



ACTA DE LA COMISSIÓ PERMANENT DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA

Dia: 17 de juny de 2020

Hora: 18 h

Lloc: Sala ONLINE Jit-si: Pacte Mobilitat BCN 2020

Hi assisteixen fins a 26 persones:

En representació d'entitats del Pacte per la Mobilitat de Barcelona:

1. AMB, Marc Iglesias
2. Anesdor, José Maria Riaño i Pedro Diaz
3. ASTAC, Evaristo Magaña
4. BCN Camina, Emeka Okpala
5. CCOO, Manuel Jurado
6. FAVB, Jose Maria Fanlo
7. FECAV, Jaume Macià
8. Gremi del Motor, Joan Blancafort
9. RACC, Lluís Puerto

En representació de grups municipals de l'Ajuntament de Barcelona:

10. GM Ciutadans, Javier Heredero
11. GM ERC, Max Zañartu
12. GM Junts per Catalunya, Francina Vila
13. GM PP, Oscar Ramirez

En representació de l'Ajuntament de Barcelona:

14. Rosa Alarcón, regidora de Mobilitat
15. Manuel Valdés, gerent Infraestructures i Mobilitat
16. Adrià Gomila, director de Serveis de Mobilitat
17. Maite Peris, directora de Comunicació
18. Jesús Jiménez, Assessor regidoria Mobilitat
19. Angel Lopez, regidoria Mobilitat
20. Carme Gibert, regidoria Mobilitat
21. Muriel Giménez, tècnica comunicació
22. Miquel Rusalleda, tècnic participació

Ordre del dia:

1. Aportacions des de l'àmbit de la mobilitat a la Taula de Model Urbà del Pacte per Barcelona.
2. Torn obert de paraules

Obre la sessió la Regidora de Mobilitat Rosa Alarcón per donar la benvinguda als assistents. A continuació informa d'una nova sessió de la Comissió Permanent del Pacte per la Mobilitat de Barcelona per tractar de l'avaluació de l'impacte, en l'àmbit del comerç, de les mesures de mobilitat implementades a Barcelona amb motiu de la COVID19. A aquesta reunió es convidarà els membres de la Comissió Permanent i a altres entitats representatives del comerç de al ciutat.

També informa que l'ordre del dia es veurà alterat amb un nou punt: el projecte municipal per afavorir els Plans de Desplaçaments d'Empresa en relació a les possibilitats de teletreball que amb motiu de **la** COVID19 estan més presents que mai.

A continuació explica, amb el suport d'un document *powerpoint*, els objectius i funcionament de la iniciativa "Pacte per Barcelona" i com s'orienta cap a una ciutat saludable, però alhora tenint en compte

els aspectes econòmics, necessaris per al benestar social de la ciutat. Assenyala les oportunitats que ens ha manifestat la pandèmia de la COVID19 i reitera l'orientació cap una mobilitat sostenible promovent modes de mobilitat nets (caminar, transport públic i bicicleta).

Explica més detalladament les qüestions principals relatives al transport públic, com son el finançament, els nous carrils bus, adequar les parades de bus i els aparcament de cotxes dissuasoris, entre altres. També fa referència a la mobilitat dels treballadors, la mobilitat escolar, la distribució urbana de mercaderies (DUM) entre altres qüestions importants per emmarcar les propostes que des del Pacte per la Mobilitat es poden fer al Pacte per Barcelona.

En aquest punt s'obre un torn de paraules en el que es manifesten diferents qüestions:

