

ACTA DE LA SESSIÓ PLENÀRIA DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA

Al Saló de Cent, el dia 31 de març de 2015 a les 18 h es reuneix en sessió plenària el Pacte per la Mobilitat, sota la presidència de l'excm. senyor Xavier Trias, alcalde de Barcelona, i amb la presència a la taula presidencial de Joaquim Forn, primer tinent d'alcalde; Eduard Freixedes, regidor de Mobilitat; Joan Delort, gerent de Prevenció, Seguretat i Mobilitat (PSM); Adrià Gomila, director de Mobilitat; Òscar Ramírez, regidor de PPC; David Escudé, regidor de PSC; Pere Portabella, regidor d'Unitat per Barcelona; Evelio Vázquez, cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona; Ignasi Armengol, director general de B:SM.

Hi assisteixen:

ENTITATS

ACAVE - Associació Catalana d'Agències de Viatges Especialitzades	Ana Barluenga
ADISCAT – Assoc. Empr. Logística i Distribució de Begudes i Alimentació de Catalunya	José Manuel Fernández
AECOC – Asociación Española de Codificación Comercial	Marc Nicolás
AEM – Asociación Española de Empresas de Mensajería	Albert Genescà
AEM – Asociación Española de Empresas de Mensajería	Francesc Gómez
AGTC – Associació General d'Autònoms-Pymes Transportistes de Catalunya	Adolfo Martínez
ANESDOR – Asociación Nacional Empresas Sector Dos Ruedas	Pedro J. Diez
APIT Barcelona – Associació Professional de Guies de Turisme de Catalunya	Ma José Anto
Associació BICITOURS BARCELONA - Un Cotxe Menys – Bicicletes	Ester Boada
ASTAC – Asociación de Transportistas Agrupados Condal	Evaristo Magaña
AUDICA – Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Elena Agurta
AUDICA – Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya	Manuel Tena
BACC – Bicicleta Club de Catalunya	Carlos Benito
BACC – Bicicleta Club de Catalunya	Monica Enrich
Barcelona Camina – Associació pels Drets del Vianant	Joan Esteveordal
BICICLOT, Activitats i Serveis	Pere Serrasolses
CCOO Barcelonès	Vicenç Tarrats
CEDAC – Consell d'Empreses Distribuïdores d'Alimentació de Catalunya	Antoni Ribera
COACB – Col·legi Oficial d'Agents Comercials de Barcelona	Fèlix Mayor
COACB – Col·legi Oficial d'Agents Comercials de Barcelona	Ricard Penas
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona	Miquel Donnay
COPC – Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya	Ma Teresa Morali
FAVB – Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona	Joan Maria Soler
FBC - Fundació Barcelona Comerç	Vicenç Gasca
FCC – Federació Catalana de Ciclisme	Andrés Tigero
FECV – Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Salvador Alapont
FECV – Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Albert Canals
Federació de Serveis per a la Mobilitat i el Consum de la UGT de Catalunya	Daniel Sancha
Foment del Treball Nacional	Joan Vilalta
Freeel Ecomoving Solutions	Daniel Tizón
Gremi d'Hotels de Barcelona	Armando Rojas
Gremi de Garatges de Barcelona i Província	Marisa Godia
Gremi Provincial de Tallers de Reparació d'Automòbils de Barcelona	Celso Besoli
Gremi Provincial de Transport i Maquinària de la Construcció	Jose Carlos Romero
IMT – Institut Metropolità del Taxi	Eduard Ràmia
Motoescuela	Xavier Vallejo
Mutual de Conductors - Fundació MDC	Joan Badenes
Mutual de Conductors - Fundació MDC	Joan Nebot
Pacte Industrial per a la Regió Metropolitana de Barcelona	Albert Valdivia
PIMEC Comerç	Alejandro Goñi
Plataforma Empresarial de la Bicicleta	Jordi Sala
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic	Albert Obiols
PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic	Ricard Riol

