

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

Al Palau de la Virreina, el dia 30 d'octubre de 2012 es reuneix en sessió plenària el Pacte per la Mobilitat, sota la presidència del regidor de mobilitat, senyor Eduard Freixedes, i amb presència a la taula del director de Mobilitat, senyor Adrià Gomila i del director de l'Agència Local d'Ecologia Urbana, senyor Salvador Rueda.

### Hi assisteixen:

Aguarta, Elena, d'AUDICA  
Alonso, Maria Paz, d'APIT  
Ambrós, Josep Ma, de Mutual de Conductors  
Arias, Miguel Angel, d'UGT  
Armengol, Ignasi, de B:SM  
Badenes, Joan, de Mutual de Conductors  
Bardají, Cristian, de la Cambra de Comerç  
Boada, Esther, d'Un cotxe menys  
Buetefish, Timo, de Cooltra Motos  
Carrera, Maria, d'AEM- BCN Inmediato  
Carrillo, Teresa, del servei de gestió i administració del transport de l'AMB  
Carsí, Joan, de Trammet  
Casals, Manuel, del Gremi d'Hotels de BCN  
Diaz, Jordi, de SABA  
Donnay, Miquel, del Gremi del Motor  
Enrich, Mònica, de BACC  
Escudè, David, regidor del grup municipal del PSC  
Espina, Adela, d'Amics de la Bici  
Estevedeordal, Joan, de Barcelona Camina  
Farriol, Jordi, del Grup Municipal d'ICV  
Fernández, Joan Carles, de TMB  
Fraile, Miguel Angel, del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme  
Fuster, Jordi, de Barcelona Regional  
Galí, Jordi, de Vanapedal  
Gallego, Josep, de FECAV  
Garcia Diaz, Antonia, de Stop Accidentes  
Godia, Marisa, Gremi de Garatges de Barcelona  
Gómez, Francesc, AEM  
Herms, Jordi, de Mutual de Conductors  
Jiménez, Cristina, de Barcelona Regional  
Llanas, Lluís, de Barcelona Comerç

López, Angel, de Barcelona Regional  
Magaña, Evaristo, d'ASTAC  
Martínez Corveira, Susana, d'UCEAC  
Martínez, Adolfo, d'AGTC  
Mensión, Josep, de TMB  
Moll, Miguel Angel, de DOYMO  
Montaño, Joan, de TELEVENT  
Munné, Jaume, de TRANSPRIME  
Oliver, Jordi, regidor del grup municipal d'Esquerra Republicana  
Perez, Juan Manuel, de DOYMO  
Perez, Maite, de l'IERMB  
Perona, Alfons, d'Estrategias de Movilidad sostenible  
Puigpelat, Andreu, de la DGT  
Rajà, Núria, de Barnacentre  
Ramia, Eduard, de l'Institut Metropolità del Taxi  
Ramirez Lara, Oscar, regidor del grup municipal del Partit Popular  
Ribera, Carles, de CEDAC  
Riol, Ricard, de la PTP  
Robustè, Francesc, de CENIT  
Roca Roda, Manuel, de la Federació d'Autoescoles de BCN  
Ruestes, Xavier, de RACC  
Sangenís, Anna Ma. d'APIT  
Sanmiguel, Carme, del grup Institucional del Pacte per la Mobilitat  
Seró, Ramon, d'ATM  
Serrasolses, Pere, de BICICLOT  
Singla, Jordi, d'ALG  
Soler, Jacint, de TMB  
Tarrats, Vicenç, de CCOO  
Tena, Manuel, d'AUDICA  
Thorson, Ole, de P(A)T  
Tineo, Joan, de la PTP  
Tovar, Ismael, del Sindicat del Taxi de Catalunya  
Valdivia, Albert, del Pacte industrial RMB  
Vallejo, Xavier, de Motoescuela  
Valls, Joan, de BACC  
Villalante, Manuel, de la UPC  
Vizcaino, Francisco José, de Trammet

**S'excusen s'assistir-hi:**

Aregio, Joan, del Servei Català de Trànsit (SCT)  
Barluenga, Anna, d'ACAV  
Barnola, Rafael, d'ETRA



Bigas, Joan Maria, dels Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat AMB  
Carracedo, Antoni, del Real Moto Club Catalunya  
Cayuela, Ricard, del Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya  
Diez, Pedro, d'ANESDOR  
Garcia Diaz, Antonia, d'Stop Accidentes  
Garcia, Marc, d'ATM  
Gasca, Vicenç, de Barcelona Comerç  
Gascón, Rosa Maria, del Gremi de transport i maquinària construcció  
Tur, Catiana, d'ACAV

## **ORDRE DEL DIA**

- 1. Pla de Mobilitat Urbana**
- 2. Nova Xarxa Bus**
- 3. Torn obert de paraules**

1. Obre l'acte el director de Mobilitat, Adrià Gomila, explicant que Barcelona és pionera en l'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana (PMU) ja que molts municipis estan fent el seu primer PMU i Barcelona engega ja el segon. Explica que l'elaboració del Pla inclou tres grans fases que es concreten en: 1) anàlisi i diagnosi, 2) fase propositiva (establiment d'objectius, escenaris de futur, proposta de mesures, avaluació de les mesures i programa d'actuacions) i 3) fase d'aprovació. El PMU proposa quatre grans objectius estratègics: mobilitat segura, mobilitat sostenible, mobilitat equitativa i mobilitat eficient.

