



ACTA DE LA REUNIÓ DEL COMITÈ EXECUTIU DE L'ATM

Número sessió: 2020/3
Caràcter: Ordinari
Data: 20 de maig de 2020
Hora: 11:30 hores
Lloc: Videoconferència

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

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

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

Excusa la seva assistència:

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

El President del Comitè Executiu dóna per oberta la sessió d'acord amb l'article 6 del Decret Llei 8/2020, de 24 de març, de modificació parcial del Decret Llei 7/2020, de 17 de març, de mesures urgents en matèria de contractació pública, de salut i gestió de residus sanitaris, de transparència, de transport públic i en matèria tributària i econòmica, i d'adopció d'altres mesures complementàries i es comença a deliberar sobre els següents punts de l'ordre del dia:

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

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el Director General de l'ATM per indicar als presents si tenen alguna consideració respecte de l'acta de la sessió de data 22 d'abril de 2020.

Acta Comitè Executiu 2020/3
20 de maig de 2020

1



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavín Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 1 de 21



2. SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Miquel Lamas Sánchez per indicar que en la documentació que s'ha lliurat als membres assistents hi figura el detall de les dades que tot seguit es comentaran.

a. Seguiment Sistema Tarifari Integrat abril 2020

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

En aquest sentit, indica que avui en dia les dades acumulades del mes d'abril de 2020 comparativament amb l'any 2019 ens ofereixen tant en la recaptació com en la validació de títols integrats un decreixement del 35,19% i del 34,71% respectivament. Per tant davant d'un escenari de crisi excepcional. Altrament avança que segurament les dades seran més negatives a finals d'any i que la recuperació serà lenta.

En relació amb aquesta qüestió pren la paraula el senyor Pere Torres Grau per indicar que l'estat d'emergència i excepcionalitat té una durada actualment d'aproximadament de quatre mesos, tot i que a efectes del transport públic només podem comptabilitzar uns dos mesos i mig de certa reactivació de l'activitat.

A continuació, pren la paraula novament el senyor Miquel Lamas Sánchez per indicar que quant a la recaptació, la situació es veu afectada d'un mode molt similar, atès que el passat mes de març a efectes de recaptació el decreixement va ser d'un 48,44% i aquest mes d'abril d'un 91,49%.

Altrament, i en qüestions de validacions, aquesta situació excepcional també influeix d'un mode similar, produint-se una davallada important el mes de març del 52,09% i al mes d'abril del 92,07%.

Per tant, a tall de conclusió el senyor Miquel Lamas Sánchez indica als membres presents que les previsions són negatives respecte del Sistema Tarifari Integrat, tot i que també es preveu assolir un nivell de demanda del 80% cap a finals d'any.

b. Seguiment demanda abril 2020

En relació amb aquest apartat de l'ordre del dia, continua la seva exposició el senyor Miquel Lamas Sánchez per informar de la demanda del sistema del mes d'abril, la qual ha disminuït en un -92,11% respecte a l'any anterior en el total de viatgers. En el mes de referència, s'ha registrat en el sistema un nombre total de 229,876M de viatges. Així mateix, indica que la taxa anual mòbil en la demanda de transport públic i actualment es situa en un total de 929.250 milions de viatges.

Segons mostren les dades lliurades, amb caràcter general, la demanda del mes d'abril dels diferents operadors ha experimentat un descens important i per tant les dades són molt negatives.

En aquest sentit, indica que la gràfica de l'evolució anual reflecteix que estem en situació de mínims, preveient una possible remuntada una vegada acabi l'estat de confinament total, tot



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavín Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 2 de 21



i que el resultat evidenciarà un deïcrexement important. Altrament afegeix que els pròxims mesos la baixada encara serà més pronunciada, arribant fins i tot a nivells de mínims.

Finalment i, abans de concloure la seva exposició, el senyor Miquel Lamas Sánchez exposa la situació de la demanda de l'operador Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (en endavant FGC) com un exemple pràctic de la situació i de la dificultat de realitzar anàlisis comparatives respecte d'anteriors anualitats, a conseqüència de l'excepcionalitat de la situació actual.

A continuació pren la paraula novament el senyor Pere Torres Grau per indicar als membres presents que, en l'anàlisi de la situació actual d'emergència, caldrà tenir en compte cinc factors consistents en: quin serà el ritme del desconfinament, quin serà el grau de mobilitat dins del desconfinament, quin serà el nivell màxim d'ocupació permès en el transport públic, quines seran les mesures de protecció dirigides a la ciutadania i com i quan serà la finalització d'aquest període excepcional d'emergència en el conjunt de la societat. En aquest sentit, indica que serà rellevant la campanya de comunicació que es porti a terme per tal de recuperar la confiança dels usuaris en el transport públic.

Tot seguit, pren la paraula el senyor Joan Prat i Trapé per comentar que potser seria convenient afegir com a dada de seguiment, la incorporació del nombre de viatges perduts a conseqüència de la crisi sanitària a causa de la COVID-19 i poder fer una comparativa amb períodes anteriors.

En resposta, el Director General indica que comparteix el criteri d'afegir qualsevol nou indicador o paràmetre que sigui útil i permeti el millor seguiment de la situació, tot i que remarca que, al mateix temps, s'haurien de respectar els indicadors històrics per tal que les dades i el seu seguiment segueixin els mateixos criteris metodològics.

Seguidament, pren la paraula el senyor Manuel Valdés López per informar que, avui dia, s'estan portant a termes reunions paritàries entre l'administració de la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona per tractar l'assumpte del desconfinament aplicat al transport. En aquest sentit, informa que s'està treballant en campanyes de promoció del transport públic i del desplaçament a peu, i per aquest motiu considera que els missatges que s'utilitzin per al conjunt de les administracions i operadors siguin semblants per tal de ser complementaris i així el missatge i l'impacte a l'usuari sigui més alt.

En resposta, el Director General comparteix aquesta opinió per tal de consensuar campanyes i que els criteris siguin els més homogenis possibles, atès que en qualsevol cas els usuaris del transport no són clients d'operadors sinó usuaris d'un sistema compartit.

A continuació, intervé el senyor Humberto López Vilalta per indicar que en relació amb els cinc factors comentats anteriorment, cal tenir en compte que en el sistema tramviari hi ha una activitat diferenciada respecte a la reacció i possible recuperació dels diferents sistemes TRAMBAIX i TRAMBESÒS, concretament el sistema TRAMBESÒS té una recuperació més lenta que el sistema TRAMBAIX i per tant serà un element d'incertesa més a tenir en compte.

