

**Participació**

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a  
08018 - Barcelona  
www.bcn.cat**ACTA: GRUP DE VEHICLE D'ÚS COMPARTIT DEL PACTE PER LA MOBILITAT****Dia:** 19 de setembre de 2019**Hora:** 18 h**Lloc:** Sala Barcelona d'Ecologia Urbana de l'Ajuntament de Barcelona. Diagonal, 240, 2a planta

Assisteixen:

<b>Cognom</b>	<b>Nom</b>	<b>Entitat</b>
Alvarez	Paul	Bolt
Bach Coma	Xavier	IERMB
Bataye	Judit	Ouishare / SIX-TER
Bellot	Pilar	AEVAC
Blanco Moreno	Daniel	ADigital
Boada	Ester	Donkey Republic
Canudas Porti	Josep	Transports Metropolitans de Barcelona
Cardona Jiménez	Mireia	Yugo Urban Mobility SL
Casanovas Pallares	Monica	Ubeeqo
Castillo	Cristina	Reby Rides, SL
Caus Roqueta	Jordi	Seat
Clotet	Ferran	Mobike
de Eusebio	Marta	Movo
Del Olmo	Juan	Grup Municipal Ciutadans
Díez Alguacil	Ivan	Moventia
Doudri	Haya	Bird
Gomez	Pep	Reby
Gómez Requejo	David	Tucycle Bike Sharing
Gutierrez	Yahia	Go Sparky SL
Jiménez	Cristina	Barcelona Regional
Kalverkamp	Allard	Donkey Republic
Malé	Adriana	B:SM
Marimon-Clos	Oriol	eCooltra
Marquet	Oriol	ISGlobal
Martínez-Abarca	Sergi	ATM
Martínez-Sanz	Borja	BiciTours Barcelona
Marzo	Carlota	Glovo
Meehan	Catriona	Wind
Monferrer	Sergi	Buny
Moreira	Luis	Electric Ride
Moure	Toni	Movo
Ortiz	Manuel	Line
Polucanskaite	Irma	iRent Electric Europe
Puigví	Roger	Scoot Networks
Pujol	Josep Ma	IDNEO Technologies
RECASENS	Marta	Vadecity
Rios	Javier	TIER Mobility GmbH
Román	Yolanda	JUMP
Salvat	Alvaro	Lime

**Participació**

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

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

Sampere	Ignacio	RACC
Sánchez Marín	Jesús	MOVUS S.L.
Sancho Mañas	Luís	Urban Service Point
Sancho Zalacaín	Luís	Urban Service Point
SELLARES BOADA	GERARD	Wind Mobility
Tizón	Dani	Freeel Ecomoving Solutions, SL
Tomàs	Jordi	REBY
Torquet	Ernest	Born Bikes
Urrea López	María	Voi Technology

**Representants de l'Ajuntament:**

- Rosa Alarcón, regidora de Mobilitat
- Manuel Valdés, gerent adjunt d'Infraestructures i Mobilitat
- Maita Fernández, tècnica de la gerència adjunta d'Infraestructures i Mobilitat
- Carme Ruiz, tècnica del Departament de Participació, que actua com a secretària

**ORDRE DEL DIA:****1. Regulació del vehicle d'ús compartit, en relació amb les bicicletes i les motos**

Obre l'acte la Sra. Rosa Alarcón i explica que el Pacte de la Mobilitat es va crear fa 20 anys i que es caracteritza pel diàleg constant per arribar a acords. Agraeix l'esforç a les empreses del *sharing* de patinets que han respectat fins ara l'emplaçament donat per l'ajuntament de Barcelona, de no implantar la flota de patinets d'ús compartit fins que aquest sector no estigui regulat. Afegeix que l'Ajuntament ha actuat fins ara amb contundència amb les empreses que no han esperat aquest emplaçament. En aquest sentit s'estan retirant patinets de les empreses que han desplegat els vehicles a la ciutat. L'espai públic de Barcelona és limitat i la prioritat està centrada en el vianant. En aquest sentit, la introducció de 10.000 patinets a la ciutat és insostenible. Afegeix que cal fer un esforç per regular-ho i que es i vol treballar conjuntament amb tots els membres del Pacte per la Mobilitat i del sector de patinets elèctrics perquè pugui ser una realitat cap l'abril del 2020.

Maita Fernández-Armesto introdueix la presentació explicant que parlarà de la justificació de la necessitat de regular, de la regulació *motosharing* i *bikesharing*, dels deures i obligacions, del calendari de desplegament de les llicències, dels impactes a l'espai públic dels vehicles de mobilitat personal (VMP) d'ús compartit, del *benchmark* del *sharing*, de la regulació del patinet elèctric a altres ciutats i dels propers passos. Els objectius principals d'aquesta regulació són preservar i protegir l'espai públic de la ciutat, reduir el nombre d'accidents i la seva gravetat, promoure una mobilitat més sostenible, reduir l'ús i la flota privada de cotxes i motos i finalment, reduir les emissions i la contaminació atmosfèrica. En relació a la regulació de motos i bicicletes compartides informa que està publicada al Butlletí Oficial de la Província (BOP) del 8 d'agost de 2019. Es concediran 6.958 llicències de motos, de les quals només se'n podrà adjudicar com a màxim un terç a una mateixa empresa (2.319). Quant a les bicicletes,