PTP – Associació per a la Promoció del Transport Públic	Joan Anton Tineo
STAC – Sindicat del Taxi de Catalunya	Carlos Fernández
STOP Accidents - Associació d'ajuda i orientació als afectats per accidents de trànsit	Marilina Ferrer
STOP Accidents - Associació d'ajuda i orientació als afectats per accidents de trànsit	Elisabet Ibars
TRANSCALIT – Federació Catalana de Transports de Barcelona	Yolanda Redondo
TRANSPRIME – Associació Espanyola d'Empreses amb Transport Privat de Mercaderies	Jordi Espín

CONSELL D'ASSESSORS EXPERTS

Miguel Ángel Moll
Miquel Nadal
Francesc Robusté
Ole Thorson
Andreu Ulied
Joan Valls

OPERADORS EXTERNS

AMB– Àrea Metropolitana de Barcelona	Joan Maria Bigas
ATM – Autoritat del Transport Metropolità	Francesc Calvet
B:SM – Barcelona de Serveis Municipals	Antoni Roig
SCT - Servei Català de Trànsit	Rafael Olmos
DGT - Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona	Adrià Puigpelat
Saba Aparcaments	Jordi Díez
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona	Marta Labata
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona	Josep Mensión
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona	Dídac Pestaña
TMB – Transports Metropolitans de Barcelona	Jaume Tintoré

GRUP INSTITUCIONAL

Carme San Miguel
Francesc Narváez

PROVEÏDORS

ALG (Advanced Logistics Group)	Jordi Singla
Altran	Susana Serrano
Avancar Carsharing	Ignasi Fàbregas
Barcelona Regional - Agència de Desenvolupament Urbà	Juan Carlos Montiel
Etra Catalunya	Rafael Barnola
GETINSA-PAYMA	Juan Carlos Ródenas
TELVENT – Tráfico y Transporte	Jesús Ramírez

També hi assisteixen:

Grup Municipal Unitat per Barcelona a l'Ajuntament de Barcelona	Carla Carbonell
Grup Municipal ICV-EUiA a l'Ajuntament de Barcelona	Jordi Farriol
Grup Municipal del PSC a l'Ajuntament de Barcelona	Estefania Molina
Agència de Salut Pública de Barcelona	Conrad Casa
Agència de Salut Pública de Barcelona	Xavier Llebaria

De l'Ajuntament: Pere Ferrer, cap de gabinet de la Regidoria de Mobilitat, Eva Llorach, cap del Departament de Comunicació, Anna Plantada, tècnica del Departament de Comunicació, Miquel Rusalleda, tècnic del Programa de Seguretat Viària i Mobilitat, Xavier Bobi, control de gestió, Beatriz Huarte, tècnica de la Direcció de Mobilitat i Carme Ruiz, que actua com a secretària.

ORDRE DEL DIA

1. **Anàlisi sobre Seguretat Viària**
2. **Projectes d'innovació**
3. **Evolució de la Mobilitat 2011-2014**

Obre l'acte **Xavier Trias**, alcalde de Barcelona, anunciant la recent aprovació definitiva del Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018, que estableix mesures en els àmbits de la mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient. Explica que els objectius de les darreres remodelacions de les vies de la ciutat (Diagonal, passeig de Gràcia i Paral·lel) són beneficiar els vianants i reduir l'impacte del vehicle privat a la ciutat. Es vol una ciutat més amable i per això ha crescut notablement la superfície destinada als vianants. Els trajectes en bicicleta han augmentat gairebé un 8% el darrer any. La implantació de la Nova Xarxa Bus representa una millora del transport públic (millor cobertura del territori i millora de la freqüència de pas). Està consolidada amb 220.000 validacions diàries en les 13 línies que estan funcionant i el 91% dels seus usuaris la valoren positivament. A la tardor entraran en funcionament noves línies. El repte és aconseguir que la reactivació econòmica vagi acompanyada d'una mobilitat més sostenible.

1. Anàlisi sobre Seguretat Viària

Joan Delort, gerent de PSM explica que fins al 2011 hi va haver un decrement sostingut d'accidents i que aquests han repuntat a partir del 2012. Fins ara, el nombre de morts del 2015 és de 6 i en el mateix període de l'any 2014 n'hi havia 10. Cal treballar principalment amb els col·lectius vulnerables. L'any passat van haver 1.179 vianant atropellats (una quarta part per manca de respecte del conductor del pas del vianants), 492 ciclistes lesionats, 6.445 motoristes ferits i 17 motoristes morts.

