b. Seguiment Sistema Tarifari Integrat gener 2020

En relació amb aquest apartat de l'ordre del dia, el senyor Miquel Lamas Sánchez pren novament la paraula per informar els membres assistents que les dades disponibles del mes de gener de 2020 no suposen cap notícia rellevant, únicament destacant la desaparició de la recaptació per determinats títols i el fort increment d'altres. Les dades d'aquest mes de gener mostren una disminució de la recaptació dels títols T-10, T-50/30, T-70/30 i T-trimestres a favor dels títols T-mes, T-jove, títols bonificats i d'altres títols.



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 11/05/2020, Isidre Gavín Valls
 11/05/2020

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

Data creació còpia:
 11/05/2020 13:37:17
 Data caducitat còpia:
 11/05/2023 00:00:00
 Pàgina 3 de 28

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100



A continuació, el senyor Manuel Valdés López consulta si el títol de transport T-mes substitueix l'antiga T-50/30. I en resposta, el senyor Pere Torres Grau manifesta en sentit positiu i apunta que el pròxim mes de març s'adaptaran les nomenclatures dels documents de seguiment per aclarir aquests aspectes.

Seguidament, intervé novament el senyor Manuel Valdés López per descartar que tot i els canvis produïts en la gamma de títols de transport existents, s'ha mantingut la recaptació.

A continuació, intervé el senyor Joan Prat i Trapé per demanar aclariment respecte a l'increment exposat d'un 76,79% de la recaptació per títols de transport de 6 zones.

En resposta, el senyor Miquel Lamas Sánchez informa que aquesta dada prové de la declaració d'un dels subministradors de títols T-10 de 6 zones que no es disposaven l'any passat i que s'havien de regularitzar. És per tant, una dada resultant de traslladar unes xifres del mes de desembre de l'any anterior i que en l'acumulatiu de l'any passat i l'actual provoquen aquest fort increment.

En relació amb aquesta qüestió, el senyor Pere Torres Grau consulta al senyor Miquel Lamas Sánchez si per tant aquesta dada prové d'una disminució de 300.000 títols que ara s'actualitzen. Altrament, la senyora Mayte Castillo Vizcaino apunta que per tant les dades oferides no poden ser comparables.

En resposta, el senyor Miquel Lamas Sánchez afirma que la dada oferida del mes de gener era efectiva, i que ara només s'ha compensat per tal d'adequar-se a la situació de la recaptació real.

Així i tot, en resposta a la senyora Mayte Castillo Vizcaino, el senyor Pere Torres Grau assenjala que aquesta dada només suposa entre l'1% i el 2% del total de recaptació del sistema.

Continuant amb la seva exposició, el senyor Miquel Lamas Sánchez remarca que de les dades lliurades es desprèn l'assoliment de l'efecte pretès del canvi disruptiu en els preus amb la baixada del 25% dels preus de la T-mes i de la T-jove, així com l'evident augment del nombre de validacions de la T-usual.

En relació amb aquest punt, intervé novament el senyor Manuel Valdés López per confirmar que la intenció del pla de nous títols era incentivar l'augment dels ingressos i que la tendència disponible ens demostra que l'acció adoptada va ser adequada.

En resposta, pren novament la paraula el senyor Pere Torres Grau per indicar que l'anterior actuació buscava també la no disminució dels ingressos. En aquest sentit, el senyor Manuel Valdés López indica que precisament la linealitat dels ajustaments permetrà preveure nous marges per ajustaments futurs.

Seguidament, intervé novament el senyor Pere Torres Grau per apuntar que precisament el títol de transport T-mes capta els antics viatgers de T-50/30, T-trimestre i T-10, fet que provoca l'augment de gairebé 900.000 viatges més, dada novament positiva.

A continuació, pren la paraula el senyor Miquel Lamas Sánchez per informar que pel que fa a la T-mes bonificada, les validacions no estan diferenciades i per tant aquest càlcul s'haurà



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 4 de 28



d'ajustar en els pròxims mesos. De fet, segons indica el senyor Pere Torres Grau, la disminució de les validacions de la T-mes bonificada per aturats en tot cas serà una dada positiva.

En un altre ordre de coses, intervé el senyor Joan Prat i Trapé per consultar la causa de l'augment dels títols de transport de 5 a 6 zones. En resposta, el senyor Miquel Lamas i Sánchez indica que la causa és bàsicament a conseqüència de la T-verda. Concretament, el senyor Pere Torres Grau apunta que la T-verda es concep com un títol de transport de 6 zones.

Seguidament intervé novament el senyor Joan Prat i Trapé per consultar la causa de l'augment dels títols de transport, concretament de 5 zones. En resposta, el senyor Miquel Lamas Sánchez indica que el comportament dels títols de transport de 5 zones és un comportament incert i que en el còmput global del sistema té un impacte petit. En tot cas, recorda que són dades del passat mes de gener i que per tant no es pot arribar a conclusions fermes sobre l'estat de la situació.

Continuant amb la seva exposició, el senyor Miquel Lamas Sánchez informa els membres assistents que en relació amb les validacions del sistema ens estem movent amb els mateixos indicadors. Únicament sí que s'ha identificat un canvi dels títols de transport multiviatges i que representen un total del 34% del pes total del sistema, quan abans era un indicador molt menor, dada que ens demostra una afectació en els diferents operadors.

Tot seguit, intervé el senyor Manuel Valdés López per apuntar que podria ser útil portar una comparativa dels anteriors títols amb els actuals i poder identificar valors de canvi. Per tant, seria útil adaptar en aquest sentit els quadres presentats.

Finalment i, abans de donar per acabada la seva presentació, el senyor Miquel Lamas Sánchez indica que respecte a la 7a corona no hi ha cap notícia destacable. En síntesi, respecte del seguiment del sistema tarifari integrat del mes gener d'enguany les dades ofertes presenten un marc estable d'actuació.

A continuació, pren la paraula el President del Comitè Executiu per traslladar la possibilitat d'introduir algun nou comentari dels membres assistents respecte d'aquest ordre del dia. En resposta, pren la paraula el senyor Joan Prat i Trapé per indicar que les dades relatives a les localitats de Rubí i Mataró oferides no són del tot exactes, havent de preveure un valor del 4%. Respecte d'aquesta qüestió, el senyor Pere Torres Grau apunta si aquest 4% indicat és una estimació o una dada degudament justificada de l'Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (en endavant AMTU). En resposta, el senyor Joan Prat i Trapé indica que ara com ara és una estimació, acordant traslladar aquesta dada a l'ATM una vegada estigui degudament justificada.

Finalment, el senyor Miquel Lamas Sánchez indica que cal tenir en compte els dies no feiners per tal d'informar de dades el més objectives possibles.

c. Seguiment demanda gener 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 gener, la qual ha disminuït en un - 0,5% respecte a l'any anterior. En el mes de referència, s'ha registrat en el



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 5 de 28



sistema un nombre total de 88,2M viatges acumulats. Així mateix, indica que la taxa anual mòbil en la demanda de transport públic és d'1.056,422 milions de viatges.

Segons mostren les dades lliurades, amb caràcter general la demanda del mes gener dels diferents operadors ha experimentat un descens entorn del -0,5%. Aquesta disminució ha estat més rellevant en els casos de l'operador Rodalies de Catalunya (Renfe) i Tramvia, situant-se el decrement de la demanda en un -5,9% i un -5,2% respectivament. En aquest sentit, el senyor Miquel Lamas Sánchez informa que han afectat negativament a la demanda els efectes de la climatologia adversa principalment a conseqüència de la borrasca Glòria i l'efecte calendari en disposar d'un dia feiner menys respecte el mes de gener de l'any 2019.

d. Modificació annex reglament de la Mesa de la Cambra 2020

En relació amb aquest apartat de l'ordre del dia, continua la seva exposició el senyor Miquel Lamas Sánchez per informar els membres assistents de les modificacions que es proposen introduir en l'annex del Reglament de la Cambra de Distribució dels Ingressos de la Integració Tarifària i que afecten concretament a:

- Establir la tarifa de referència en 0,71688€, el que suposa un increment del 1,83% respecte a l'increment de tarifes de l'any 2020.
- Establir els percentatges de despeses a retenir en un 5,5% sobre les distribucions de viatgers integrats, a excepció de la T-16 (en front del 4,5% anterior) per fer front al Centre d'Atenció i Informació (en endavant CAI), nous canals de comercialització i adaptació de les màquines de vendes i es manté el 1,5% per fer front a les despeses de l'ATM.
- Assignar 0,8€ de reserva de la T-dia per validació per fer front als dos viatges amb dret a accés a la T1 i T2 de la L9 (sense variació) i assignar 0,4€ per títol venut de T-dia per despeses del transport públic.
- Continuar retenint 0,04€ per desplaçament de cada títol per fer front al pagament de validacions de T-16, T-verda i tarifa de gestió a liquidar a SOC mobilitat.
- Liquidar la targeta T-verda a preu de T-usual de 3 zones (similar al preu de T-trimestre de 3 zones).
- Distribuir les validacions de T-16 a preu de la T-jove d'1 zona.
- Reassignar el nombre de desplaçaments dels títols T-usual, T-jove d'1 zona i els títols equivalents de famílies monoparentals i nombroses.

