

Participació
Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a
08018 - Barcelona
www.bcn.cat

Accord a /
impres.

ACTA DE LA SESSIÓ DE VEHICLE COMPARTIT DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA

Dia: 16 d'octubre de 2017

Hora: 18 h

Lloc: Sala Barcelona d'Ecologia Urbana, Diagonal, 240, 2a planta

Hi assisteixen:

COGNOM	NOM	ENTITAT
Aguarta	Elena	AUDICA
Bartolomé	David	car2go
Bellot	Pilar	AEVAC
Bermúdez	Carlos	REPSOL
Boada	Ester	Smart Cycles (operador Donkey Republic)
Canals	Albert	FECAV
Conill	Carles	AMB
Dawe	Justin	Scoot Networks Iberia
Delgado	Francesc	SEAT, S.A.
Farràs	Jordi	Avancar
Garcia	Arancha	ANFAC
Gómez	Pablo	Associació Bicitours Barcelona
Kalverkamp	Allard	Smart Cycles SL, Donkey Republic
Keller	Carly	Scoot Networks Iberia
Loring	José	Avancar
Macias	Pere	Ajuntament de Barcelona
Magaña	Evaristo	Astac Condal
Marimon-Clos	Oriol	eCooltra
Millán	Raúl	CETOP
Monlleó	Judit	Universitat de Barcelona
Morillo	Carlos	BSM
Pascual	Susana	FAVB
Pubill	Jordi	Bluemove
Puerto	Lluís	RACC
Recasens	Marta	Vadecity
Ribera	Carles	CEDAC
Roca	Miquel	RACC
Ruiz	Mireia	FECAV
Sicart	Álvaro	SEAT
Sotelo	Carlos	Silence -escooter-
Subías	Annabel	Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona
Thorson	Ole	P(A)T
Tizón	Dani	Freeel
Torquet	Ernest	Born Bikes Tours Barcelona
Valls	Joan	Assessor Pacte
Vilallonga	Albert	ISTAS/CCOO
Xandri González	Francesc	CETOP

Adriana Maie explica el calendari de treball previst: 1) fase d'analisi conjunta al Pacte en la sessió d'avui i en sessions temàtiques (bicicleta, moto i cotxe) al novembre; 2) fase d'escenaris i propostes, per

2. Full de ruta per treballar les propostes

Així mateix explica el document de presentació de l'estudi. El sistema de vehicle compartit genera nes opportunitats que es concreten en: redueix i renova el parc actual (amb vehicles més eficients i menys contaminants), permet una gestió optima d'aparcament i la recuperació d'espai públic que s'aparcament és soterrat, potencia el vehicle elèctric, impulsa l'ús de la bicicleta i, finalment, millora la seguretat vialitària amb vehicles més nous, segurs i amb limitació de velocitat. Com a impacte negatiu destaca la privatització que pot suposar de l'espai públic, la sobrecapació i la manca de civisme en l'aparcament i el problema de competència entre empreses. A continuació explica els sistemes del vehicle multiusat, segons sigui amb desplaçament lluir o circular, amb estacions fixes (en l'espai públic o soterrades) o sense estacions. Explica els avantatges i els inconvenients que el vehicle compartit genera als usuaris i també el perfil de la gent que l'utilitza. Continua amb el detall de les ciutats europees (Madrid, Milà, Copenhagen i Munich) i acaba l'explicació amb la lectura de les conclusions expressades al document.

Manuel Valdés comenta que fins ara s'ha fet l'estudi, que és una part del procés. El treball culmina amb l'establiment d'un marc regulador d'aquests vehicles.

Obre l'acte Alvaro Nicolás disculpant l'absència de la regidora de Mobilitat. Explica que el procés que s'inicia sobre el vehicle compartit sera similar al que es va dur a terme amb els vehicles de mobilitat personal (VMP). S'ha estudiat el recorregut de l'oferta a Barcelona de les flotes de vehicles compartits (bicicleta, moto i cotxe) i s'ha analitzat la regulació d'aquest servei en altres ciutats europees. El vehicle compartit es correspon amb la 5a línia estratègica del Pla de Mobilitat Urbana que aborda l'ús eficient dels vehicles.