Barcelona té la taxa europea més elevada de motos i representa aproximadament un terç del parc de vehicles a motor. Les matriculacions de motos mai han anat a la baixa. Segons les dades de l'EMEF diàriament es fan 431.741 desplaçaments en moto, dels qual 302.408 ho són a l'interior de la ciutat. El perfil del motorista és el d'un home d'entre 30 i 64 anys que utilitza la moto per a desplaçaments ocupacionals de 13 minuts de mitjana. Les dades posen de manifest la sobrerrepresentació dels desplaçaments i de la victimització dels motoristes. Enumera el tipus i les causes més freqüents dels accidents de moto.

A continuació explica el Pla de Seguretat Viària per a motos que conté diverses mesures: 1) De sensibilització: campanya de comunicació, tramesa de díptic tots els motoristes, formació en seguretat viària laboral, incorporació de consells a les pantalles informatives de trànsit; 2) De modificació normativa: anàlisi municipal (a través de dos estudis) de la influència en la sinistralitat de la conducció amb carnet B+3 i petició a la DGT que també ho analitzi; 3) De correcció i canvi de comportament: controls de GU, increment de radars mòbils i informatius, controls de compliment de l'ITV, alcoholèmies i drogotest; 4) D'estudis analítics dels trams on es produeixen accidents per establir mesures correctores.

En el torn de paraules, Joan Maria Solé, de la FAVB, apunta que el motiu d'increment de l'ús de la moto, pot ser l'elevat preu del transport públic. Ole Thorson demana el resultat de l'auditoria dels passos de vianants i manifesta preocupació pels 11.000 ferits. Adrià Puigpelat manifesta la voluntat de la DGT d'estudiar la influència del carnet B+3 en la conducció de motos. Evelio Vázquez exposa que com a resultat de l'estudi dels 15.000 passos de vianants s'han proposat 2.500 mesures de millora i s'ha incrementat la vigilància als passos.

2. Projectes d'innovació

Ignasi Armengol, director de B:SM explica que amb la nova ÀreaDUM el disc horari de cartró s'ha substituït per una app basada en noves tecnologies (com la ApkB) que identifica el vehicle i l'inici i final de l'estacionament. Els objectius de la nova regulació són optimitzar l'espai, precisar les necessitats (oferta i demanda), programar adequadament, oferir informació als transportistes, millorar la disponibilitat de places als usuaris i tecnificar els permisos exclusius.

Pel que fa al Bicing elèctric, explica que des de gener s'està duent a terme una prova pilot amb 300 bicis i 46 estacions amb resultat molt satisfactoris. La valoració dels usuaris és bona i les dades posen de manifest que la mitjana de recorregut és de 3,2 km (davant dels 2 km de les bicicletes mecàniques) i la del temps de 27 minuts. Les bicicletes elèctriques són utilitzades en un 64% per dones, amb un pes destacat de la població major de 50 anys i prioritàriament per a desplaçament en pujada.

En el torn obert de paraules Francesc Gómez exposa que la nova regulació suposa un pas endavant en la gestió de la càrrega i descàrrega (C/D) però qüestiona com es discrimina l'ús per part de vehicles particulars, comercials o de transport. Evaristo Magaña intervé en el mateix sentit i pregunta quins són els vehicles que estacionen a les places de C/D ja que abans hi havia la tipologia de vehicle de SP. Comenta que hi ha molta diversitat de volum de mercaderia i que el temps establert és el mateix per a tots els transportistes. Adolfo Martínez sol·licita que es defineixi el tipus de vehicle que pot utilitzar la C/D i que es valori la possibilitat de perllongar l'ús del disc horari més enllà del mes de juliol. Joan Valls comenta que la nova regulació hauria de facilitar informació d'alertes d'estacionament no atès (zones on hi ha trànsit d'agitació). Ignasi Armengol respon que la nova regula modifica el sistema de gestió però no la normativa de la tipologia de vehicle que pot fer ús de la C/D. El nou sistema permetrà segmentar les necessitats i satisfer determinats col·lectius, si es considera convenient. Hi ha un temps llarg de tolerància i el període informatiu durarà fins al juny.