A continuació pren la paraula el senyor Pere Torres Grau per indicar que la modificació de l'annex del Reglament de la Cambra de Distribució dels Ingressos de la Integració Tarifària el que pretén és una redistribució racional dels ingressos a repartir entre els diversos operadors. Tal com ha indicat el senyor Miquel Lamas Sánchez, en la determinació d'aquestes modificacions no hi ha hagut cap oposició en la Mesa de la Cambra de distribució d'ingressos i per tant es disposa de la seva aprovació.

Concretament, recorda que la reserva de 0,8€ de la T-dia es revertirà directament al manteniment de la L9, així com un 0,4€ es destinarà a fer front a despeses del transport públic. Altrament, es continua retenint 0,04€ per desplaçament de cada títol de pagament per compensar les validacions de T-16, T-verda i la tarifa de gestió a liquidar amb la societat contractista del projecte T-mobilitat. Tanmateix, es liquida la T-verda al preu T-usual de 3 zones i per tant amb un preu similar al de la T-trimestre de 3 zones. Així mateix, es proposa distribuir les validacions de la T-16 a preu de T-jove d'1 zona, atès que existeix un desequilibri en l'elevat preu a pagar actualment per una T-16 en el marc de la Mesa de la Cambra.



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 11/05/2020, Isidre Gavín Valls
 11/05/2020

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

Data creació còpia:
 11/05/2020 13:37:17
 Data caducitat còpia:
 11/05/2023 00:00:00
 Pàgina 6 de 28

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100



Finalment es proposa reassignar el nombre de desplaçaments dels títols T-usual i T-jove d'una zona i equivalent de T-FM/FN.

Tenint en compte l'anterior proposta, el senyor Pere Torres Grau continua amb la seva intervenció confirmant que la proposta presentada ha estat consensuada i acceptada en la mateixa Mesa de la Cambra. Així i tot, indica que el consorci de l'ATM ha tingut constància que la distribució a distribuir del passat mes de gener ha disminuït considerablement. Aquest fet, tot i ser cert, tampoc reflecteix la realitat dels ingressos del sistema al respecte.

En aquest sentit, indica que tot i que ha augmentat la T-usual, aquesta és hereva del títol de transport de la T-mes que es compensava en la Mesa de la Cambra dividint el preu del títol de transport pel valor de 81, atès que es considerava que aquest era el valor mitjà de viatges. Tal com ja s'ha comentat anteriorment, el senyor Pere Torres Grau recorda que a l'absorbir aquest títol, la T-Trimestre i la T-50/30 ja no es pot mantenir el valor mitjà de viatges a 81. Per aquest motiu, s'ha modificat el valor mitjà de viatges de 81 a 51 i per tant la compensació a distribuir augmenta. En aquest sentit, apunta que aquesta modificació serà aplicable una vegada s'aprovi però que ho serà amb caràcter retroactiu, regularitzant-se la diferència addicional en les previsions del mes de febrer.

Tot i que aquesta situació s'ha explicat i justificat al conjunt d'operadors, el senyor Pere Torres Grau té constància que hi han operadors que s'han oposat a aquesta mesura, malgrat que segons el seu parer, de manera injustificada. A més afegeix que la modificació de l'annex obeeix a la necessitat de posar-hi racionalitat i proporcionalitat respecte de la distribució d'ingressos de la T-16, no resultant adequat que s'abonés més import per la T-16 que per un títol de transport com la T-jove o T-usual. Aquesta situació potser suposarà menys ingressos a alguns operadors però que els hi correspondrà compensació per altres vies o bé d'altres de fet no rebran compensació, havent de sol·licitar i d'acreditar que en qualsevol cas la mereixen.

Continuant amb la seva exposició, el senyor Pere Torre Grau indica que la modificació proposada permetrà solucionar els buits de despeses existents i no degudament controlats respecte dels títols T-16 i T-verda, en ambdós supòsits a conseqüència del seu èxit en la seva recaptació, no previstos quan es van crear les mesures adequades per compensar a l'ATM com administració responsable d'aquests títols. Concretament especifica que la T-verda és més limitada en els seus efectes, al contrari que la T-16, però que a conseqüència de l'eliminació del seu preu d'adquisició en el Consell d'Administració de data 12 de desembre de 2019, resultava del tot necessari introduir mesures de racionalitat i proporcionalitat en el sistema de distribució dels ingressos.

Paral·lelament, el senyor Pere Torres Grau indica que un altre assumpte és l'increment de la retenció que en principi no afecta aquells operadors que disposen d'un contracte programa de compensació de dèficit. Concretament identifica als operadors interurbans competència de la Direcció General de Transport atès que aquests operadors no disposen d'un contracte programa com la resta d'operadors i a on es preveu una compensació per aquests supòsits. De fet, es va constituir un Comitè Tècnic per analitzar aquesta situació i quantificar les possibles compensacions a realitzar. El resultat obtingut va ser d'aproximadament 325.000 euros anuals en el conjunt del sistema, per bé que serà necessari preveure la realitat d'aquest impacte i les possibles solucions a fi que aquesta administració no surti perjudicada.

Com a conclusió, el senyor Pere Torres Grau remarca que les anteriors explicacions justifiquen la presa d'una sèrie de mesures que trenquen alguns hàbits però que s'han hagut

Acta Comitè Executiu 2020/1
19 de febrer de 2020

7



Doc. original signat per:
Alvaro Ramirez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavin Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVV64205G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 7 de 28



de prendre per tal de contribuir a racionalitzar els costos i la sostenibilitat del sistema, canvis que, en el seu conjunt, no justifiquen una queixa substanciada per part de les entitats participants en la Mesa de la Cambra de Distribució dels Ingressos de la Integració Tarifària.

Finalitzada la intervenció del senyor Pere Torres Grau, intervé el senyor Joan Maria Bigas i Serrallonga per consultar si la compensació del CAI ja estava prevista anteriorment. En resposta, el senyor Pere Torres Grau indica que aquesta despesa s'havia previst a càrrec del sistema i per tant aquesta és la via adequada per portar-la a terme.

Seguidament, el senyor Joan Maria Bigas i Serrallonga consulta si la retenció del 0,04 € ja es realitzarà al mes de gener i com es preveu realitzar tenint en compte que les validacions ja han començat. En resposta, el senyor Miquel Lamas Sánchez indica que si s'aplica de cop podria suposar un trasbals en els càlculs habituals del sistema.

Tot seguit, intervé el senyor Jaume Garcia i Soler per indicar que part de la seva operadora es planteja la possibilitat de poder rebaixar la retenció, així com poder realitzar liquidacions mensuals en comptes de trimestrals per qüestions únicament de viabilitat de tresoreria. Entrant en detall, indica que la seva proposta és rebaixar la retenció al 0,035%, resultant més que suficient aquesta previsió d'acord amb els càlculs realitzats per la seva part.

En resposta, el senyor Pere Torres Grau i Miquel Lamas Sánchez consideren que els càlculs realitzats per aquest consorci permeten rebaixar aquesta retenció a la proposta plantejada i per tant proposen la seva reducció a 0,035 € a la resta de membres presents que voten favorablement a l'esmentada reducció, excepte el senyor Joan Prat i Trapé. Tot i que, per qüestions tècniques, el Director general indica que s'implementarà tan aviat com es resolguin els requisits tècnics que ho facin possible. Mentrestant, es continuarà aplicant la retenció de l'any passat prevista i quantificada en 0,04 €.

Altrament, el senyor Jaume Garcia i Soler indica que, a més de la modificació de l'Annex del Reglament de la Mesa de la Cambra de Distribució dels Ingressos de la Integració Tarifària, caldrà adaptar el mateix Reglament d'acord amb la darrera Addenda formalitzada en el marc del projecte T-mobilitat.

En relació amb aquest assumpte, el senyor Pere Torres Grau indica que precisament el dia d'avui s'ha formalitzat la segona addenda de modificació i reequilibri del projecte T-mobilitat, acceptant aquesta administració que en el cas de nou retard en la implantació del projecte i que el mateix resulti atribuïble a les administracions consorciades a l'ATM, a través de la Mesa de la Cambra de Distribució dels Ingressos de la Integració Tarifària es farà front al pagament del servei del deute en favor de la societat contractista fins que es regularitzi. Aquest fet suposa, com en altres modificacions, una necessitat d'ajustar el Reglament existent, però no suposa en cap cas un criteri nou que no s'hagués previst ja en la primera modificació contractual portada a terme en l'exercici 2017. En relació amb la proposta de rebaixa de la retenció al 0,035 €, el senyor Pere Torres Grau indica que el que suposarà és que hi haurà més disponibilitat en el compte corrent de l'ATM, en favor del compte corrent dels operadors.