Tot seguit, intervé el senyor Gerardo Lertxundi Albéniz per informar que respecte de la seva operadora, una de les principals preocupacions és la determinació del llindar màxim d'ocupació, tan avui dia com en les diverses fases de desconfinament. Situació que dificulta els elements per a la seva correcció. Afegeix que no només serà rellevant la pèrdua manifesta de viatgers en el transport públic, sinó l'aspecte psicològic que podrà suposar un



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 17/06/2020, Isidre Gavín Valls
 18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
 18/06/2020 12:38:31
 Data caducitat còpia:
 18/06/2023 00:00:00
 Pàgina 3 de 21



efecte dominó cap a altres vehicles com el vehicle privat i per tant preveient uns efectes immediats al seu respecte.

En relació amb aquesta qüestió intervé novament el Director General per compartir aquest neguit. Concretament indica que respecte d'aquesta qüestió es poden plantejar dues situacions; una relativa a la resposta immediata i un altre respecte de l'impacte que un futur pròxim tindrà aquesta nova "normalitat" en relació amb paràmetres que fins ara es consideraven essencials en matèria de mobilitat, és a dir, si la nova "normalitat" modifica la mobilitat tal qual estava pensada fins ara. Avança que per tant aquesta és una reflexió que s'està fent i que no s'ha de respondre de manera precipitada, atès que alguns elements estructurals que es van plantejar al gener d'aquest any 2020 s'hauran, potser, de modificar en aquesta adaptació necessària del model de mobilitat.

A continuació pren la paraula el President del Comitè Executiu per informar els presents que la posició de l'administració de la Generalitat de Catalunya respecte d'aquesta nova "normalitat" és clara i que no implica fomentar el vehicle privat sinó transport públic i la necessitat de coordinació entre els diversos agents i administracions implicades. Tal com ha indicat anteriorment el representant de l'operadora Transports Metropolitans de Barcelona (en endavant TMB), no es pot fer recaure únicament en el sistema de transport públic el fet de poder garantir les distàncies requerides de protecció, sobretot en determinades línies i en determinades hores puntes. Caldrà en aquest sentit que les mesures a prendre vaguin acompanyades d'altres mesures de protecció com l'obligatorietat d'ús de mascaretes. Per tant, considera que la mesura de la capacitat s'haurà d'anar substituint amb altres mesures de protecció en un panorama de pandèmia en recessió.

En resposta, intervé el senyor Miquel Lamas Sánchez per indicar que arribarà un moment que serà difícil poder controlar els nivells de capacitat, les distàncies i fins i tot la demanda, tot posant com a exemple l'experiència del servei de la Zona Franca.

En relació amb aquesta qüestió intervé el senyor Pere Calvet i Tordera per advertir que tota la qüestió relativa a les distàncies i metres quadrats de separació també s'han d'entendre no només com a mesures sinó més aviat com a condicions adequades, davant de la impossibilitat en segons quins entorns de portar-les a terme de forma efectiva.

En resposta, intervé el Director General per compartir aquesta visió i apuntar que de fet les mesures són mesures fixades per l'autoritat competent en matèria de salut.

Tot seguit, continua la seva intervenció el Director General per indicar que en relació amb la mobilitat no només s'ha d'identificar la mobilitat respecte dels desplaçaments laborals, atès que, tot i que representa una part important de la mobilitat, no és necessàriament la majoritària. Hi ha una demanda vinculada als desplaçaments d'educació o estudis o vinculades a compres, espectacles o desplaçaments familiars que estan fora d'activitat i que també s'haurien de tenir en compte a efectes de poder contextualitzar les dades i impulsar uns desplaçaments enfront d'altres.

A continuació pren novament la paraula el President del Comitè Executiu per indicar que comparteix l'estat de la situació així com el nivell alt d'incertesa, tot tenint en compte la possible obertura dels centres educatius sense activitat docent en la pròxima fase 2.

Seguidament intervé el senyor Manuel Valdés López per indicar que la nova mobilitat dependrà principalment del que es decideixi en l'àmbit del transport públic i per tant en

Acta Comitè Executiu 2020/3
20 de maig de 2020

4



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavín Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 4 de 21



òrgans de decisió com aquest. Adverteix que allò que es decideixi en relació amb el transport públic determinarà que s'agafi o no el vehicle privat. Altrament considera que tot allò que es determini per part de les administracions competents en l'àmbit de la salut determinarà les mesures de protecció adequades, tot i que adverteix que les mesures de distància seran difícils de practicar-se en l'actual concepció de l'espai públic, així com resultarà difícil d'executar de manera sostinguda per qualsevol i en qualsevol espai o infraestructura pública.



Finalment, pren la paraula novament el Director General per compartir completament aquesta visió, tot i que advertint que les administracions competents en matèria de salut són les que hauran de decidir en tot cas les mesures en matèria de seguretat sanitària a prendre. En aquest sentit, considera que a la pràctica, la darrera ordre ministerial elimina de facto la distància de seguretat, així com s'ha determinat per aquestes l'obligatorietat de l'ús de les mascaretes. Per aquest motiu, considera que la principal preocupació en l'àmbit del sistema de transport públic és poder garantir les condicions necessàries quan hi hagi un 100% de l'ocupació possible. En aquest sentit, avança una mesura traslladada per part d'un operador de transport que planteja la possibilitat de col·locar filtres d'aire en els vehicles del sistema ferroviari, tot i que pot suposar problemes operatius i un alt nivell de costos.

3. SEGUIMENT DE LES ACCIONS EFECTUADES FRONT EL COVID-19

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula el senyor Lluís Alegre i Valls per indicar que respecte d'aquesta qüestió, el passat 12 de març de 2020, es va constituir el comitè d'emergència del transport a l'ATM. Informa que el comitè d'emergència s'ha reunit, per videoconferència, tots els dies laborables. Paral·lelament es va crear un grup tècnic de suport al comitè d'emergència. El comitè d'emergència ha anat prenent un seguit de decisions que s'han traslladat als òrgans de coordinació de l'emergència.