3. Evolució de la mobilitat 2011-2014

Adrià Gomila explica l'evolució de la mobilitat entre els anys 2011 i el 2014. El creixement més significatiu de zones de vianants com a resultat de reurbanitzacions ha estat a Sants-Montjuïc, Sant Andreu i Sarrià-St. Gervasi. S'ha passat de 74,46 Ha a 103,8 Ha, que representa un increment d'un 38,4%. Els carrils bici s'han incrementat en un 23,9% (de 93,6 km a 116 km) i els desplaçaments diaris han estat de 136.440, la qual cosa suposa un increment d'un 7,9% respecte a l'any 2013. Les zones 30 s'han incrementat un 5,1% des de l'any 2011 (de 420 km a 442 km) destacant les actuacions fetes a Nou Barris i Sant Andreu.

L'ús del transport públic va descendir fins al 2013 i el darrer any s'ha incrementat un 1,7% (malgrat que no s'han recuperat les xifres del 2011). Actualment hi ha 156,7 km de carrils bus, que representen un 3,5% d'increment respecte al 2011. Pel que fa als taxis s'han incrementat un 23% les parades (de 183 a 225) i les zonaBus d'estacionament i de parada de 10 minuts han crescut en un 7,7% (de 117 a 126) i un 20,3% (de 59 a 71), respectivament. L'IMD (vehicles/dia), ha disminuït un 3,5% en els accessos i un 2,8% a les vies bàsiques, des de l'any 2007 fins al 2014. La velocitat mitjana km/h es manté molt estable la qual cosa demostra que les accions a favor dels vianants, ciclistes i de l'ús del transport públic no afecten negativament la velocitat de circulació.

Clou l'exposició explicant l'evolució de la distribució modal entre els anys 2011 i 2014: el vehicle privat ha descendit un 0,5% (de 26,7 a 26,2%), el transport públic ha disminuït un 0,2% (de 39,9 a 39,7%), els desplaçaments a peu s'han incrementat un 0,3% (del 31,9 al 32,3%) i els fets amb bicicleta han augmentat un 0,3% (de 1,5 al 1,8%), creixement molt elevat en termes relatius.

S'obre un torn de paraules amb intervencions diverses: desacord amb les iniciatives dutes a terme per l'Ajuntament en contra del turisme; qüestionament sobre la qualitat dels espais destinats als vianants; acord amb la limitació de l'accés a la ciutat (a través de l'Àrea Verda); petició de transport públic i carrils bici a Zona Franca i de connexió de les dues xarxes de tramvia; prioritització de mesures de millora de l'accés a la feina per reduir taxa d'accidentalitat; i desacord amb el trencament de consens adquirit en l'anterior legislatura pel que fa a Redbus (que havia ser un bus ràpid i s'ha passat a una xarxa densa), a l'enllaç del tramvia i al canvi a la Diagonal (el carril bus està col·lapsat).

Joaquim Forn, primer tinent d'alcalde, respon que les restriccions d'estacionament d'autocars al centre de la ciutat i als indrets més visitats pels turistes són similars a les que fan arreu i representen un benefici important per a la mobilitat. Pel que fa a la reurbanització de la Diagonal comenta que l'espai ha millorat (carril bici, places d'estacionament per a motos, més espai per als vianants i revitalització comercial. En relació amb la Nova Xarxa Bus explica que l'enquesta de satisfacció puntua la nova xarxa amb un 7,7, nota superior a la de la xarxa convencional.

Adrià Gomila comenta que la línia V3 arriba a la Zona Franca i que la demanda dels polígons industrials no és homogènia al llarg del dia, la qual cosa fa que sigui complex donar-hi servei. Per acabar explica que el Pla de Mobilitat Metropolità ha de ser coherent amb Barcelona, pel que fa al trànsit en els accessos.

Un cop tractats tots els assumptes es tanca la sessió a les 20.30 h.