En relació amb aquesta qüestió, el senyor Miquel Lamas Sánchez indica que els operadors tampoc volen que es posi en perill la tresoreria de l'ATM, podent estudiar si la distribució es podria realitzar amb caràcter bimensual enlloc de cada quatre mesos.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 8 de 28



A continuació, pren la paraula el senyor Joan Prat i Trapé per informar que en nom de l'AMTU i del seu President s'ha manifestat reiteradament la disminució manifesta d'ingressos provocats per la darrera modificació tarifària, així com derivats, entre d'altres per la proposta de modificació de l'annex del Reglament de la Mesa de la Cambra. Informa en aquest sentit que reunits amb els municipis associats i amb els seus representats polítics s'ha constatat una queixa evident per les propostes plantejades, així com per la manca d'informació adequada en contingut i en temps. Concretament, recorda que la darrera aprovació tarifària es va executar sense haver parlat amb la seva associació, així com el canvi de l'Annex del Reglament que es proposa no s'ha permès el seu estudi amb temps suficient per calcular el seu impacte, preveient ara com ara una estimació que pot suposar una disminució de recaptació aproximada d'1,5 M€, tot i que per a la T-16 li correspondria 1M€, això sense preveure la possibilitat d'un major increment d'ús ni per l'execució de les accions relatives a les noves emissions. Per tant, de la manera en que es planteja la modificació de l'Annex aquesta pèrdua d'ingressos anirà a càrrec de les administracions municipals o ajuntaments sense explicacions prèvies ni necessàries i per tant amb la queixa manifesta d'ajuntaments rellevants com el de les localitats de Terrassa o Sabadell.

Continuant amb la seva exposició, el senyor Joan Prat i Trapé per informar que per part de l'AMTU no discuteix la raonabilitat de la reserva per fer front al pagament de les validacions de la T-16, sinó l'oportunitat del moment en què es vol fer, una vegada els pressupostos romanen tancats. En aquest sentit, la T-16 es finançarà amb els 0,04€ que altrament també s'emprarà per a fer front de la tarifa de gestió a liquidar amb la societat contractista del projecte T-mobilitat, situació que per a l'any 2020 no s'havia previst. Per tant, la proposta que vol traslladar l'AMTU és preveure que la tarifa de gestió a aplicar sigui la mateixa que la prevista per l'exercici anterior 2018-2019 per aquells títols que no entrin en joc encara amb la T-mobilitat i per aquells que sí, aplicar aquesta retenció proposada.

Altrament avança que s'haurà de veure com evoluciona la tarifa mitjana ponderada, estimant aproximadament un impacte de 150.000-500.000 euros a conseqüència de la nova política tarifària. Així mateix, avança que se sol·licitarà la constitució d'una Comissió Tècnica per avaluar aquesta situació, així com una anàlisi dels títols socials no integrats.

Per totes les raons anteriorment exposades, el senyor Joan Prat i Trapé manifesta que malauradament en representació de l'associació AMTU no pot votar positivament la proposta de l'Annex del Reglament Mesa de la Cambra de Distribució dels Ingressos de la Integració Tarifària, veient-se obligat a votar en contra.

En resposta, pren la paraula el senyor Pere Torres Grau per manifestar que resulta necessari que totes les administracions puguin adaptar-se als canvis i més quan les modificacions proposades ho són per a la sostenibilitat i millor distribució del sistema. Concretament indica que tots els agents intervinents en el sistema de transport públic haurien de plantejar les seves queixes de forma substanciada o almenys de forma proporcionada i solidària amb la resta d'administracions participants. Les queixes plantejades tot i resultar legítimes no tenen en compte les inversions realitzades per a noves línies gratuïtes d'àmbit municipal o les ajudes en 0,60 € per jove que utilitza el transport local i que fins ara anaven a càrrec del sistema competència d'aquest consorci pel simple fet d'haver-se integrat en el Sistema Tarifari Integrat. En aquest sentit, és rellevant preguntar-se quantes administracions municipals han augmentat els seus serveis per a menors usuaris de la T-16 i presten els mateixos serveis de l'any passat. Així mateix, el senyor Pere Torres Grau planteja als assistents quin impacte té llavors en la tresoreria municipal aquesta reducció que no eliminació de la retenció per desplaçament.

Acta Comitè Executiu 2020/1
19 de febrer de 2020

9



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 9 de 28



Continuant amb la seva intervenció, el senyor Pere Torres Grau planteja la possibilitat de no incloure la T-16 en aquells municipis que es considerin perjudicats per aquesta proposta, podent utilitzar aquests títols aquells menors que facin un ús interurbà però no un ús del transport urbà o local d'aquell municipi. Altrament, també es pot plantejar compensar aquells municipis perjudicats, mitjançant la subvenció directa de 7M€ aportada per aquesta administració a l'associació de l'AMTU i per tant que aquestes compensacions s'executin dins dels 7M€ ja previstos en l'esmentat acord de col·laboració. En resposta, el senyor Joan Prat i Trapé manifesta que aquesta podria ser una solució i s'ha de tractar tots aquests punts en la comissió AMTU-ATM creada en el passat Consell d'administració.

En aquest sentit, el senyor Pere Torres Grau conclou la seva intervenció indicant que la principal competència d'aquesta administració és la de preocupar-se pel sosteniment del sistema de transport públic d'un mode racional, proporcional i solidari i per aquest motiu determinades administracions haurien de poder plantejar les seves polítiques locals en una visió de conjunt del sistema i més quan estan participant del mateix Sistema Tarifari Integrat.

En resposta, intervé novament el senyor Joan Prat i Trapé per indicar que, tenint en compte l'anterior, caldria obrir debat on els municipis participants de l'AMTU poguessin gaudir d'un major nivell de participació.

En relació amb aquesta proposta, el senyor Pere Torres Grau manifesta que el debat i totes aquelles reclamacions podran estudiar-se adequadament quan les esmentades administracions aportin recursos per a les seves polítiques i per al sosteniment del mateix sistema de transport públic. Seguidament, intervé novament el senyor Joan Prat i Trapé per remarcar que precisament per aquest motiu resulta necessari constituir una comissió tècnica al respecte. Intervé novament el senyor Pere Torres Grau per indicar que la Comissió ja estava prevista igual que amb la Comissió Tècnica de la Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (en endavant FECAV) i només cal determinar els seus membres i data de sessions.

Tot seguit, el President del Comitè Executiu manifesta que tots els membres assistents són coneixedors que el sistema de transport públic és un sistema tensat i que no es pot pretendre que ho assumeixi tot, havent de compartir-se solidàriament i proporcionalment entre tots els seus participants, administracions i operadors, aprofundint en el debat i el diàleg.

En resposta, intervé novament el senyor Joan Prat i Trapé per advertir que les actuacions a realitzar han d'anar lligades amb la millora del sistema de finançament del transport públic, igual que estan portant a terme altres administracions, com per exemple, amb el recàrrec de l'IBI. Pren la paraula novament el President del Comitè Executiu per manifestar que precisament la Comissió Tècnica hauria d'estudiar una estructura d'ingressos de forma permanent i pel conjunt del sistema i no només del sistema bàsic i de les seves majors obligacions, sinó per a la generació de noves cobertures, tot tenint en compte les capacitats reals de les administracions i el seu equilibri.

En relació amb aquesta manifestació, intervé novament el senyor Pere Torres Grau per recordar que des de l'ATM la seva preocupació principal és el sosteniment global del sistema així com que les aportacions necessàries per a aquest sosteniment no vagin a càrrec exclusivament dels usuaris. Per aquest motiu s'estudien noves figures impositives que puguin cobrir aquestes noves necessitats de les administracions públiques. En el marc Europeu no trobem uniformitat respecte de les opcions emprades per instrumentalitzar



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 11/05/2020, Isidre Gavín Valls
 11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
 11/05/2020 13:37:17
 Data caducitat còpia:
 11/05/2023 00:00:00
 Pàgina 10 de 28



aquestes noves figures impositives, o bé impostos sobre els ciutadans o bé sobre les empreses i la seva facturació. A més apunta que el marc polític actual no permet desxifrar una opció clara d'actuació i per això des de l'ATM es veu més factible poder reclamar majors increments en les aportacions per part de les administracions públiques, exemple evident les aportacions de l'Administració General de l'Estat cap a l'ATM. En aquest sentit remarca que aquest és el motiu de l'anàlisi de noves figures fiscals que permetin l'ampliació d'ingressos que permetin donar cabuda a majors necessitats sense majors aportacions per part de les administracions. De fet, apunta que el sistema de transport públic requereix més recursos ateses les noves necessitats. La contradicció és trobar-se amb nous reptes i objectius emmarcats en estructures pressupostàries obsoletes i per tant la major necessitat d'increments ha de passar per la supressió d'aquestes estructures i polítiques instaurades.

A tall d'exemple, el senyor Pere Torres Grau indica que actualment el gruix més gran de subvencions ho són per a combustibles fòssils en comptes de per a energies renovables i això ha de canviar. Les administracions competents som responsables de proporcionar un transport públic que sigui el mitjà habitual i normalitzat de la mobilitat del ciutadà. Per aquest motiu, considera que les administracions han de tenir capacitat i voluntat de plantejar propostes concretes que poden realment executar i decidir llavors sobre aquestes. Per exemple, l'assumpte de l'IVA va ser una fita assolida per la tasca coordinada entre les administracions implicades i per tant aquesta estratègia d'actuació conjunta que va obtenir resultats reals, s'ha de poder traslladar al conjunt d'actuacions presents i de futur. Aquest i no un altre, segons indica el senyor Pere Torres Grau, és la proposta de modificació de l'Annex del Reglament de la Mesa de la Cambra de Distribució d'Ingressos, és a dir, l'anàlisi dels costos per tal que resultin més eficients i la inclusió de proporcionalitat i racionalitat no per distribuir menys ingressos sinó per a una millor redistribució.