Com a continuació a la seva exposició, informa els assistents els indicadors següents:

- Es va produir una reducció de la demanda molt ràpida del dia 13 al 18 de març amb valors entorn del 10% respecte un dia equivalent. L'oferta evoluciona d'acord amb les ocupacions que determina sanitat evolucionant del 60% de mitjana en fase 0 cap al 80% en fase 1. La demanda està creixent progressivament en el conjunt del sistema acostant-se a valors del 15%, però en algun operador ja es donen algunes expedicions en hora punta amb ocupacions que s'acosten al 40%.
- L'economia catalana s'ha vist fortament afectada per la crisi de la COVID-19. L'atur va créixer l'abril per sobre del qual ho va fer al març, un 22,6% a Catalunya respecte a l'abril de 2019, arribant als 467.810 aturats. No inclouen els expedients de regulació d'ocupació temporal que van ser un total de 699.625 expedients al mes d'abril. La majoria d'indicadors de context econòmic cauen respecte de 2019, a excepció de l'IPC que s'ha mantingut. L'IBEX 35 va tancar l'abril al mateix nivell que el mes de març. La compravenda d'habitatges va caure al març un 27,1%.
- Els preus del sector del transport s'han vist lleugerament afectats i les matriculacions de vehicles han patit un fort descens. Els preus dels carburants cauen entre un 15 i un 18% segons el tipus de carburant. Les matriculacions de turismes van caure un 97,9% a l'abril respecte a l'any 2019 i les matriculacions de motocicletes i ciclomotors un 96,1%.

	Doc. original signat per: Álvaro Ramírez Salvador 17/06/2020, Isidre Gavín Valls 18/06/2020	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: 18/06/2020 12:38:31 Data caducitat còpia: 18/06/2023 00:00:00 Pàgina 5 de 21
	CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5		



- En aquest context, durant el mes de març la mobilitat de les persones va patir un gran descens en tots els modes. El transport públic va caure un 92,2% a l'abril a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona. Pel que fa al trànsit viari al mes d'abril:
 - En les autopistes de peatge, el trànsit de vehicles lleugers va caure un 94,0%.
 - En les vies d'accés a Barcelona, el trànsit va caure un 76,0% respecte al mateix mes de l'any 2019.
 - En les vies amb peatges a l'ombra de la Generalitat, el trànsit de vehicles lleugers va caure un 79,5% pel que respecta als vehicles lleugers.
 - En els aeroports catalans, el trànsit va baixar fins a un 99,5%.
- Al març, el tràfic de mercaderies va patir descensos, tot i que de forma menys accentuada que la mobilitat de viatgers. A l'abril, el trànsit de vehicles pesants va caure un 34,2% a les autopistes de peatge catalanes respecte a l'any 2019. Les vies amb peatge a l'ombra va patir un descens del 36,2%. I finalment, el trànsit de mercaderies del Port de Barcelona va patir un descens del 25,4%.

Altrament i, respecte de les accions realitzades sobre el servei de transport, el senyor Lluís Alegre i Valls indica les següents actuacions realitzades:

- S'han establert propostes d'oferta adequades a les ocupacions segons les ordres del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i a les demandes reals, amb flexibilitat per tractar puntes que es donen en alguns serveis.
- S'ha realitzat sis circulars de l'Autoritat del Transport Metropolità (en endavant ATM) en les que es detallen com actuar davant les ordres del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. S'han compartit dades, s'han garantit plans de contingència, s'ha prohibit la venda de bitllets senzills i tancat els centres d'atenció al públic, s'han establert indicadors de seguiment del transport públic, s'han tancat de les portes davanteres dels vehicles, etc.
- S'han gestionat canvis sobre el model tarifari, com la suspensió de tarifes entre el 29 de març i el 9 d'abril, i el grup de treball sobre compensació de títols afectats per la paralització de l'activitat i l'estat d'alarma.
- S'han realitzat dues compres, per part de l'ATM, de mascaretes reutilitzables pel personal de les empreses operadores i els serveis de taxi. Se n'han repartit 80.000 unitats de mascaretes.
- S'han comprat termòmetres per a les empreses de transport públic col·lectiu.

Així com respecte de les accions per a la recuperació, el senyor Lluís Alegre i Valls detalla les següents:

- S'ha realitzat una proposta de serveis de cara a la fase 1 i una nova anàlisi d'escenaris demanda – oferta.



Doc. original signat per:
Alvaro Ramirez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavin Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 6 de 21



- S'ha realitzat un document d'accions de retorn del transport públic amb la recuperació de l'activitat enfront de la COVID-19, per facilitar l'actualització dels plans de contingència.
- S'ha realitzat un informe sobre tasques d'inspecció i seguretat amb el retorn de les seves funcions amb la COVID-19, i creació d'un grup de coordinació amb els Mossos d'Esquadra per tasques d'inspecció i seguretat.
- S'han establert indicadors de seguiment de la mobilitat amb la recuperació.
- S'han pres mesures en la millora de la prestació del servei del transport públic amb el grup tècnic.
- S'ha realitzat una campanya de comunicació sobre l'ús de les mascaretes en el transport públic.
- S'ha dut a terme un butlletí de pràctiques en el transport públic enfront de la COVID-19.
- S'ha creat un grup de senyalització.
- S'ha realitzat un informe sobre les mampares dels autobusos.
- S'ha coordinat un grup jurídic per tal de determinar l'abast en l'àmbit del transport públic de l'Ordre TMA/384/2020, sobre la utilització de mascaretes en els diferents mitjans de transport i es fixen requisits per garantir la mobilitat segura en el pla de transició cap a una nova normalitat.
- S'ha dut a terme una proposta de previsió legal a incloure en un Decret llei per tal de fer extensiva la possibilitat de la tramitació d'emergència per a les contractacions en l'àmbit del transport públic al llarg de la crisi sanitària de la COVID-19.

Finalitzada l'exposició del senyor Lluís Alegre i Valls, pren la paraula la senyora Mayte Castillo Vizcaino per informar que respecte de la proposta de filtres d'aire a instal·lar en els vehicles ferroviaris, ja s'han posat en contacte amb el senyor Lluís Alegre i Valls. Concretament, ja s'ha fet una presentació en l'àmbit de treball de Renfe Madrid, tot i que s'havia plantejat com un sistema per a trajectes més llargs. Així mateix, indica que ja es coneixen les característiques d'aquests filtres i que, d'acord amb les seves característiques, podrien suposar una modificació dels filtres de l'aire condicionat.

Altrament i, continuant amb la seva intervenció, considera que, en l'àmbit de la seva operadora, la principal problemàtica és l'assumpte de l'ocupació, com també, s'està buscant diversos sistemes per controlar aquesta ocupació. Avança que, s'està estudiant sistemes per controlar l'ocupació quan el vehicle va molt ple, ja sigui mitjançant control de mòbils, càmeres, etc. En el moment que es disposi d'una proposta definitiva, aquesta serà compartida.