Pel que fa al balanç del PMU vigent expressa que l'experiència d'aquest primer pla serà útil en l'elaboració del proper. En aquest sentit, comenta que cal afinar per establir uns indicadors flexibles que reflecteixin l'evolució real. Comenta que alguns dels actuals estan desajustats. A continuació explica el grau d'assoliment l'any 2011 dels grups d'indicadors classificats segons l'objectiu estratègic perseguit: 72,2% de compliment dels indicadors de mobilitat segura, 60% dels de mobilitat sostenible, 73,9% dels de mobilitat equitativa i 67,7% dels de mobilitat eficient.

Continua la intervenció explicant algunes dades del document presentat (lliurat l'endemà a tots els membres del Pacte), destaca l'increment dels trajectes amb bicicleta i l'augment notable de zones 30. Pel que fa al repartiment de l'espai urbà exposa que la calçada representa el 57% de l'espai urbà i que la mobilitat amb vehicle privat representa el 26,7% dels modes de transport. El factor d'ocupació dels cotxes continua sent molt baix. Pel que fa a l'Àrea Verda destaca que ha actuat com a element dissuasiu per anar als districtes més centrals amb vehicle privat.

Pel que fa als escenaris continguts al document del PMU explica que es concreten en :

- Escenari A: el tendencial, és a dir l'escenari que s'aconseguirà si es continua amb el procés de pacificació actual.
- Escenari B: aquest escenari planteja alguns dels objectius que s'estan perseguint ara. Es pretén mantenir el nivell de pacificació amb un nivell de servei de trànsit similar a l'actual, però reduint el percentatge de vehicles privats del 26,7% al 18,6% i incrementant fins al 50% l'espai destinat als vianants.
- Escenari C: es defineix amb superilles, amb un nivell de servei de trànsit i un repartiment modal similar a l'escenari B però incrementant l'espai destinat als vianants fins al 58%.
- Escenari D: plantejat per aconseguir els paràmetres normatius de qualitat ambiental de l'OMS. Les mesures a aplicar si s'opta per aquest escenari han de ser molt restrictives i obliga a reduir 900.000 vehicles circulant.

A continuació, s'obre un torn de paraules a l'entorn de la presentació del PMU amb les següents intervencions:

Miguel Angel Fraile, del Consell de gremis de comerç, serveis i turisme, exposa que la informació és molt àmplia i que caldrien taules sectorials específiques per treballar les dades. Expressa que no comparteix l'objectiu de reducció dels desplaçaments amb vehicle privat.

Ole Thorson, de P(A)T opina que cal donar major importància a les víctimes de trànsit en la diagnosi i que els escenaris haurien de contemplar un objectiu quantitatiu pel que fa a l'indicador de reducció de víctimes. Així mateix, considera que els escenaris haurien de preveure increments de la distribució modal dels desplaçaments a peu.

Carme San Miguel, que va ser regidora-presidenta de la comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, considera important explicitar que cal mantenir el nivell de qualitat del transport, que funciona òptimament, i demana que s'inclogui informació de mobilitat comercial, de mercaderies i de serveis tant en la diagnosi com en els escenaris del PMU.

Ricard Riol, de l'associació Plataforma pel Transport Públic (PTP) demana que es tingui en compte la variable veh\*km i sol·licita que no s'utilitzin les millores tecnològiques dels vehicles com a argument principal per justificar les millores ambientals i que es revisi la definició dels indicadors. Finalment, expressa el seu desacord amb l'abordatge que s'està fent d'algunes qüestions de mobilitat, com la connexió del tramvia a Diagonal, Rodalies, la línia 9 de metro o el carril Bus-VAO de la

C58. Destaca la importància de fomentar el transport públic sobre els desplaçaments de connexió.

Joan Valls, de BACC, pregunta quan començarà la participació i com s'articularà. Demana que es revisin i ordenin els indicadors. Considera que cal plantejar quotes modals de la bicicleta més ambicioses perquè l'expectativa del 3% és massa baixa i la bicicleta podria substituir un gran nombre de vehicles. Demana que es diferenciï més el mode de desplaçament amb bicicleta del de a peu. Pregunta com es finançarà el canvi modal i expressa que la bicicleta és una bona opció, ja que resulta més barata que altres modes. Finalment demana que s'incorpori a la diagnosi el taxi, el repartiment de mercaderies, el vehicle elèctric i altres administracions (ATM i EMT).

Pau Alonso, de l'associació professional de guies de turisme de Barcelona (APIT), sol·licita que es tingui en compte el sector turístic, amb el mateix rang que els altres modes de transport.