A continuació intervé el senyor David Saldoni de Tena per informar que efectivament té coneixement de diversos operadors que els hi han manifestat aquest posicionament el passat mes de gener amb l'objectiu de clarificar aquests dubtes i poder-ho aclarir de forma adequada.

Tot seguit, el senyor Pere Torres Grau consulta si en el total de la distribució es pot quantificar en un 11% menys respecte de l'anterior marc de distribució. En resposta el senyor Miquel Lamas i Sánchez indica que si es calculen de forma conjunta els conceptes de recaptació, tarifa integrada i compensació no es produeix cap disminució en els ingressos als operadors.

En relació amb aquest aspecte, pren la paraula novament el senyor David Saldoni de Tena per indicar que en principi pels mateixos viatges es rebrà menys. En resposta, el senyor Pere Torres Grau indica que si es parla de tarifes mitjanes, aquest fet no suposa un increment de costos. De fet, a intervenció del senyor Miquel Lamas i Sánchez, els càlculs generals presentats ens indiquen que fins i tot perceben una lleugera millora en els seus ingressos.

En resposta, el senyor David Saldoni de Tena consulta les raons que llavors han portat als operadors a les seves queixes i conclusions. Per aquest motiu, intervé novament el senyor Pere Torres Grau per advertir que les administracions també haurien de ser responsables de donar resposta adequada en el moment que se'ls hi plantegen aquestes queixes. De fet, tota queixa hauria d'haver-se analitzat degudament abans que aquesta prosperi o escali. A més afegir, indica que l'anterior exercici 2019, tot el conjunt d'operadors van rebre l'anterior exercici tots els seus ingressos a temps, quan mai arribaven a cobrar a temps i malgrat les dificultats que en el marc de la tresoreria de l'ATM suposava aquesta situació. En aquest



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 11/05/2020, Isidre Gavín Valls
 11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
 11/05/2020 13:37:17
 Data caducitat còpia:
 11/05/2023 00:00:00
 Pàgina 11 de 28



sentit, els costos financers també s'haurien de comptabilitzar dins del còmput total de les compensacions rebudes respectes exercicis anteriors.

A continuació, pren la paraula novament el President del Comitè Executiu per concloure que aquest assumpte es complex i, atès que hi ha una obligació de les administracions al respecte, caldrà objectivar qualsevol canvi que es produeixi. En resposta, intervé novament el senyor Pere Torres Grau per tal d'indicar que precisament el mecanisme que permet objectivar el marc d'actuació és el Reglament de la Mesa de la Cambra de Distribució d'Ingressos. Tenint en compte aquest marc i la realitat del sistema de transport públic i el seu finançament, manifesta novament que les queixes plantejades continuen resultant no degudament substanciades, motiu pel qual mostra novament la seva oposició a aquestes d'acord amb tot l'exposat anteriorment.

Tot seguit, intervé novament el senyor David Saldoni de Tena per remarcar que s'haurà de plantejar clarament l'escenari mitjançant una anàlisi detallat de la situació.

Abans de finalitzar aquest punt de l'ordre del dia, el President del Comitè Executiu insta a què se solucionin els dubtes plantejats en el marc de la Comissió tècnica com a mecanisme propi i més adequat per avançar una solució consensuada.

Finalment, a mode de recordatori i abans de procedir a la votació, el senyor Pere Torres Grau i Miquel Lamas Sánchez acorden modificar l'Annex del Reglament de la Mesa de la Cambra i rebaixar la retenció discutida en aquesta sessió a 0,035 €, tot i que, per qüestions tècniques, el Director general indica que s'implementarà tan aviat com es resolguin els requisits tècnics que ho facin possible. Mentrestant, es continuarà aplicant la retenció de l'any passat prevista i quantificada en 0,04 €.

D'acord amb tot l'exposat, el Comitè Executiu, amb el vot en contra del senyor Joan Prat i Trapé i el vot favorable de la resta d'assistents amb dret de vot, pren -per majoria simple dels seus membres- el següent acord:

"Atès que cal actualitzar el Reglament de la Mesa de la Cambra per aquest exercici 2020.

Vista la proposta de modificació de l'Annex del Reglament de la Mesa de la Cambra que s'adjunta en annex.

S'ACORDA

APROVAR la modificació de l'Annex del Reglament de la Mesa de la Cambra de Distribució d'Ingressos que s'acompanya."

3. REGLAMENT T-16

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Miquel Lamas Sánchez per abordar la proposta que dona compliment a l'acord adoptat al Consell d'Administració de data 12 de desembre de 2019 i que determina la gratuïtat de la primera emissió del títol de transport de la T-16 i per tant amb afectació a l'article 4 i 13, respecte a



Doc.original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 12 de 28



la primera emissió del títol i la primera emissió del títol en supòsits de guarda i custòdia compartida.

A continuació pren la paraula el senyor Pere Torres Grau per afegir que la gratuïtat d'aquest títol de transport ha provocat un augment en la seva demanda.

Tot seguit, intervé el senyor Joan Maria Bigas i Serrallonga per manifestar que vol posar en relleu un efecte comparatiu de greuge amb els títols de tarifació social metropolitana i la T-16, en tant respecte d'aquests títols només es té dret a la gratuïtat de la primera emissió en relació amb el compliment de determinats paràmetres de renda i que per tant s'haurien d'adaptar criteris homogenis respecte del conjunt de títols socials del sistema.

En resposta el President del Comitè Executiu indica que aquesta qüestió canviarà amb el projecte T-mobilitat. Tot seguit, el senyor Pere Torres Grau indica que aquesta qüestió és independent del projecte T-mobilitat i que s'està analitzant internament. De moment informa que no s'ha rebut cap queixa al respecte.

A continuació pren la paraula el senyor Joan Prat i Trapé per apuntar que es podria plantejar l'eliminació de la transmissió d'aquests títols amb un nou model de funcionament i de cessió. En resposta, el senyor Pere Torres Grau informa que efectivament aquesta qüestió és conseqüència de la vinculació a les targetes magnètiques i a les dificultats que es troben les administracions públiques respecte principalment de la seva distribució, la necessària preparació i adjudicació mitjançant el respectiu procediment de contractació pública i les limitacions actualment existents en els tràmits de lliurament de la documentació, problemàtiques que en un futur hauran d'adaptar-se als tràmits electrònics.

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

“Atès que el Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (en endavant ATM), reunit en sessió ordinària en data 1 de desembre de 2008, va acordar crear un títol de transport anual integrat d'1 zona, anomenat targeta T-12, com un títol de transport personal per a menors de 4 a 12 anys, que permet fer de forma gratuïta un nombre il·limitat de desplaçaments en els mitjans de transport integrats dins de la zona tarifària de residència del menor.

Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió ordinària de 17 de juliol de 2009, va ratificar l'aprovació del Reglament d'utilització de la targeta T-12 per part del Comitè executiu de l'ATM de data 20 de maig de 2009.

Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió ordinària de data 17 de juny de 2010, va aprovar el sistema i l'operativa de renovació de la targeta T-12, tot aprovant el nou Reglament d'utilització de la targeta T-12 per tal de donar compliment a l'esmentat acord.

Atès que en el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió ordinària de data 19 de desembre de 2011, va acordar aprovar l'ampliació de l'edat d'utilització de la targeta T-12 fins als 13 anys inclosos a partir de l'1 de gener de 2012.

Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió ordinària de data 22 d'abril de 2015, va acordar aprovar el nou Reglament de la targeta T-12, per tal de donar compliment als requeriments del Síndic de Greuges de Catalunya respecte a



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 13 de 28



la possibilitat d'emetre dues targetes T-12 en el cas de fills/es menors de pares en situació de custòdia compartida.

Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió ordinària de data 23 de desembre de 2015, va acordar aprovar l'ampliació de l'edat d'utilització de la targeta T-12 fins els 14 anys inclosos a partir de l'1 de gener de 2016, així com l'aprovació del nou Reglament de la targeta T-12 per tal de donar compliment a l'esmentat acord.

Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió ordinària de data 11 d'octubre de 2016, va acordar aprovar el nou Reglament de la targeta T-12 per tal de modificar els seus articles 2 i 5 i preveure així la possibilitat de sol·licitar l'alta o la identificació del menor de 14 anys titular d'una T-12 mitjançant el Llibre de Família i el DNI d'un dels tutors legals del menor.

Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió ordinària de data 14 de desembre de 2016, va acordar aprovar l'ampliació de l'edat d'utilització de la targeta T-12, passant a ser vàlida fins el 31 de desembre de l'any en què el/la menor compleixi els 16 anys. Així mateix, la targeta T-12 va passar a denominar-se T-16. Amb aquesta ampliació es va donar plena cobertura a l'escolarització obligatòria. Així mateix, i de cara a fer efectiu l'esmentat acord, es va aprovar el nou Reglament d'utilització de la targeta T-16.

Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió ordinària de data 26 d'abril de 2018, va acordar aprovar la modificació del Reglament d'utilització de la targeta T-16 a partir de la modificació dels seus articles 2, 5 i 9, per tal de preveure un procediment específic per a l'acreditació de la identitat dels menors transsexuals i donar així compliment a l'obligació en el foment de la igualtat derivada de la Llei 11/2014, així com ampliar el termini de vigència del bescanvi provisional en els supòsits de noves sol·licituds com a conseqüència de targetes deteriorades, passant de 30 dies a 45 dies i adequar-se així al termini real d'expedició de la targeta T-16. Per tal de donar compliment efectiu a l'esmentat acord, es va aprovar el nou Reglament de la targeta T-16.