A continuació, intervé el senyor Gerardo Lertxundi Albéniz per indicar que, per part de la seva operadora, també s'estan analitzant diverses tecnologies, fins i tot d'abans de l'actual crisi i adreçada al control de la demanda i que actualment està en període de prova. En



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 17/06/2020, Isidre Gavín Valls
 18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
 18/06/2020 12:38:31
 Data caducitat còpia:
 18/06/2023 00:00:00
 Pàgina 7 de 21



aquest mateix sentit, també avança que compartirà aquelles propostes que siguin interessants.

En resposta, pren la paraula el Director General per traslladar que precisament aquesta experiència compartida podrà beneficiar al conjunt del sistema i en darrer terme als usuaris de transport d'un sistema comú.

4. INDICADORS CONJUNTURA

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, pren la paraula novament el senyor Lluís Alegre i Valls per explicar detalladament la documentació lliurada. Tot seguit, introdueix els principals aspectes de l'informe i consistents en:

- Respecte de la conjuntura econòmica indica que l'economia catalana s'ha vist fortament afectada per la crisi de la COVID-19. Segons l'Idescat, el PIB de Catalunya va caure un 3,9% els primers tres mesos de 2020, dues dècimes menys que el conjunt d'Espanya, però per sobre del conjunt de la Zona Euro la qual es va situar en un -3,3%. La taxa d'atur del primer trimestre de 2020 ha estat del 10,6% a la província de Barcelona i del 10,7% al conjunt de Catalunya. S'aprecia una certa afectació per la crisi de la COVID-19, tot i que encara poc significativa perquè les dades de l'EPA són del primer trimestre. El nombre total d'aturats a finals d'abril va arribar als 467.810 a Catalunya. La majoria d'indicadors de context econòmic cauen respecte de 2019, a excepció de l'IPC, que s'ha mantingut. El preu del cru va baixar un -31,2% i les matriculacions de vehicles un -47,4%.
- Respecte del PIB de Catalunya indica que el PIB català va caure a partir de 2008, amb baixades de fins al -5,6% al primer trimestre de 2009. Va tenir taxes de variació positives entre el segon trimestre de 2010 i el tercer trimestre de 2011 però després va tornar a caure fins a arribar al -1,8% al quart trimestre de 2012. Es va recuperar durant el període 2013 i 2019, però amb la crisi de la COVID-19 va caure un -3,9% durant el primer trimestre de 2020.
- Respecte del preu del cru Brent (€/barril) indica que el preu del cru es va incrementar en el període 2011 i 2012 amb taxes del 40%. Va caure a partir de finals de 2014 i fins al setembre de 2016 arribant a descensos del -45%. Va tenir un pic d'increment molt pronunciat el gener de 2017 amb un repunt del 81%, un altre pic el 2018 arribant al 56% i un tercer el 2019 amb un increment del 19%. A causa de la crisi de la COVID-19 ha patit la baixada més forta de la sèrie arribant a caure un -66% l'abril de 2020.
- Respecte de les taxes de matriculacions de vehicles a la província de Barcelona, aquestes van ser negatives en el període 2010 - 2013. Es van incrementar amb taxes positives durant el període 2014 - 2018. A causa de la crisi de la COVID-19 han patit la caiguda més forta de la sèrie arribant a un descens del -97% l'abril de 2020 respecte al mateix més de l'any anterior.
- Respecte de l'atur, la taxa d'atur del primer trimestre de 2020 va ser del 10,6% a la província de Barcelona i del 10,7% al conjunt de Catalunya. S'aprecia una certa afectació per la crisi de la COVID-19, tot i que encara poc significativa perquè les dades de l'EPA són del primer trimestre. Les dades d'atur registrat mostren com el nombre total d'aturats a finals d'abril va arribar als 467.810 a Catalunya. No inclouen



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavín Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 8 de 21



els expedients de regulació d'ocupació temporal que van ser un total de 547.837 expedients al mes març.

- Respecte de la mobilitat del quadrimestre, indica que la taxa de variació interanual acumulada de transport públic cau fins a un 35,6% a l'àmbit de Barcelona fins a abril. Pel que fa al trànsit viari de vehicles lleugers, informa que a les autopistes de peatge cauen fins a un 40,2%. Quant al trànsit de vehicles lleugers a les vies d'accés a Barcelona, ha caigut un 30,8%. Pel que fa al trànsit de vehicles lleugers a les vies de peatge a l'ombra de la Generalitat, ha caigut un 29,0%. En relació amb el trànsit de l'aeroport de Barcelona, aquest cau fins a un 46,0%, i finalment, el trànsit de ferrocarril de llarga distància a l'estació de Sants va caure un 21,2% fins al març.
- Respecte de l'evolució de la mobilitat, indica que la quota del transport públic es va incrementar durant la crisi del 2009 al 2014, va retrocedir fins al 2017 amb la recuperació econòmica i ha crescut en el període 2018-2019. Des dels inicis de la recuperació econòmica i fins a finals 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 es va mantenir durant 2019. Amb la crisi de la COVID-19, la mobilitat de viatgers ha caigut, experimentant majors descensos en el cas de les autopistes de peatge.
- I finalment respecte de les mercaderies, indica que el tràfic de mercaderies ha patit descensos des del març, tot i que de forma menys accentuada que la mobilitat de viatgers. Concretament detalla que el trànsit de vehicles pesants s'ha reduït un 11,0% a les autopistes catalanes, les vies amb peatge a l'ombra cauen lleugerament més, un 12,9%, les mercaderies del Port de Barcelona van experimentar un descens ja al febrer i acabem el quadrimestre amb un descens acumulat de l'11,4% i FGC presenta trànsits molt menors des de setembre de 2019 a causa d'una avaria al carregador d'ICL de Súria.

Finalitzada l'exposició del senyor Lluís Alegre i Valls, intervé el Director General per indicar que en relació amb l'explicació del PIB, la caiguda és lenta i per tant suposa una progressiva degradació de l'economia, tot i que les dades ens indiquen que aquesta crisi ha suposat una aturada de l'economia que efectivament pot suposar una degradació posterior.

A continuació intervé el senyor Manuel Valdés López per apuntar que potser resultaria interessant afegir altres indicadors com el preu de l'habitatge, etc.