- En relació a qüestions formals, es demana compartir abans els documents que es presentin en aquest espai de participació. En relació a l'anterior reunió de la Comissió Permanent del Pacte per la Mobilitat de Barcelona, es demana detallar quines actuacions s'han realitzat en el marc de l'afectació per la COVID19 i tenir informació dels impactes que han provocat a la mobilitat de la ciutat. En concret, l'afectació de mesures com la pintura, els pilons, respecte les motos i el VMP. Dues intervencions pregunten quan es farà el grup de treball de la moto en el si del Pacte per la Mobilitat.
- En relació al document presentat, diferents intervencions es feliciten de la iniciativa (Pacte per Barcelona) però posen en relleu la importància del PMU (en revisió) que inclou un ventall ample d'elements, en contraposició al Pacte per Barcelona com a plantejament més estratègic.
- Una intervenció demana potenciar la indústria de l'automoció (un pilar de l'economia) fent esment a un acord estatal per rejuvenir el parc de vehicles i provocar un canvi de model de negoci, i es qüestiona sobre les mesures aplicades a BCN i com afecten la indústria de l'automoció.
- En similar sentit es demana tenir en compte les necessitats econòmiques i de llocs de treball afectats per les decisions del govern municipal en relació a la mobilitat de la ciutat. En concret, es demana ser "realistes" pensant que el 100% de la mobilitat no es pot fer en transport públic.
- En concret, una intervenció opina que moltes de les actuacions per promoure la mobilitat sostenible (vianants, bici..) han empitjorat la mobilitat de la ciutat, provocant més congestió del trànsit.
- Per contra, altres intervencions valoren positivament el programa "obrim carrers" i altres mesures en el sentit de pacificar el trànsit i donar més espai als vianants, demanant procurar no tornar als nivells de contaminació anteriors a la pandèmia provocada per la COVID19.
- En relació als plans de desplaçaments o mobilitat d'empresa, es diu que no s'estan desenvolupant. S'especifica que és molt difícil la seva implantació però que alhora són molt importants. En tot cas, es demana anar amb molta cura ja que implica mesures de rang provincial, nacional o estatal.
- En relació a diferents modes de mobilitat, diferents intervencions fan referència a que el document no fa esment a la mobilitat amb moto i cotxe, ni a la electrificació del parc de vehicles. Es demanen més ajudes locals a la electrificació del parc de vehicles.
- També es demana aprofundir en qüestions relatives a l'aparcament de vehicles a l'espai públic. En concret es demana treballar la part digital de l'aparcament, amb tarifes més favorables a les hores vall. També hi ha intervencions demanant alternatives a l'aparcament de motos a l'espai públic.
- Es demana seguir treballant per millorar les connexions per vorera amb municipis veïns i l'aclariment sobre les zones de càrrega i descàrrega i la DUM-distribució nocturna; així com sobre la mobilitat escolar.
- Es posa en valor la necessitat de la reindustrialització de la ciutat i en concret, es demanen mesures per facilitar més sol urbà per a usos logístic (darrera milla). En aquest sentit es consulta quin paper juguen els aparcaments de B:SM en la distribució urbana de mercaderies (DUM) i es destaca la importància de la moto en aquest àmbit.
- En un altre ordre de temes, es fan peticions al voltant de potenciar les autopistes ferroviàries i es posa en valor la importància de potenciar el transport discrecional per endreçar el transport dels

turistes, bonificant tarifes de zona bus, així com dignificant les parades de bus interurbà i discrecional. Es ressalta que més del 50% de les compres a la ciutat les fan persones de fora de Barcelona, i que cal tenir-ho en compte.

- Algunes intervencions posen de manifest les afectacions de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) i es demana replantejar-les o flexibilitzar les afectacions a vehicles més antics i redefinir quines excepcions es poden aplicar.

A continuació pren la paraula la regidora de Mobilitat, Rosa Alarcón, per donar resposta a la majoria d'intervencions fetes:

- Per començar, aclareix que el document que s'acaba de presentar s'ha tancat fa poc temps i es disculpa per no haver-ho pogut compartir abans. Matissa que les entitats podran fer aportacions entenen que és un document estratègic però que no és el PMU, el veritable full de ruta en la mobilitat a Barcelona. Respecte a aquest Pla (el PMU), es manifesta que es vol fer una negociació lenta.
- Destaca la possibilitat de poder incorporar un apartat relatiu a la mobilitat en moto en aquest document i informa que aviat es reprendrà el treball del grup de treball de la Moto del Pacte per la Mobilitat per seguir avançant en aquest àmbit, entenent la importància de la moto i treballant per a que siguin més sostenible i més compartida.
- En relació amb la distribució de mercaderies (DUM) matissa que la proposta es fundamenta a partir d'aparcaments públics com a punts de distribució però també a la necessitat de desenvolupar sol industrial per poder complementar la xarxa d'infraestructures per a la DUM. I es pretén fer-ho amb la col·laboració de les empreses implicades. Per tant, cal un debat profund i poder desenvolupar un pla específic acordat amb el sector implicat. També entenent la moto com a vehicle de distribució de mercaderies, s'està treballant per augmentar les zones de càrrega i descarrega i aviat es presentarà una nova APP per a professionals amb l'objectiu de fer més eficients aquestes zones.
- Respecte el pacte social o plans de desplaçament d'empresa, destaca que d'aquest tema se'n parlarà en el punt següent.
- En relació al programa "Obrim carrers", comenta que en breu es farà una avaluació de les mesures preses en els darrers mesos per veure quin ajustos es poden fer.
- Al fil del comentari de la necessitat de dignificar les parades de bus interurbà i discrecional, comenta que cal fer-ho a partir de poder concentrar les parades en terminals de bus i informa que es presentarà en breu una mesura de govern en aquest sentit.
- Al respecte e les ajudes a l'electrificació de vehicles, informar que l'AMB ja dona ajuts en aquest sentit.
- Per finalitzar, informa que les actes de la Comissió Permanent del Pacte per la Mobilitat seran enviades a tots els membres del Pacte per la Mobilitat per a que estiguin al cas del que es diu a les sessions.