Atès que el Consell d'Administració d'ATM, reunit en sessió ordinària de data 12 de desembre de 2019 ha acordat emetre la T-16 sense cobrar despeses de gestió i emissió per a primeres emissions.

Atès que per tal de donar compliment a l'acord anterior del Consell d'Administració d'ATM, els serveis tècnics de l'ATM han considerat necessari adaptar el Reglament d'utilització de la targeta T-16 mitjançant la modificació dels seus articles 4 i 13. Vista la proposta de modificació del Reglament d'utilització de la targeta T-16 que s'acompanya com annex.

S'ACORDA

Primer. - **RESTAR ASSABENTAT** de la proposta de modificació del Reglament d'utilització de la targeta T-16 a partir de la modificació dels seus articles 4 i 13, amb la finalitat d'emetre la T-16 sense cobrar despeses de gestió i emissió per a primeres emissions.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 14 de 28



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

4. INDICADORS DE CONJUNTURA ANY 2019

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Lluís Alegre i Valls per explicar detalladament la documentació lliurada. Tot seguit, introdueix els principals aspectes de la situació de l'economia catalana corresponents a l'any 2019.

En aquest sentint, destaca que l'economia catalana ha continuat creixent el segon quadrimestre de 2019 i l'atur es manté per sota dels nivells de finals de l'any 2008. Segons dades de l'IDESCAT, el PIB de Catalunya s'ha incrementat en un 2,0% el segon trimestre de 2019, igual que el conjunt d'Espanya i per sobre del conjunt de la Zona Euro l'increment del qual se situa en un 1,2%.

Pel que fa a la taxa d'atur del quart trimestre, ha estat del 10,5% a la província de Barcelona i igual pel conjunt de Catalunya, totes dues menors que el trimestre anterior. Es troba per sota dels nivells del 4 trimestre de 2008 i a menys de 3 punts del mínim de principis d'aquell any.

També destaca que tot i que la majoria d'indicadors de conjuntura analitzats són positius (construcció d'habitatges a Catalunya, hipoteques constituïdes, pernoctacions en hotels, trànsit, transport públic, etcètera). Les matriculacions de vehicles han caigut de l'ordre d'un -1,3%, les mercaderies al Port de Barcelona un -0,1%, així com el trànsit als accessos al Barcelonès que es manté sense variació respecte a l'any 2018.

En un context econòmic positiu, la mobilitat de les persones ha continuat creixent amb taxes superiors en transport públic que en transport privat. En aquest sentint, les dades mostren que l'ús del transport públic experimenta una variació interanual acumulada d'un 3,1% a Barcelona. Aquest increment s'accentua una mica més a l'ATM de Tarragona que creix un 3,8%. La resta creixen lleugerament per sota: Girona un 1,9% i Lleida un 2,5%.

Segons mostren les xifres, en el que portem de l'any 2019 l'augment del vehicle privat ha estat superior que l'increment del transport públic. Pel que fa a les autopistes de peatge, aquestes han incrementat un 1,3% a la Regió Metropolitana de Barcelona (en endavant RMB) i el mateix al conjunt de Catalunya (vehicles lleugers). Quant a les vies d'accés a Barcelona es mantenen amb el mateix trànsit que el 2018, i les concessions de peatge a l'ombra de la Generalitat han augmentat un 2,4% (vehicles lleugers).

Pel que fa al trànsit de l'aeroport de Barcelona ha incrementat un 5,0% respecte el 2018, superant ja els 52,6 milions de passatgers. L'aeroport de Girona cau un -4,3% trencant la tendència positiva dels darrers dos anys, el de Reus creix un 0,8% i finalment el de Lleida incrementa en un 28,9%.

En relació amb el trànsit de ferrocarril d'Alta Velocitat, aquest creix un 3,2%. L'estació de Sants augmenta 2,5%, mentre que les estacions de Girona i Figueres experimenten una pujada del 8,2% conjuntament, l'estació de Lleida creix un 8,3% i finalment l'estació del Camp de Tarragona s'incrementa en un 3,8%.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 15 de 28



Des dels inicis de la recuperació econòmica i fins a final de 2016, el creixement del transport públic ha estat semblant o per sota del creixement del trànsit viari. Durant 2017 el transport públic va créixer amb més força que el trànsit, però els darrers mesos de 2017 va patir caigudes en la línia del trànsit viari. A partir del segon quadrimestre de 2018 es va iniciar una desacceleració del trànsit viari i un increment del transport públic que s'ha mantingut durant 2019.

Respecte a la xifra de matriculacions de vehicles a la província de Barcelona, en el 2019 es consolida la tendència de renovació del parc cap a vehicles de gasolina i de combustibles alternatius en detriment dels dièsel. La sèrie històrica de matriculacions mostra com la renovació del parc ha crescut a un ritme sostingut molt alt des de principi de 2013 però sembla s'ha estancat des de finals de 2018. La xifra de matriculacions baixa un -1,3% respecte a 2018 a la província de Barcelona.

Les matriculacions tant a la província de Barcelona com a Catalunya el 2019 es produeixen de manera desigual en vehicles de gasolina i dièsel. Mentre les matriculacions de vehicles de gasolina a la província han augmentat un 8,9%, les de dièsel han baixat un -20,1%. Pel que fa a les matriculacions de vehicles de combustibles alternatius (vehicles elèctrics, GNC i híbrids), aquestes s'han incrementat des de 2017. El primer quadrimestre de 2019 representaven un 1,3% i actualment aquest percentatge ja és d'un 4,4%. En aquest sentit, l'entrada en vigor del Plan Moves el 16 de febrer de 2019 ha influït en l'esmentat creixement.

A continuació, el senyor Lluís Alegre i Valls explica que respecte al tràfic de mercaderies segueix una tendència positiva, destacant la incentivació per part de l'Administració cap a itineraris per carretera cap a vies més segures. També fa esment del creixement conjunt del tràfic de mercaderies del Port de Barcelona i Tarragona de l'ordre del 2,4%.

A més, el senyor Lluís Alegre i Valls, manifesta que el trànsit de vehicles pesants s'ha incrementat un 9,7% a les autopistes de peatge catalanes a causa de la prohibició de circulació de pesants per l'N-340 i l'N-240, que els obliga a encaminar-se per l'AP-7 i l'AP-2 (des de setembre de 2018). També explica que les vies amb peatge a l'ombra tenen un creixement més moderat i s'incrementen en un 2,0%.

Finalment, indica als membres assistents que en aquesta sessió s'ha lliurat una presentació resumida a petició expressa dels membres del Comitè Executiu. Igualment es lliurarà a través l'espai de compartició de documentació la versió extensa de l'estudi dels indicadors de conjuntura per a l'any 2019 per a la millor informació dels membres d'aquest Comitè.

5. ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES PER A LA MILLORA DE LA MOBILITAT AMB MOTIU DEL TANCAMENT ALS VEHICLES SENSE ETIQUETA A LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS DE LES RONDES

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula novament el senyor Lluís Alegre i Valls per explicar als assistents la documentació lliurada sobre les actuacions en infraestructures per a la millora de la mobilitat amb motiu del tancament als vehicles sense etiqueta a la Zona de Baixes Emissions (en endavant ZBE) de les rondes.

En relació amb l'actuació 1 referent a la millora de l'oferta de carrils bus als accessos de Barcelona, pel que fa a la B-23 (Sant Joan Despí-Barcelona), la mateixa està pendent de



Doc. original signat per:
Alvaro Ramirez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavin Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 16 de 28



l'acord de transferència de competències entre l'Estat i la Generalitat. Està previst que entri en funcionament l'any 2021.

Respecte de la qüestió de la C-31 aquesta és una proposta de millora que va partir de l'equip tècnic de l'ATM en el plantejament de preveure un carril bus a l'entrada de Barcelona. Per aquesta qüestió s'està estudiant amb els responsables de trànsit i de territori i sembla que serà viable la implantació d'un carril bus just abans de la bifurcació dels dos carrils actualment existents. Precisament indica que és una zona de menys congestió i pel que fa a transport públic hi ha molt de servei de transport públic i de caràcter discrecional. De fet, avança que s'estan realitzant simulacions i s'està acabant de concretar amb els equips tècnics responsables del servei català de trànsit, així com del Departament de territori.

Respecte d'aquesta qüestió, el senyor Pere Torres Grau indica que en aquesta proposta, l'ATM és un simple proponent atès que l'ATM no disposa de competències en la matèria.

A continuació, el President del Comitè Executiu indica que respecte de la C-245, l'estat de la respectiva licitació s'hauria d'actualitzar atès que ja ha avançat. Dada que el senyor Lluís Alegre i Valls pren nota per al seu seguiment.

Tot seguit, el senyor Manuel Valdés López consulta si la C-31 afecta alguna part de Barcelona, atès que en aquella zona hi ha una problemàtica d'autobusos i no es disposa de cap altra via per poder-ne fer ús. En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que afecta el carril actualment ja existent. Efectivament hi ha un tipus de carril bus per la part de dalt. Per aquest motiu, aquesta proposta suposa una millora de l'oferta de carril bus a Barcelona i que es proposa de forma conjunta amb diferents actuacions que s'han previst i que s'estan treballant conjuntament amb TMB com a línies prioritàries.