En resposta intervé el senyor Lluís Alegre i Valls per indicar que ja es preveien incloure altres indicadors però que per qüestió de dates no s'han pogut incloure en aquesta sessió, tot i que es traslladarà l'informe complet amb els indicadors de l'àmbit de Catalunya i de l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (en endavant SIMMB).

5. RESULTATS DE L'ENQUESTA DE MOBILITAT EN DIA FEINER (EMEF) 2019

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua amb la seva exposició el senyor Lluís Alegre i Valls per avançar les novetats d'aquesta Enquesta de Mobilitat En dia Feiner (en endavant EMEF) respecte d'edicions anteriors i consistents en:



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 17/06/2020, Isidre Gavín Valls
 18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
 18/06/2020 12:38:31
 Data caducitat còpia:
 18/06/2023 00:00:00
 Pàgina 9 de 21



- Àmbit territorial del SIMMB.
- Mostra inicial de 10.100 persones i mostra real de 10.106 persones.
- Noves temàtiques o preguntes:
 - L'ocupació, l'aparcament, l'antiguitat i el combustible de les furgonetes i camions, a més dels cotxes i motocicletes.
 - Les accions davant d'un pagament obligatori per estacionar als centres urbans.
 - Modificació del mitjà de transport segons condicions meteorològiques.
 - Freqüència i percepció sobre la seguretat en el transport públic.

Altrament i com a resultats principals, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que:

- S'observa un augment de la mobilitat, sobretot per motius personals, recuperant la tendència de creixement interanual.
- El principal motiu per moure's és anar a treballar i que engloba el 16,4% dels desplaçaments al SIMMB.
- Els motius personals com anar a comprar, acompanyar a persones, oci, passejar, etc. representen gairebé el 40,0% de la mobilitat diària al SIMMB.
- Les tornades a casa, representen el 41,4% del total de desplaçaments al SIMMB.
- El mode principal de desplaçament de la població del SIMMB és la mobilitat activa que representa un 46,7%, seguit del vehicle privat en un 36,1% i el transport públic, amb un 17,2% dels desplaçaments en dia laborable.
- Les dones es desplacen en modes més sostenibles que els homes. Així, caminen en el 48,9% dels seus desplaçaments, respecte al 40,4% dels homes, i en transport públic en un 19,7% respecte del 14,5% dels homes. L'ús del vehicle privat és del 30,3% a les dones, respecte al 42,2% dels homes.
- La mobilitat en vehicle privat augmenta a mesura que l'àmbit de residència s'allunya de Barcelona, en detriment del transport públic i la mobilitat activa.
- L'ús del transport públic, tot i tenir una hora punta similar a la del vehicle privat, es manté més constant al llarg del dia. La mobilitat activa, és a dir a peu i bicicleta, té dues franges d'ús destacades, en especial la de la tarda, de 17 h a 19 h.
- La mobilitat personal també té dues franges diferenciades al llarg del dia, mentre que l'ocupacional, és a dir per feina i estudis, té una franja destacada en horari punta, de 7 h a 9 h de matí.
- L'ocupació mitjana declarada dels desplaçaments en furgoneta/camió és d'1,6 persones per vehicle en el conjunt del SIMMB. En el cas de Barcelona ciutat, de dues persones per vehicle.
- Gairebé el 94% dels desplaçaments amb furgonetes i camions es fan amb vehicles de gasoil o dièsel.



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 17/06/2020, Isidre Gavín Valls
 18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
 18/06/2020 12:38:31
 Data caducitat còpia:
 18/06/2023 00:00:00
 Pàgina 10 de 21



- El 57,3% de desplaçaments en furgoneta/camió es realitzen amb vehicles de cinc o menys anys, el 16,1% de sis a deu anys, i el 23,1% tenen més de deu anys.
- El lloc d'aparcament habitual de les furgonetes/camions és el carrer. Segons el municipi de destinació l'aparcament varia, essent majoritaris els espais reservats quan no és el municipi de residència.

Finalment i, abans de donar per finalitzada la seva exposició, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que en relació amb les novetats de l'EMEF 2019 informa que:

- Es manté la metodologia per a què dues terceres parts del panell de persones entrevistades, mostra a qui es va realitzar l'EMEF 2018, responguin l'EMEF 2019.
- Nou àmbit territorial de l'EMEF: Àmbit SIMMB. Es manté també l'àmbit Regió Metropolitana de Barcelona per a realitzar comparatives.
- S'introdueixen i eliminen preguntes definides per a la Comissió de seguiment de l'EMEF, respecte de l'edició anterior.
- L'enquesta s'ha realitzat segons:
 - a) Via online: inicialment a les persones que l'han realitzada durant el 2018.
 - b) Telefònica: la resta de la mostra, els suplents i aquells que no han contestat via online.

Així com respecte de l'EMEF 2020:

- A causa de la COVID-19 no es podrà realitzar l'enquesta en les dues onades planificades, tornant a fer-ne una de sola, a la tardor.
- Es mantenen els àmbits territorials.
- S'introduiran i eliminaran preguntes, a definir, per a la Comissió de Seguiment de l'EMEF, respecte de l'edició anterior. Especialment per incloure canvis en els patrons de mobilitat a causa de la COVID-19.
- Possibilitat de tenir resultats diferenciats per dies de la setmana.

A continuació pren la paraula el senyor Joan Prat i Trapé per consultar com han anat les enquestes segons el panell de persones entrevistades.

En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que s'han enquestat novament a dues terceres parts del panell de persones entrevistades, modificant-te una tercera part. Aquest sistema no obeeix a una qüestió de costos sinó a una metodologia de treball per confirmar els canvis de mobilitat reals.

Novament intervé el senyor Joan Prat i Trapé per a consultar com ha estat el resultat de les entrevistes via web.

En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls informa que les entrevistes via web no han acabat de funcionar i que ha calgut completar-ho amb entrevistes via telefònica.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavín Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 11 de 21



En un altre ordre de coses, pren la paraula novament el senyor Manuel Valdés López per informar que, a partir del pròxim dilluns, es reactivarà l'ordenança fiscal que havia quedat aturada per la crisi de la COVID-19 i que suposarà estendre al màxim la superfície de zones regularitzades, i amb un preu que en algunes zones podrà implicar l'equivalència amb zones d'aparcament en subsòl. Per aquest motiu considera que serà necessari reforçar el sistema de transport públic.