1. Estudi sobre l'anàlisi del vehicle compartit a la ciutat de Barcelona

ORDRE DEL DIA:

- Carme Ruiz, tècnica de Participació que actua com a secretaria
 - Adria Gomila, director de Mobilitat
 - Adriana Male, coordinadora de la Gerència Adjunta d'Infrastuctures i Mobilitat
 - Manuel Valdés, gerent adjunt d'Infrastuctures i Mobilitat

Representants de l'Adjuntament:

incorporar aportacions i validar la solució; 3) fase de tancament i explicació de la proposta definitiva al més de gener de 2018. Es preveu aplicar la regulació resultant al mes de setembre del 2018.

3. Torn obert de paraules

En el torn obert de paraules els participants fan les següents aportacions:

- Disconformitat amb el sistema de bici compartida que opera actualment a Barcelona ja que ocupa l'espai públic amb un afany lucratiu i precaritza el sector. És una competència deslleial al sector que treballa amb locals i té més despeses. La flota de Barcelona de bicicletes de lloguer és d'aproximadament 10.000 bicis distribuïdes en 100 locals.
- Comentari juxtaposat amb l'anterior intervenció. El nombre de bicicletes multiusuari és de 500 i no es considera que sigui una competència destacada.
- Sol·licitud que s'avanci al màxim en el temps la regulació.
- Felicitacions reiterades per l'estudi presentat.
- Petició que s'aportin dades del pes que pot arribar a tenir el vehicle compartit i que es tingui en compte que l'espai públic ha de ser preferentment per al vianant.
- Comentari que l'autocar és el vehicle compartit pioner i petició que s'apliqui a aquest mode els mateixos beneficis fiscals que als vehicles compartits. L'autocar descongestiona i penalitzar-lo pot generar un increment del vehicle multiusuari.
- Recordatori de la petició expressada en altres sessions en el sentit que l'autocar pugui ser compartit per diferents clients (empreses o escoles).
- Opinió que els vehicles compartits estacionats al carrer no suposen una sobreocupació de l'espai públic perquè satisfan les necessitats de més d'un veí.
- Petició que la implantació i regulació del sistema tingui abast metropolità i que es treballi conjuntament amb l'AMB, entitat que ja ha estudiat l'ocupació de places d'estacionament dels cotxes compartits.
- Reflexió sobre el nombre d'operadors òptims per a la ciutat. Si n'hi molts poden haver problemes amb la passarel·la d'accés. Si n'hi ha pocs es comprometen els principis de lliure concorrència.
- Proposta que les llicències que es concedeixin siguin a precari (com les de les terrasses) i que l'impost de circulació tributi a la ciutat on circulen els vehicles.
- Proposta que les empreses operin en l'àmbit metropolità, prioritàriament en zones amb poca cobertura de transport públic.
- Proposta que l'oferta del vehicle multiusuari sigui completa, ordenada i complementària a la que ofereix el servei públic. L'objectiu, en cap cas, ha de ser de substituir el transport públic.
- Barcelona té 300.000 bicicletes i, a més, diàriament entren 250.000 de l'Àrea Metropolitana. Les motos compartides tenen molt potencial.

A continuació els membres de la taula donen resposta a les qüestions plantejades. S'agraeix la bona acollida de l'estudi presentat. Es pretén que les decisions que es prenguin siguin solucions conjuntes. L'ordenació del sector serà un bé compartit. Comenten que preocupa que les bicis i les motos envaeixin l'espai destinat als vianants. Amb el servei Bicing l'ús del carrer està molt ordenat, amb estacions a la

S'agreix la participació i es tanca la sessió a les 19.45 h

calgada. Cal regular amb cura l'ús de les bicicletes multiusuarí, les condicions i els requeriments. Expressen que no es vol que el creixement del sector benefici un creixement de desplaçaments, sinó una reducció i que s'utilitzi de manera racional. L'electrificació de la flota és molt important. L'ajuntament comparativament l'abordatge del tema amb visió metropolitana, sobretot pel que fa al context i la moto. També es comparteix la necessitat d'establir uns indicadors. Pel que fa a l'autocar es respon que admet modus de transport es treballa en altres taules ja per vehicle compartit senten aquell que es lloga sense conductor. Comenten que caldrà avançar per etapes i que si es pot establir alguna mesura que no requereixi regulació administrativa, s'introduirà.