Al respecte, intervé el senyor Pere Torres Grau per indicar que actualment disposem de l'ordre de les tasques a realitzar però no del seu calendari. En relació amb aquest aspecte, el senyor Manuel Valdés López apunta que el calendari s'haurà d'adaptar als diversos tempos dels respectius procediments de contractació pública.

Reprent la seva presentació, el senyor Lluís Alegre i Valls indica als membres assistents que respecte de l'actuació quarta de subministrament d'informació en temps real de l'ocupació d'aparcaments d'enllaç, actualment ja s'estan utilitzant i s'està donant en obert aquesta informació, tot realitzant els tràmits necessaris per a la licitació dels següents treballs previstos.

En relació amb l'actuació 2 s'expliquen tres eixos de millora per a promoure l'ús del transport públic en superfície en els desplaçaments interns a Barcelona a partir d'una millora del servei. El primer eix consisteix en els carrils bus a millorar: són carrils bus que cal adequar-los als nous estàndards de disseny (amplades, ubicació i operació) així com estudiar reubicar-los a la primera posició amortitzant el cordó de serveis contigu. El segon eix consisteix en carrils bus a impulsar: carrers en què no només cal millorar el servei existent sinó també ampliar la capacitat. I per últim, el tercer eix consisteix en els carrils bus a duplicar: carrers en què la infraestructura existent és insuficient i cal donar més espai al servei de transport públic.

Pel que fa a l'actuació 3 es proposen fer petites actuacions de baix cost de millora de la velocitat comercial del bus, mitjançant carrils bus, punts d'avançament i trams amb prioritització semaforica a ciutats intermèdies de l'AMB. En concret es proposa aprofitar



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 17 de 28



l'amplada total de la calçada de l'N-150, Sabadell-Barberà del Vallès (sentit Barcelona), per encabir un carril bus, el qual no és completament continu i s'hi intercalen trams en ambdós sentits. També es proposa prioritització semafòrica a l'Estació de Rodalies de la ciutat del Prat de Llobregat, així com a la ciutat de Sant Joan Despí, als trams compresos en els carrers de la Creu d'en Muntaner, el carrer Major i Marquès de Monistrol i el carrer de la Font Santa. Alhora es plantegen altres punts de prioritització a Mataró, Lliçà d'Amunt i Terrassa.

En relació amb l'actuació 4 relativa al subministrament d'informació en temps real de l'ocupació d'aparcaments d'enllaç, la prova pilot es realitzarà als següents aparcaments d'enllaç: Sant Boi, Cerdanyola – Universitat, El Prat de Llobregat, Vilanova i la Geltrú, St. Sadurní d'Anoia, Granollers Centre, Mollet – St. Fost, St. Quirze, Martorell Central, Quatre Camins, Les Fonts. Aquests aparcaments estaran plenament operatius l'abril de 2020. Es prepara una segona fase d'aparcaments que estaran també en funcionament durant l'any 2020. Les dades d'ocupació es donaran en un format tal que puguin ser posades a disposició de la plataforma MOU-TE (<https://mou-te.gencat.cat>) i als panells de missatges variables (en endavant PMV) viaris que informaran del grau d'ocupació dels aparcaments.

Respecte de l'actuació 5 de nous aparcaments d'enllaç (Park&Ride), el senyor Lluís Alegre i Valls indica que l'objectiu és poder disposar de part de l'oferta de reserves d'estacionament propers a la Zona de Baixes Emissions per a destinar-los a aparcaments d'enllaç. Alhora indica que en una primera fase es determinaran quins són aquells aparcaments amb els quals es preveu tenir un conveni signat en els mesos vinents i que puguin entrar en funcionament el juny de 2020. Es tracta d'aparcaments propers a la xarxa ferroviària i fora de la Zona de Baixes Emissions. Seran entre 4 i 5 aparcaments i cadascun cedirà unes 200 places fent un total de 1.000 places aproximadament. Per altra banda, es troba pendent d'anàlisi sobre la seva implicació en l'Impost sobre Gran Establiments Comercials (en endavant GEC).

Paral·lelament indica que s'està analitzant el possible impacte tributari d'aquesta mesura a efectes de l'Impost de GEC. En relació amb aquest aspecte, el Secretari del Comitè Executiu indica que en una setmana es disposarà de la primera proposta d'impacte legal i els mecanismes més adequats per a portar-la a terme.

A continuació, intervé el senyor Joan Maria Bigas i Serrallonga per consultar si els GEC previstos serien els de Sant Quirze i el de l'Alcampo. En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que es planteja l'Alcampo en una segona fase perquè tindria impacte en la xarxa d'autobusos i per tant en una primera fase es prioritza l'espai ferroviari. De fet, apunta que el plantejament és fer una prova amb dues estacions i veure com funciona a nivell prova.

Seguidament, el senyor Manuel Valdés i López consulta si s'ha plantejat l'assumpte dels Park&Rides conjuntament amb altres serveis de mobilitat com bicicletes, patinets, etc.

En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que pels GEC no és problema la combinació amb altres tipologies d'aparcaments, de fet l'impacte global dels Park&Rides per a les administracions serà zero, preveient només despeses per qüestions de senyalització.

Tot seguit, el senyor Joan Maria Bigas i Serrallonga consulta com es preveu la identificació dels usuaris dels aparcaments com usuaris del transport públic.

En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que es preveu un sistema de trasllats de codis d'usuari, tot i que el nombre disponible de places d'aparcament és tan elevat que no



Doc. original signat per:
Alvaro Ramirez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavin Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVV4205G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 18 de 28



hi ha problema en què aquestes places puguin ser utilitzades en una determinada franja horària per usuaris que no són de transport públic. No es constitueix per tant com un requisit indispensable.

A continuació, pren la paraula el senyor Pere Torres Grau per indicar que aquesta iniciativa actualment s'està focalitzant en aquells vehicles que no podran entrar a Barcelona a conseqüència de la Zona de Baixes Emissions, però sí que poden arribar fins a les rondes i per tant amb possibilitats de connexió amb la xarxa de transport públic. Posteriorment serà interessant fer extensiva aquesta iniciativa per a dissuadir i facilitar la no entrada a Barcelona tant de cotxes contaminants com a no contaminants.

Finalment i, abans de donar per tancat aquest assumpte, el senyor Manuel Valdés López indica que altrament caldrà tenir en compte l'entrada en vigor de l'ordenança fiscal el pròxim 1 d'abril i el fet que tard o d'hora totes les places d'aparcament de lliure disposició acabaran sent objecte de regularització.

6. PLA DE SEURETAT DE L'ATM PER AL TRAMVIA

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua amb la seva intervenció el senyor Lluís Alegre i Valls qui es remet a la informació lliurada en la qual es detallen tots els aspectes del Pla de seguretat per a les implantacions tramviàries elaborat per l'ATM.

En aquest sentit, l'any 2018 l'ATM va encarregar la redacció de l'esmentat Pla de seguretat, per tal de donar resposta a l'establert per l'article 10 de la llei 4/2006, ferroviària de Catalunya, en relació amb la incorporació d'estudis de seguretat en projectes constructius de noves infraestructures tramviàries. Així doncs, s'incorpora la perspectiva de la seguretat a la circulació en tot el cicle de vida de la infraestructura tramviària, des del seu disseny-construcció fins al seu desmantellament, passant per l'actual fase d'explotació.

Aquest Pla de seguretat es va enllestir l'any 2019 i enguany iniciarà la seva aplicació amb següents objectius:

- Assolir un nivell de risc tolerable en els sistemes tramviaris a través d'un enfocament sistemàtic per a la gestió de perills o amenaces.
- Assegurar que els sistemes tramviaris en operació siguin segurs per als passatgers, empleats i públic en general, a través d'un programa formal d'assegurament de la seguretat.
- Assegurar que el disseny, adquisició, construcció, fabricació, instal·lació i prova dels elements crítics del sistema tramviari siguin verificats i validats d'acord amb els requisits de seguretat establerts per assolir un nivell de seguretat acceptable.
- Assegurar que hi ha un mecanisme per al seguiment de qualsevol restricció pel que fa a seguretat.

L'aplicació del Pla de seguretat guiarà el desenvolupament de les activitats de seguretat a desenvolupar per les concessionàries, els contractistes, els operadors i els mantenidors, d'acord amb les fases del cicle de vida d'un sistema ferroviari, prenent com a model de referència la norma EN 50126-1. En aquest sentit, el pla de seguretat abastarà la nova infraestructura tramviària i les modificacions de la infraestructura en operació i quedaran exclosos la gestió de fiabilitat, disponibilitat i manteniment, així com la prevenció de riscos laborals.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 19 de 28



Pel que fa al desenvolupament de les noves infraestructures tramviàries implicarà el seguiment del cicle de vida indicat anteriorment, és a dir, des de la fase de concepte, prenent com a model de referència la norma EN 50.126-1 i integrant les activitats tècniques i de gestió de la seguretat amb la resta d'activitats tècniques i de gestió del projecte. El present Pla de seguretat genèric serà l'Estudi de seguretat que s'inclourà en qualsevol projecte constructiu. Així mateix, aquest serà la base per elaborar el Pla de Seguretat del Sistema. El conjunt d'aquests documents conformaran el Dossier de Seguretat Global que ha de permetre a l'administració competent autoritzar l'inici del servei comercial.