En resposta el senyor Lluís Alegre i Valls indica que aquesta informació és rellevant sobretot a afectes del conjunt de personals en tasques d'inspecció i seguretat, així com respecte del previsible augment de demanda de la pròxima setmana.

Finalment, intervé el senyor Joan Prat i Trapé per indicar que en determinats municipis també es reactivarà en fase 1 el pagament de les zones d'aparcament regularitzat.

6. PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DELS APARCAMENTS D'INTERCANVI MODAL A L'ÀMBIT DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua amb la seva intervenció el senyor Lluís Alegre i Valls per indicar com a objectius del Pla Director Urbanístic els següents:

- Plantejar una estructura general d'ordenació urbanística dels Espais d'Intercanvi Modal (en endavant EIM).
- Precisar les estratègies de desenvolupament urbanístic dels EIM. Determinar els usos complementaris.
- Dotar als sòls necessaris, de les condicions urbanístiques per a poder posar en funcionament el nombre de places resultants de l'estudi de mobilitat, de forma programada.
- Definir els àmbits d'ampliació dels espais EIM, la seva qualificació, l'àmbit de planejament derivat i/o de gestió i el sistema de gestió (expropiació, per compensació o cooperació) per a la seva obtenció.
- Millorar la qualitat de vida, garantir l'accessibilitat al transport públic i aconseguir una mobilitat sostenible.
- Prevenir, reduir i controlar la contaminació atmosfèrica, tot millorant la qualitat ambiental.
- Definir el programa d'inversió adequat, i les fases d'aquest.

Altrament, respecte de l'anàlisi i diagnosi territorial, informa els assistents que:

- S'han analitzat els espais existents o possibles associats a l'oferta actual i prevista de transport públic ferroviari i per carretera excepte:
 - Espais situats fora de l'àmbit SIMMB.
 - Espais ubicats en la conurbació de Barcelona.
 - Espais associats a usos especials, com el Port o l'Aeroport.
 - Aparcaments en via pública.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavín Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 12 de 21



Com a criteris d'anàlisi, els següents:

- Criteris urbanístics: dificultat d'intervenció urbanística.
- Criteris de mobilitat:
 - Física de l'aparcament: Ocupació, demanda no satisfeta, nombre de places, estat i possibilitat de creació/ampliació.
 - Transport públic: oferta de serveis i línies i demanda.
 - Població potencial: cobertura territorial, corredors i ubicació.
 - Accessibilitat.
 - Competitivitat transport públic enfront vehicle privat motoritzat: temps, cost, accessibilitat i congestió.

Tot proposant, com a estratègia general d'ordenació:

- El planejament urbanístic, en general, oblida la mobilitat. No ordena la seva gestió i es limita a qualificar el sòl existent o previst com a sistema ferroviari o sistema viari.
- Actualment, dins dels dos sistemes urbanístics dominants (el viari i el ferroviari), els espais d'intercanvi modal de transport públic-vehicle privat no tenen cap significació específica en requeriments propis i regulacions ajustades a les necessitats d'aquests espais i, per tant, no ocupen cap lloc en les normatives urbanístiques d'aquests planejaments.
- En aquest sentit, i amb la voluntat de cobrir un espai necessari per a la gestió i regulació de la mobilitat, el present Pla Director Urbanístic (en endavant PDU) determinarà la definició d'un nou sistema urbanístic dins del sistema general de comunicació que, en aquesta fase d'avanç de planejament, anomena Sistema d'Espais d'Intercanvi Modal (en endavant SEIM).
- A més, es planteja la necessitat de crear aquests espais com a park and service, llocs on hi hagi serveis associats a la mobilitat i que ha d'incloure també la idea l'intercanvi entre altres modes de transport, com patinets, bicicletes, motocicletes, etc. amb preferència que siguin tots ells de caràcter elèctric, i de compartició sigui lloguer, car-sharing, moto-sharing, entre d'altres.

Així com a proposta de regulació urbanística:

- Determinacions: Propostes normatives, d'abast físic i espacial, i/o preceptiu, d'ordenació urbanística territorial d'obligat compliment pel planejament urbanístic, pels projectes d'infraestructures i per les altres actuacions en el territori que són objecte de regulació.
- Directrius: Disposicions que defineixen estratègies o mecanismes d'actuació que han de ser concretades en documents normatius de menor escala, especialment pel planejament urbanístic municipal.
- Recomanacions que el PDU consideri adients per a un desenvolupament positiu del territori, però que restin sotmeses a les valoracions d'oportunitat o conveniència que l'administració competent pugui fer en el moment de l'actuació a la qual fan referència.



Doc. original signat per:
Alvaro Ramirez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavin Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 13 de 21



I com a objectius ambientals del PDU:

1. Apostar per la reducció del consum energètic associat a la mobilitat i el seu impacte sobre la generació de Gasos amb Efecte d'Hivernacle (en endavant GEH) i altres contaminants atmosfèrics.
2. Reduir la població exposada a nivells de contaminació atmosfèrica superiors als quals es consideren nocius per a la salut.
3. Reduir la població exposada a nivells de contaminació acústica superiors als recomanats per a la salut.
4. Minimitzar la vulnerabilitat dels emplaçaments de Park and service (en endavant P&S) davant els riscos naturals i tecnològics detectats.
5. Preveure criteris per afavorir l'adaptació del PDU i els P&S als efectes derivats del canvi climàtic.
6. Incentivar els modes de desplaçament actiu per la seva repercussió en la millora de la salut de la ciutadania.
7. Assegurar que el desplegament del PDU i les ubicacions dels aparcaments d'intercanvi modal no suposin un increment del risc d'inundació i l'afectació sobre béns i persones.
8. Assegurar la no afectació del PDU sobre els espais naturals protegits i les àrees amb valors ambientals reconeguts, ni tampoc sobre la connectivitat ecològica.
9. Les instal·lacions associades als P&S garantirán el mínim consum energètic i es dissenyaran sota el concepte d'edificis de consum gairebé zero.
10. Avaluar la incidència del desplegament del PDU P&S sobre la qualitat paisatgística i vetllar per la minimització dels seus impactes i la integració dels seus elements.

Finalment, continuant amb la seva exposició, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que en l'anàlisi de la sensibilitat ambiental dels Park & Ride (en endavant P&R), en el PDU s'analitzen amb més detall les ubicacions de P&R amb sensibilitat ambiental alta, un total de 30. S'apunten els impactes previsibles sobre el medi ambient i les mesures a aplicar en cada cas. La majoria d'emplaçaments amb sensibilitat alta és degut a la inundabilitat. Cal prohibir-hi l'aparcament de vehicles de camper i complir amb els usos admesos en el Reglament de Domini Públic Hidràulic.