Xavier Ruestes, de RACC, considera que cal emfatitzar el tema de l'accidentalitat i demana que s'incloguin aspectes tecnològics en els escenaris. Planteja la possibilitat de crear algun escenari addicional. Considera que l'escenari D és força ambiciós, quant a la reducció de la quota modal del transport privat. Planteja la conveniència de construir grans aparcaments pels vehicles a les entrades de la ciutat.

Ismael, del Sindicat de Taxi de Catalunya (STAC) considera que cal actuar amb contundència per reduir el nombre de víctimes, principalment amb l'enduriment de les sancions i de l'exigència en el seu pagament. Creu que cal posar dificultats al trànsit privat i ajudar els altres modes.

Elena Aguarta, d'Audica demana que en la diagnosi s'inclogui informació sobre zones d'encotxament, desencotxament i estacionament d'autocars. Comenta que la velocitat comercial del transport discrecional s'ha reduït i que en seu càlcul cal tenir en compte el temps de recorregut a peu fins arribar al destí final. Considera incoherent la mesura de B:SM de facilitar l'encotxament i desencotxament a una escola de Sarrià tenint en compte l'estratègia municipal de regulació de l'estacionament de superfície. Opina que les polítiques de reducció del vehicle privat han de ser més ambicioses i defensa que els autocars puguin entrar a l'interior de les superilles per poder arribar als allotjaments dels passatgers. Demana que s'incorpori a la diagnosi les dades de sinistralitat d'autocars, encara que siguin de zero.

Vicenç Tarrats, de CCOO, comparteix els objectius de reducció de vehicle privat i de millora de les emissions, sol·licita que s'especifiqui el mecanisme participatiu que se seguirà i demana que sigui integral i global ja que no es tracta que cadascú defensi els seus interessos. Opina que la hipòtesi de creixement econòmic feble és pessimista, i que no convé acceptar que la situació econòmica general no millori en els propers sis anys.

Adrià Gomila agraeix les intervencions de contingut tècnic i també les referides a participació. Informa que properament es treballarà en grups de treball. Explica que el PMU diferenciarà clarament el mode a peu del mode bicicleta i que el grup de treball de la mobilitat turística, de recent creació, tindrà el mateix tracte que la resta.

Convida els assistents a fer aportacions per millorar la diagnosi i els escenaris presentats. Informa que es penjarà la informació completa del PMU al web de mobilitat.

Reitera que el PMU planteja la reducció de la quota modal del transport privat, incrementant l'espai per a altres usos, tot mantenint el nivell de servei del trànsit. Opina que és convenient no considerar les millores tecnològiques com a argument per justificar les millores ambientals, malgrat que és evident que se'n produiran. Comenta que s'estudiarà la possibilitat d'incorporar millores tecnològiques a l'escenari D. Explica, també, que el fet que l'escenari tendencial prengui com a hipòtesi una recuperació econòmica feble, suposa un plantejament prudent des del punt de vista de la mobilitat.

Pel que fa a les sancions explica que el PMU anterior ja inclou indicadors de sobre les sancions, i el nou PMU els mantindrà. Apunta com a aspectes importants en l'objectiu de reduir les víctimes, la sensibilització i la pedagogia. Aquestes qüestions també estan incloses en el PMU anterior i es mantindran en el nou.

En relació amb la mesura implantada per facilitar l'encotxament i desencotxament d'escolars a Sarrià comenta que és puntual i que cal tenir present que s'ha implantat com un esforç més perquè el pas de la nova línia de bus pel carrer de Vergós sigui eficaç. Acaba la seva intervenció de respostes al torn obert de paraules anunciant que un aspecte clau de les superilles és la gestió de les diferents funcionalitats interiors.

Salvador Rueda, director de l'Agència Local d'Ecologia Urbana explica que els escenaris exposats tenen molt en compte l'objectiu de reduir el nombre de víctimes. A l'hora de plantejar aquests escenaris calen uns objectius molt clars de millora. Per això, en el repartiment modal s'ha buscat un equilibri amb alternatives creïbles. En aquest sentit, comenta que la previsió que la bicicleta representi un 3% en el repartiment modal suposa un increment real del 40% sobre la situació actual.

Eduard Freixedes, regidor de Mobilitat, informa que la sessió és l'inici del PMU atès que la norma estableix que cal presentar-ho al Consell de Mobilitat i el Pacte actua com a aquest consell. Explica que en el procés participatiu del PMU es preveu el treball en grups no coincidents amb els grups de treball del Pacte, de la mateixa manera que s'ha fet amb la comissió de la nova xarxa bus. Aquesta metodologia



ofereix la possibilitat d'incidir més enllà dels interessos concrets de cada grup sectorial. El pacte és un espai obert a totes les associacions i entitats vinculades amb la mobilitat.

El regidor de Mobilitat clou la sessió a les 20.30 h proposant ajornar la informació sobre la nova xarxa bus, atesa l'extensió del primer punt de l'ordre del dia.