Respecte a la fase d'explotació, concretament pel que respecta a la modificació de la infraestructura en explotació, segons la norma EN 50.126-1 indica que en els casos de redisseny, modernització o modificació d'un sistema ferroviari en operació, caldrà identificar tots els impactes en la seguretat i realitzar una anàlisi d'impacte per decidir com s'ha d'adaptar el cicle de vida. Per a això, i després del registre de la petició de canvi, serà necessària una anàlisi d'impacte de la modificació proposada, incloent-hi en aquest una anàlisi de la significació del canvi per a la seguretat, seguint els criteris indicats en el Reglament d'execució UE N° 402/2013 Mètode Comú de Seguretat per a l'avaluació i valoració del risc. Tot seguint els següents criteris: implicacions de seguretat, innovació del canvi, complexitat del canvi, grau de supervisió del canvi, reversibilitat del canvi i addició de canvis menors.

D'altra banda, pel que fa a la fase de supervisió explotació s'afegiran les següents tasques noves:

- Inspeccions periòdiques de seguretat: L'ATM adaptarà les seves inspeccions al nou Pla de seguretat, els resultats de les quals es recolliran en els corresponents informes de seguiment del servei i del manteniment.
- Auditoria del Sistema de Gestió de Seguretat: L'ATM tindrà accés als resultats de l'auditoria periòdica del Sistema de Gestió de Seguretat (en endavant SGS) de l'operador tramviari.
- Gestió dels canvis significatius: L'ATM rebrà comunicació dels canvis significatius que es volen dur a terme i verificarà que s'han gestionat seguint el SGS i de forma coherent al Pla de seguretat genèric.
- Els accidents considerats com a greus seran investigats per un extern, segons s'ha acordat amb la Sub-Direcció General de Transport Públic i Mobilitat. Aquesta investigació tindrà la finalitat de determinar les causes de l'accident o incident i l'aclariment de les circumstàncies en què ha tingut lloc, amb l'objectiu d'incrementar la seguretat del servei tramviari i potenciar la prevenció d'accidents, en cap cas determinar culpa o responsabilitats en aquests.

Es considerarà com a accident greu aquell que compleixi una o vàries de les següents condicions:

- Existència de víctimes mortals en les 24 hores posteriors a l'accident.
- Cinc o més ferits hospitalitzats i diagnosticats com a greus.
- Danys materials de 0,5 M€ o superiors en una primera avaluació.
- En qualsevol altre cas, si es conclou que la seva investigació pot millorar la seguretat del servei (impacte en el Pla de seguretat de l'ATM i/o Sistema de Gestió de Seguretat de l'operador).



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 11/05/2020, Isidre Gavín Valls
 11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVV642O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
 11/05/2020 13:37:17
 Data caducitat còpia:
 11/05/2023 00:00:00
 Pàgina 20 de 28



Respecte d'aquest punt, pren la paraula el senyor Humberto López Vilalta per indicar que l'operadora TRAM ha aconseguit el certificat AENOR de seguretat ferroviària i que és el primer cas en l'àmbit de l'Estat espanyol. Altrament indica que per aquest motiu s'han millorat els procediments d'actuació per incidències en el sistema tramviari, sobretot respecte de les actuacions de la Guardia Urbana Municipal, disfuncions que ja han quedat resoltes.

A continuació, pren la paraula el senyor Pere Torres Grau per confirmar que efectivament hi ha hagut la màxima col·laboració possible respecte d'aquest assumpte. De fet, indica que fa temps es va crear l'Agència Ferroviària de Catalunya però que de facto estava pendent d'iniciar la seva activitat. Va ser a conseqüència del greu accident patit en el sistema tramviari que es va descobrir la necessitat d'aquest desenvolupament aprofitant l'experiència adquirida per tal que l'Agència fixés mètodes i criteris per altres possibles supòsits d'accidents ferroviaris, sent del tot satisfactoris els resultats obtinguts per tal de consolidar aquestes iniciatives per part de l'administració de la Generalitat de Catalunya.

A tall d'aquesta qüestió, el senyor Manuel Valdés López indica que arran de l'accident patit es van iniciar obres de seguretat en un total de cinc punts, havent-se realitzat ara com ara dues actuacions i restant tres de pendents. Planteja la qüestió de si TRAM podria avançar el finançament d'aquestes obres pendents per després ser retornades per l'ATM. En aquest sentit, indica que es preveuen un total de cinc actuacions en cinc parades diferents, a banda de les actuacions pròpies de l'andana.

En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que la proposta haurà de ser analitzada per part dels serveis tècnics del consorci per verificar que l'import resti efectivament disponible i puguin efectivament donar cabuda a aquestes actuacions i a d'altres també necessàries com poden ser els treballs de pavimentació o semblants.

7. FIXACIÓ DE PREUS PER ALS SUPORTS DE LA T-MOBILITAT

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Peres Torres Grau per indicar que en virtut del projecte T-mobilitat, un dels aspectes rellevants que estava en discussió era el tema del cost dels nous suports de la T-mobilitat.

D'acord amb la documentació lliurada, el senyor Pere Torres Grau indica que l'anàlisi es divideix en funció de si el suport és en targeta de plàstic o bé ho és aplicació de mòbil. Enmig queda la targeta de cartró que no entra en joc perquè depèn de les màquines expenedores. En una primera fase el suport serà adquirit per a un suport de plàstic o bé s'utilitzarà el mòbil com a suport únicament per aquesta finalitat. Dins del suport de plàstic es preveuen diversos processos que disposen cadascun d'ells de costos diferenciats. Conjuntament el cost s'aplica en el moment de l'adquisició del mateix títol amb un import de 4,5 € en suport físic i d'1 € en suport mòbil. Respecte del cost en un suport mòbil, s'ha considerat que és un cost que s'ha de preveure i assumir per part de l'usuari.

A continuació pren la paraula el senyor Joan Maria Bigas i Serrallonga per consultar si els costos previstos inclouen o no l'IVA. En resposta, el senyor Pere Torres Grau indica que sí, que precisament van inclousos en el conjunt del preu d'adquisició.

Altrament, el senyor Joan Maria Bigas i Serrallonga considera que la comissió bancària considera que és baixa. Arran d'aquest comentari, el senyor Pere Torres Grau indica als assistents que hi ha una errada en la documentació lliurada atès que on es preveu costos



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 21 de 28



de personalització, ha de dir de distribució. De fet, en la personalització no hi haurà costos addicionals perquè la personalització la realitzarà la persona d'atenció presencial.

Seguidament, pren la paraula el President del Comitè Executiu per considerar adequada la previsió de costos respecte del suport mòbil i per tant amb plena concordança amb la proposta plantejada per part de l'ATM.

En aquest sentit, el senyor Pere Torres Grau indica que en un futur pròxim les administracions implicades s'hauran de plantejar la necessària dependència dels usuaris menors d'edat respecte d'aquest títol de transport amb el suport del mòbil i el necessari control dels seus representants legals, factor que justifica encara més la no gratuïtat d'aquest suport. En resposta, el Secretari del Comitè Executiu indica que l'edat mínima prevista legalment per als menors respecte de l'ús de les seves pròpies dades de caràcter personal podria ser un marc de referència i de seguretat en relació amb aquesta possible problemàtica de futur.

En relació amb aquest aspecte, el senyor Manuel Valdés López considera que precisament no s'haurien de carregar els costos en el suport mòbil, sinó en el suport plàstic per tal de fomentar l'ús de mitjans amb menys impacte en el medi.

Per aquest motiu, posteriorment s'obre un debat entre els membres assistents respecte de l'aplicació o no de costos respecte dels suports mòbils.

D'acord amb tot l'exposat, els membres del Comitè Executiu, amb l'abstenció del senyor Manuel Valdés López i el vot favorable de la resta d'assistents amb dret de vot, pren -per majoria simple dels seus membres- el següent acord:

"Atès que el Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (en endavant ATM), reunit en sessió ordinària en data 30 d'octubre de 2019, va acordar aprovar un nou cronograma estratègic d'implantació del projecte T-mobilitat, que preveu una posada en servei per fases, essent la primera fase d'implantació per al primer semestre de 2020 que integraria tots els títols il·limitats en l'àmbit dels 36 municipis de l'AMB; al segon semestre de 2020 la resta de títols integrats, títols socials i títols propis dels operadors i les màquines de venda dins l'àmbit dels 36 municipis de l'AMB i de la resta de zones tarifàries; i al primer trimestre de 2021, total la resta de funcionalitats pendents d'executar.

Atès que per aquest motiu és necessari que prèviament s'aprovin els preus dels suports del projecte T-mobilitat.

Vista la proposta de càlculs dels preus dels suports del projecte T-mobilitat, que s'acompanyen en annex, tant en suport físic com en aplicació mòbil -entesa aquesta aplicació exclusivament com a suport del títol de transport- i que es detallen del mode següent:

Preu suport T-mobilitat	Import
Preu suport físic	4,5 €



Doc.original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 22 de 28



Preu aplicació mòbil	1,0 €
----------------------	-------

S'ACORDA

Primer.- APROVAR els càlculs dels preus del suport físic i d'aplicació mòbil -entesa aquesta aplicació exclusivament com a suport del títol de transport-, detallats en aquesta proposta i adjunts en document annex.