És per aquest motiu que, en el càlcul d'emissions estalviades pel PDU en fase 1 a partir d'una reducció de la mobilitat de 377 milions de veh*km anuals, les emissions baixen 75.000 tn CO2 que suposa una reducció addicional de les emissions del 72,8% respecte a la situació actual, i en fase 2, hi ha una reducció de la mobilitat fins a 591 Milions de veh*km anuals i una reducció addicional de les emissions del 167,1% respecte a la situació actual.



Doc. original signat per:
Alvaro Ramirez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavín Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 14 de 21



Per tant, a tall de conclusió indica que la fase 2 postula com la millor ambientalment, per la seva reducció de les emissions totals de més del doble que en l'escenari 1, ja que el nombre de places de P&R també s'incrementa més del doble, d'11.052 a 25.374 noves places. Així com en la fase 2 la mobilitat es redueix potencialment en 378 milions de veh*km a l'any, 591 milions si ho sumem a l'escenari actual. És a dir, s'evitarien tots aquests viatges de persones en cotxe, principalment a Barcelona, que passarien a utilitzar el transport públic i per tant amb efectes sobre la qualitat de l'aire i la salut de les persones.

Finalitzada l'exposició del senyor Lluís Alegre i Valls, intervé el Director General per consultar quin és l'estat del procediment el dia d'avui.

A continuació, pren la paraula el senyor Joan Prat i Trapé per consultar si les Zones de Baixes Emissions de fora de Barcelona també es tindrien en compte i si es prioritzarien.

En resposta el senyor Lluís Alegre i Valls indica que es tindrien en compte sempre que complissin amb les normes de mobilitat i per tant recalculant-se les esmentades zones. En relació amb l'ordre de prioritats aquests es preveuen en el Pla Director d'Infraestructures (en endavant PDI) i serà allà on hi hauria un procediment de revisió.

Tot seguit, intervé novament el senyor Joan Prat i Trapé per indicar que en alguns municipis hi ha espais disponibles per poder implantar aparcaments d'intercanvi, consultant si s'han estudiat aquestes disponibilitats.

En resposta, el senyor Lluís Alegre i Valls indica que no hi ha un estudi desenvolupat respecte d'aquests intercanviadors, tot i que es podrà a terme a proposta de qualsevol municipi interessat.

Finalment i, abans de tancar aquest punt de l'ordre del dia, intervé el Director General per indicar que aquests estudis s'enviaran a tots els municipis afectats, i tots els ajuntaments podran suggerir aparcaments o zones addicionals a les proposades i que en un futur es puguin afegir de forma addicional.

7. VULNERABILITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT DAVANT ELS EFECTES DEL CANVI CLIMÀTIC

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, continua amb la seva intervenció el senyor Lluís Alegre i Valls per exposat aquest punt de l'ordre del dia.

En aquest sentit, seguidament informa de les diferents fases respecte de la situació actual:

- Fase I (27/09/2019)
 - Context global i local en matèria de canvi climàtic. Escenaris climàtics a l'àmbit SIMMB.
 - Resiliència al canvi climàtic de les infraestructures de mobilitat.
 - Benchmarking de plans i estratègies d'adaptació a diferents escales territorials.
- Fase II (19/12/2019)
 - Identificació de variables climàtiques i perills climàtics rellevants.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavín Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 15 de 21



- Anàlisi de vulnerabilitats i prioritització de riscos i posterior identificació de prioritats d'actuació.
- Cartografia: clima de referència, escenaris, riscos actuals, riscos sobre infraestructures.

- Fase III (30/04/2020)
 - Fitxes d'actuacions infraestructurals, un total de 12 fitxes.
 - Consideracions a l'avaluació de costos i a l'anàlisi cost-benefici. Estudis de cas.
 - Benchmarking de solucions innovadores d'adaptació en l'àmbit de la mobilitat.

Altrament i respecte d'escenaris climàtics, indica que:

- Escenari futur de temperatura mitjana màxima a l'agost, combinant clima actual i projeccions RCP 8.5 2041-2070.
- Escenari futur de precipitació mitjana a la tardor, combinant clima actual i projeccions RCP 8.5 2041-2070.
- Escenari futur de precipitació mitjana a la primavera combinant clima actual i projeccions RCP 8.5 2041-2070.

Així mateix en relació amb riscos, el senyor Lluís Alegre i Valls detalla una sèrie de riscos a tenir en compte a avui dia, remarcant els següents:

- Risc d'inundabilitat - Zona de flux preferent.
- Risc d'inundabilitat - Zones inundables per diferents períodes de retorn (T10, T100 i T500).
- Risc geològic - Despreniments.
- Risc geològic - Esllavissades.
- Risc d'incendi - Perill bàsic d'incendi forestal.
- Risc d'incendi - Cobertes del sòl amb vegetació particularment piròfita.

Així com un conjunt de 15 mesures de propostes d'actuació, conjuntament amb 27 accions diferents. En aquest sentit, a manera d'anàlisi cost-benefici, el senyor Lluís Alegre i Valls indica als membres assistents del següent:

- Estimacions d'anàlisi cost benefici per tres estudis de cas, basats en episodis recents reals
 - Tall de la línia R1 de Rodalies entre Malgrat de Mar i Blanes per l'enfonsament del pont del riu Tordera el gener de 2020 a causa del temporal Gloria: 8,5 M€ envers 16 M€.
 - Tall de la carretera GI-6831 entre Malgrat de Mar i Blanes per l'enfonsament del pont del riu Tordera el gener de 2020 a causa del temporal Gloria: 5,3 M€ envers 14 M€.
 - Descarrilament d'un tren de la R4 a Vacarisses el novembre de 2018: 2 M€ envers 8 M€.
- D'acord amb els exemples exposats, la no actuació comporta uns costos globals entre 1,9 i 4 vegades més grans que la intervenció primerenca preventiva. Les accions preventives d'adaptació no es poden aplicar de manera indiscriminada, atès



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavín Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 16 de 21



que comportarien un sobredimensionament generalitzat inassumible econòmicament. Cal prioritzar actuacions i, en paral·lel, avançar en models de gestió del risc nowcasting i early warning.