A continuació es passa al punt següent, amb la presentació de l'estratègia de mobilitat laboral a Barcelona (els plans de desplaçaments d'empresa - PDE - en relació a les possibilitats de teletreball). La regidora de Mobilitat Rosa Alarcón, a partir d'un document (PTT) a mode de presentació provisional, recorda que l'Ajuntament de Barcelona no té les competències normatives necessàries per regular-ho, però sí que es pretén cercar les aliances necessàries en l'àmbit de la mobilitat per tal d'aconseguir un nou i millor (més sostenible i eficient) model de mobilitat obligada, sobretot en hora punta.

Aquesta proposta, manifesta, vol ser coherent amb diferents iniciatives municipals, com són el propi Pacte per Barcelona (abans esmentat) però també amb el Pacte del temps, la Declaració d'Emergència Climàtica o el propi Pacte per la Mobilitat. I té en compte la recerca de la flexibilització horària, les noves oportunitats del teletreball, els plans de desplaçament d'empreses i la situació dels polígons industrials, entre altres aspectes.

L'objectiu del projecte és la racionalització de la mobilitat en hora punta i per això l'Ajuntament de Barcelona està treballant en un projecte propi de teletreball per als treballadors municipal. L'objectiu de desenvolupament del pla és portar-ho a terme amb la complicitat público/privada i atenent a principis de sostenibilitat i qualitat ambiental, salut i qualitat de vida, seguretat viària, entre altres, i sempre amb visió metropolitana.

Es pretén definir un transport públic estructurador de la mobilitat oblidada, sobretot en hora punta, però també incidir en altres modes de mobilitat amb el mateix objectiu. Tot plegat també per recuperar la situació econòmica i comercial afectada per la pandèmia de la COVID19. En definitiva, intentar conscienciar la ciutadania en qüestions com la necessària conciliació familiar, l'estalvi econòmic i de temps i altres millores, tant pels treballadors, per les empreses i per a les pròpies administracions públiques.

El compromís de l'Ajuntament de Barcelona és, per tant, arribar a un acord amb la part social i empresarial al que es puguin adherir altres empreses o sectors. També es reclamarà a d'altres administracions públiques inversions en transport públic així com desenvolupar el propi pla de desplaçament.

El pla preveu la creació d'una oficina per donar suport a les empreses adherides a l'acord, així com crear una guia de recursos i bones pràctiques, desenvolupar una caixa d'eines de suport i assessorar a diferents plataformes de serveis de mobilitat. També es preveu la possibilitat de poder certificar amb un segell de qualitat les empreses que s'adhereixin al pla.

A continuació comença el torn de paraules d'aquest punt.

- Es demana posar fil a l'agulla respecte a la promoció dels plans de desplaçament de les empreses (PDE) amb l'objectiu d'afavorir la mobilitat sostenible a la ciutat
- Es posen en valors les dades que es generen quan una empresa fa un PDE. Es comenta que l'ATM ha fet una guia però que no es donen pautes clares a l'hora de recollir les dades necessàries per fer un PDE.
- Per altra banda, es remarca que una cosa és elaborar el PDE i una altra ben diferent és poder seguir l'aplicació de les mesures acordades. En general només s'apliquen un 10% (o menys) de les mesures acordades. Per tant, es comenta que calen incentius per aplicar les mesures acordades, perquè les empreses vegin els guanys de fer i aplicar un PDE. Per exemple, en la gestió del propi aparcament de l'empresa.
- Una altra aportació veu molt interessant la proposta, però explica que en el sector del transport de mercaderies no es parla de la conciliació familiar, ni de qualitat de vida ni de riscos laborals. Es comenta que a Barcelona hi ha molts vehicles industrials que treballen jornades de 12h i ara encara més amb les compres per Internet i que caldria regular aquest sector.
- També es consulta quina coordinació es farà amb l'ATM en aquest assumpte.

Respon la Regidora de Mobilitat Rosa Alarcón assumint la necessitat d'una visió específica de les relacions laborals en l'àmbit de la DUM i comenta que a final d'any es tindrà la proposta de llei de mobilitat que segurament atindrà temes importants en aquest debat. També garanteix que es desenvoluparà amb visió metropolitana i, en coordinació amb l'ATM. Adrià Gomila, Director de Serveis de Mobilitat, ratifica aquesta coordinació amb l'ATM i comenta que s'està treballant per donar un nou impuls a la tasca d'emetre informes relatius als PDE.

No hi ha cap paraula en el torn general de paraules d'aquesta sessió. Per tant, Rosa Alarcón agraeix l'assistència dels participants i tanca la sessió a les 20h.