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

8. CAMPANYA INFORMATIVA DE LA T-MOBILITAT

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, el senyor Pere Torres Grau informa els assistents que respecte del projecte T-mobilitat s'ha preparat una campanya informativa plantejant-se com una campanya inicial. Per aquest motiu es van sol·licitar vuit propostes, presentant-se finalment set i prioritant-se finalment tres propostes de les set rebudes.

A consulta del senyor Manuel Valdés López, el senyor Pere Torres Grau indica que aquesta campanya l'aprova i és competència del Director general de l'ATM.

Tot seguit pren la paraula la senyora Maria Montaner i Maragall per explicar les principals característiques de cada campanya.

A continuació, el senyor Pere Torres Grau indica que l'interessant d'aquesta campanya és avançar en l'estil i en els dissenys inicials. De fet, s'ha plantejat com una primera campanya que ha de fixar la imatge de la campanya definitiva quan es procedeixi a la benvinguda definitiva del projecte que serà quan el projecte podrà ser gaudit per la totalitat d'usuaris del sistema de transport públic com a oferta generalitzada per a tothom.

Seguidament, intervé el senyor Humberto López Vilalta per indicar que per part de TRAM hi ha prevista una campanya amb uns criteris d'actuació que s'haurien de coordinar amb el Centre d'Atenció a la Informació per qüestions d'uniformitat.

Posteriorment pren la paraula el senyor Manuel Valdés López per indicar que la realitat del projecte implicarà un impacte mediàtic a partir de la seva primera i pròxima implantació. La campanya es pot dimensionar en fases diferents però l'impacte mediàtic serà immediat en atenció a les expectatives creades.

En resposta, el senyor Pere Torres Grau comparteix la previsió d'impacte mediàtic, tot i que com a Director general de l'ATM recomana portar a terme la campanya informativa amb caràcter definitiu quan el projecte pugui ser gaudit pel conjunt de la ciutadania amb plenitud de seguretat i de disponibilitat del sistema. Tot i que òbviament l'ATM portarà a terme allò que les administracions consorciades acordin.

Finalment i, abans de donar per tancat aquest assumpte de l'ordre del dia, el President del Comitè Executiu proposa la possibilitat de plantejar una campanya inicial com a període



Doc.original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV4205G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 23 de 28



d'implementació inicial o en fase primera per tal d'informar adequadament als usuaris del transport respecte de l'estat de la situació del projecte.

9. ESTAT DE LES APORTACIONS DE LES ADMINISTRACIONS

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, el senyor Pere Torres Grau informa els assistents de l'estat de les aportacions de les administracions consorciades a l'ATM, atès que cada administració disposa d'un procediment diferenciat i propi i cal anar actualitzant l'estat de la seva tramitació per a la millor informació dels òrgans de govern d'aquest consorci.

En aquest sentit, indica que per part de l'administració de la Generalitat de Catalunya el seu pressupost resta prorrogat i per aquest motiu el que s'han rebut són respostes positives de pagaments parcials respecte de les aportacions compromeses amb l'ATM. A banda d'aquesta qüestió, indica que el projecte de pressupost presentat en el Parlament disposa de la partida prevista i corresponent per aquest consorci i per tant allò que es preveu per a l'exercici 2020 en principi estarà disponible.

En el cas de l'administració de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'ATM ja ha donat trasllat de la proposta de conveni de finançament i de contracte programa, restant actualment en l'adaptació final de determinats detalls.

En el cas de l'administració de l'Ajuntament de Barcelona, l'any 2019 van establir la formalització d'una addenda, per tant en el moment que aquesta es formalitzi es podrà procedir al preceptiu cobrament, preveient-se a partir del pròxim mes d'abril.

Finalment, respecte de l'Administració General de l'Estat, s'indica que en relació amb aquesta administració també té els pressupostos prorrogats i és per aquest motiu s'ha presentat una comunicació demanant la previsió de la partida sol·licitada i que en el projecte de pressupostos es va determinar en 150M€, restant ara com ara a l'espera de la preceptiva resposta per part de l'esmentada administració.

Per tot l'anterior i, abans de donar per tancat aquest punt de l'ordre del dia, el senyor Pere Torres Grau confirma als membres assistents que actualment no hi ha cap classe de crisi respecte de la liquiditat del consorci de l'ATM i que únicament es planteja aquest punt de l'ordre del dia com un punt d'informació necessari ateses les novetats mensualment existents sobre aquesta matèria.

10. ALTRES ASSUMPTES

a. Convenis subscrits pel Director general de l'ATM

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

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

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

Acta Comitè Executiu 2020/1
19 de febrer de 2020

24



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 24 de 28



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

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

Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 12 de desembre de 2019, va ratificar determinats Convenis subscrits pel Director general de l'ATM.

S'ACORDA

Primer.- RESTAR ASSABENTAT dels Convenis subscrits pel director general de l'ATM des de la sessió del Consell d'Administració de data 12 de desembre de 2019, que seguidament referenciem:

2019:

Addenda al conveni de col·laboració entre el Consorci Autoritat Territorial de la Mobilitat de Barcelona i el Centre Internacional de Mètodes Numèrics per l'Enginyeria pel projecte de recerca per avaluar els efectes sobre la mobilitat de la Zona de Baixes Emissions a partir de 2020.

Addenda al conveni de col·laboració entre l'Autoritat de Transport Metropolità de Barcelona i l'Associació Clúster de Transport i Logística de Catalunya per l'impuls i suport a accions de racionalització de la Distribució Urbana de Mercaderies i de modernització del sistema logístic.

Conveni de col·laboració pel qual es formalitza l'encàrrec de gestió de l'Autoritat del Transport Metropolità per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic de l'àrea de Barcelona a la Direcció General d'Infraestructures i Mobilitat del departament de Territori i Sostenibilitat, per a l'elaboració i la tramitació del pla específic de mobilitat del Vallès.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Autocars Rovira, SL en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Autocars Vendrell, SL en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Autocorb, SA en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV4205G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 25 de 28



Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Autos Castellbisbal, SA en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Empresa Casas, SA en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Hispano Llacunense, SL en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i La Vallesana, SA en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Marfina Bus, SA en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Masats Transports Generals, UNIP en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Transportes Generales de Olesa, SAU en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Transportes MIR en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Jordi Comasòlivas i Codina en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

2020:

Conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Cabrera de Mar, l'Autoritat del Transport Metropolità i Empresa Casas, SA en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

Conveni de col·laboració entre l'Autoritat del Transport Metropolità i Autocares Prat, SA en relació al règim d'ús i accés dels béns i instal·lacions per a l'execució del contracte del projecte T-mobilitat en fase d'implantació.

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

b. Convenis subscrits d'Integració Tarifària

Acta Comitè Executiu 2020/1
19 de febrer de 2020

26



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 26 de 28



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

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

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

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

Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 12 de desembre de 2019, va ratificar els Convenis subscrits d'Integració Tarifària.

S'ACORDA

Primer.- RESTAR ASSABENTAT dels Convenis d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat, els de millora del servei de transport de viatgers per carretera, addendes i protocols subscrits pel director general de l'ATM des de la sessió del Consell d'Administració de 12 de desembre de 2019, que seguidament referenciem:

2018:

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

2019:

Conveni d'adhesió dels serveis urbans del municipi d'Abrera al Sistema Tarifari Integrat de l'Autoritat del Transport Metropolità.

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:



Doc.original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 27 de 28



“Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 12 de desembre de 2019, va ratificar els procediments de contractació realitzats a l'ATM dins d'aquest període.

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

Vist el llistat de licitacions que s'acompanya en annex dutes a terme per part de l'ATM des de la sessió del Consell d'Administració de l'ATM de data 12 de desembre de 2019.

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 12 de desembre de 2019.”

Finalment i, abans de donar per tancada aquesta sessió, el senyor Pere Torres Grau vol informar els membres assistents que el Secretari actuant en aquesta sessió ho és en substitució del Secretari titular, atès que el nomenament del Secretari del Comitè Executiu ho és en virtut del nomenament del Consell d'Administració. En aquest sentit, en el pròxim Consell d'Administració es proposarà el seu nomenament com a Secretari del Consell d'Administració de l'ATM i per tant d'aquest Comitè Executiu.

Altrament també informa del nou nomenament de l'actual Director del projecte T-mobilitat com a Director d'operacions de metro de l'operadora TMB. Tot i aquesta situació, s'ha arribat a un acord amb l'operadora TMB per tal que al llarg dels pròxims 2 o 3 mesos aquest personal resti igualment disponible per a l'ATM atès l'estat actual d'implantació del projecte.

I, sense més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió a les 15:10 hores.

2020.05.11
'00'02+ 10:55:49

Signat digitalment per:
Álvaro
Ramírez Salvador-Bou

Fecha:
2020.05.11
10:35:23
+02'00'

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

El Secretari

Signat electrònicament



Doc.original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
11/05/2020, Isidre Gavín Valls
11/05/2020

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



02RDUZ4XUT6OVPV42O5G99LLNZO0E100

Data creació còpia:
11/05/2020 13:37:17
Data caducitat còpia:
11/05/2023 00:00:00
Pàgina 28 de 28