Finalment i, abans de concloure la seva exposició, el senyor Lluís Alegre i Valls indica com a tasques pendents les següents:

- Fase IV: lliurament final de juliol
 - Desenvolupament de fitxes relacionades amb operació i manteniment, concretament 15 fitxes.
 - Priorització i general de mesures i actuacions d'adaptació.
 - Definició del full de ruta i temporalització integrada.
 - Ampliació de les estimacions i valoracions econòmiques i d'anàlisi cost-benefici.
 - Compleció de cartografia d'escenaris climàtics pel conjunt de l'àmbit SIMMB, a partir de les bases proporcionades pel Servei Metereològic de Catalunya el 9 d'abril de 2020.
 - Generació de nova cartografia específica als efectes de les propostes d'actuació.

A continuació, intervé el Director General per indicar que aquest treball el que vol aconseguir és el coneixement de les amenaces concretes del transport públic, de les nostres infraestructures i de la mobilitat general, identificant el conjunt de necessitats d'adaptació i les que s'haurien d'implementar en el pròxim PDI i per tant en els pròxims anys. En aquest sentit, informa que està molt satisfet dels treballs realitzats, atès que en l'àmbit internacional del transport no hi ha treballs de recerca molt ambiciosos, i d'altres ja s'estaven portant a terme en el mateix sentit que el realitzat per l'ATM i per tant podrà ser un treball de referència en l'àmbit de Barcelona i l'adaptació del seu transport públic al canvi climàtic.

8. OBJECTIUS DE DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE DE L'ATM

En relació amb aquest punt de l'ordre del dia, intervé el Director General per indicar que, en virtut dels objectius de desenvolupament sostenible determinats per Nacions Unides, hi ha una certa pressió per tal que les administracions públiques portin a terme una revisió del compliment dels seus objectius en virtut d'aquesta premissa.

Per aquest motiu, pren la paraula el senyor Lluís Alegre i Valls per indicar que l'Agenda 2030 és el nou full de ruta global per avançar vers el desenvolupament sostenible. Aprovada per Nacions Unides el 2015, inclou 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (en endavant ODS) a assolir el 2030.

Concretament indica que el Govern de Catalunya s'hi ha compromès mitjançant l'elaboració del Pla nacional per a la implementació de l'Agenda 2030 a Catalunya, amb la participació de tots els seus departaments, i l'impuls de l'Aliança Catalunya 2030, un partenariat entre actors públics i privats on es compartiran els compromisos de país per fer realitat els ODS. Per això l'ATM, en aquests darrers mesos ha treballat per planificar la incorporació dels ODS en el si de l'organització. El treball ha consistit a identificar els ODS que apliquen de forma general i vinculats a les funcions principals de l'ATM, transversal que aplica en l'àmbit organitzatiu i finalment de manera específica a cadascuna de les àrees.



Doc. original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavín Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 17 de 21



Entrant en el detall de la qüestió, el senyor Lluís Alegre i Valls informa que dels 17 objectius de desenvolupament sostenibles de caràcter general proposats per les Nacions Unides, els que major implicació tenen en l'àmbit del transport i de la mobilitat, són el 3, el 7, el 9, l'11 i el 13, els que s'han considerat d'aplicació general a l'ATM. Així com dels 17 objectius de desenvolupament sostenible proposats per les Nacions Unides, l'objectiu 16 és transversal a tota l'organització de l'ATM, tot identificant altrament els objectius de desenvolupament sostenibles per àrees que s'han considerat com a principals i secundaris segons la rellevància dins de cadascuna d'aquestes.

9. ALTRES ASSUMPTES

a. Convenis subscrits d'Integració Tarifària

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

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

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

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

S'ACORDA

Primer.- RESTAR ASSABENTAT dels Convenis d'adhesió al Sistema Tarifari Integrat, els de millora del servei de transport de viatgers per carretera, addendes i protocols subscrits pel Director General de l'ATM des de la sessió del Consell d'Administració de l'ATM de data 29 de d'abril de 2020, que seguidament referenciem:

2020:

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Autos Castellbisbal, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Autocares Vendrell, SL.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Autocorb, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Cingles Bus, SA.



Doc.original signat per:
Álvaro Ramírez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavín Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 18 de 21



Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Cintoí Bus, SL.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa SA Alsina Graells de Auto Transportes.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Circuitos Ruri, SLU.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat del senyor Jordi Comasòlivas i Codina.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Transportes Castellà, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Autocars Prat, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Compañía Reusense de Automóviles, La Hispania, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa La Hispano Llacunense, SL.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Montferri Hermanos, SL.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Soler i Sauret, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Autocares Julià, SL.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Autocars Rovira, SL.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa T. y J. Plana - Empresa Plana, SL.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Ferrocarriles y Transportes, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa La Hispano Igualadina, SL.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa La Vallesana, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa SA Masats Transportes Generals.



Doc. original signat per:
 Álvaro Ramírez Salvador
 17/06/2020, Isidre Gavín Valls
 18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
 18/06/2020 12:38:31
 Data caducitat còpia:
 18/06/2023 00:00:00
 Pàgina 19 de 21



Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Transports Generals d'Olesa, SAU.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Empresa Casas, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Empresa Sagalés, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Transbages, SL.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Marfina Bus, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Mohn, SL.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Autocars R. Font, SA.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans de Barcelona Bus, SL al Sistema Tarifari Integrat.

Addenda al conveni d'adhesió de serveis interurbans al Sistema Tarifari Integrat de l'empresa Barcelona Bus, SL

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

b. Licitacions

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

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

"Atès que el Consell d'Administració de l'ATM, reunit en sessió de data 29 d'abril de 2020, va ratificar els procediments de contractació realitzats a l'ATM dins d'aquest període.

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

Vist el llistat de licitacions que s'acompanya en annex dutes a terme per part de l'ATM des de la sessió del Consell d'Administració de l'ATM de data 29 de d'abril de 2020.

S'ACORDA



Doc.original signat per:
Alvaro Ramirez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavin Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 20 de 21



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

I, sense més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió a les 14:00 hores.

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

El Secretari

Signat electrònicament



Doc.original signat per:
Alvaro Ramirez Salvador
17/06/2020, Isidre Gavin Valls
18/06/2020

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



0BAWSQ3WVW48FFFJZMRAIHIDNEQT4DO5

Data creació còpia:
18/06/2020 12:38:31
Data caducitat còpia:
18/06/2023 00:00:00
Pàgina 21 de 21