**Participació**

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

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

n'hi hauran 3.975 llicències i l'adjudicació màxima a una empresa és de 1.325. La vigència inicial és de tres anys prorrogable a un any més a criteri i decisió de l'Ajuntament. La taxa per vehicle és de 71,48€. Els deures i obligacions inclouen: disposar d'una assegurança de responsabilitat civil, prohibició de transmetre les llicències a un altra empresa, facilitar a l'Ajuntament les dades relatives a la geolocalització de tots els vehicles en temps real durant les 24h del dia, reubicar correctament els vehicles que estan incomplint les obligacions en matèria d'estacionament en el termini de 24h, garantir l'ancoratge de les bicicletes, no concentrar més del 50% de la flota a la zona centre per un període superior a dues hores consecutives i formalitzar les gestions del registre municipal de B:SM. A continuació, recorda el procediment d'adjudicació de llicències: el nombre màxim de llicències que pot demanar cada empresa és un terç del total, les empreses sol·licitants i admeses s'ordenaran mitjançant sorteig públic per a establir l'ordre d'assignació de llicències i el nombre total de llicències assignades a cada empresa es concreta en :

- *Primera instància:* total nombre llicències establert / nombre de sol·licitants admesos = nombre màxim de llicències per sol·licitant.
- *Segona instància:* l'assignació de les llicències que puguin quedar disponibles es realitzarà seguint el mateix procediment que en primera instància.
- *Tercera instància:* si encara queden llicències per assignar aquestes s'assignaran per l'ordre de classificació del sorteig públic que es va utilitzar per ordenar les empreses sol·licitants.

Per acabar presenta el calendari de desplegament segons el qual a l'octubre 2019 hi haurà la publicació de les bases, la presentació i l'admissió de sol·licituds. Està previst que l'1 de gener de 2020 estiguin les llicències concedides i que el servei de les empreses estigui implantat i actiu.

**2. Base de treball de proposta per a la regulació dels vehicles de mobilitat personal (VMP) d'ús compartit.**

Maita Fernández-Armesto explica la proposta de l'Ajuntament com a base de treball per a la regulació dels vehicles de mobilitat personal d'ús compartit. Comenta els impactes a l'espai públic del VMP d'ús compartit i destaca els aspectes positius quant a l'accessibilitat, la major capacitat i flexibilitat, el cobriment dels desplaçaments de connexió. Com a aspectes negatius destaca l'impacte que pot genera el desplegament de forma descontrolada en l'espai públic. Per això, planteja com a repte compartit Administració-operadors la geolocalització de les flotes i la millora de la integració amb altres sistemes. Es pretén que els patinets estiguin degudament ancorats, que no puguin caure ni malmetre's, i que no hi hagi aglomeracions de patinets a l'espai públic. Cal trobar un equilibri que asseguri la convivència.

Explica de manera resumida la implantació a Madrid, Alemanya, París, Suècia, Londres i Suïssa amb opcions molt o poc restrictives però poc adients a la problemàtica que té Barcelona. Proposa que el treball amb els patinets es faci a partir de la regulació ja feta de bicicletes i motos, tenint en compte les especificitats relacionades amb l'estacionament a l'espai públic que ara mateix no està autoritzat. Cal trobar una solució a través del control tecnològic o físic, però que garanteixi un grau de precisió molt elevat. Comenta que, pel que fa a l'adjudicació de

### Participació

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

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

les llicències, la regulació s'adaptarà al nombre de patinets que pugui absorbir l'espai públic. Finalment exposa que cal tenir en compte que el nombre mínim de vehicles que necessiten les empreses sol·licitants els sigui rentable per al negoci. Avui s'inicia el treball conjunt amb l'objectiu que la regulació pugui estar enllestida a l'abril de 2020.

Manuel Valdés puntualitza que ja fa més de dos anys que s'està treballant el tema del *sharing*. Es va començar per les bicicletes, les motos i els cotxes, i actualment s'ha aconseguit la regulació de motos i bicicletes. El tema dels cotxes va quedar parat i ara es continuarà treballant. El tema dels patinets elèctrics no s'havia treballat, però atesa la seva aparició, es regularà amb uns acords consensuats, com s'ha fet amb les motos i bicicletes i s'aprofitarà aquesta regulació ja que es pot aplicar en gran mesura.

### 3. Torn obert de paraules

Els assistents fan les següents aportacions:

- Preocupació pel poc temps que tenen els operadors de posar els patinets a l'espai públic des que coneguin l'assignació de llicències definitives (30 dies). Aquesta preocupació és més gran per a les empreses petites que no tenen estoc i han de fabricar el patinet.
- Sol·licitud del calendari previst de regulació, publicació de les bases i adjudicació dels patinets elèctrics.
- Nombre de llicències totals atorgades o desplegades?
- Possibilitat de de transmissió llicències.
- Petició d'aclariment del procediment d'adjudicació de llicències.
- Quin tipus d'informació hauran de passar els operadors a l'Ajuntament?
- Àmbit d'actuació regulació en *motosharing* i *bikesharing*. Es podrà operar en totes les zones o hi hauran limitacions?
- Com es treballaran les zones de solapament referides a l'àrea metropolitana?
- Qüestionament sobre la competència amb els negocis de bicicletes que operen des de locals.
- Petició d'increment d'aparcament de bicicletes.
- Qüestionament sobre l'obligació dels casc amb els patinets elèctrics.
- El comportament de les empreses de *bikesharing* i *motorsharing* repercutirà en la concessió de llicències de patinets? Cal que hi hagi unes condicions mínimes de qualitat de servei i de manteniment al carrer.
- S'han avaluat els perjudicis que el *bikesharing* crea a les empreses que operen des de locals? Opinió que és una competència deslleial.
- Petició d'informació sobre si es poden fer reparacions de bicicletes al carrer.
- Opinió que la zona de baixa emissions (ZBE) afectarà positivament en l'augment de places de patinets.
- Comentari sobre si els patinets compartits han de portar guia i s'utilitzen primordialment per a turistes.

Els responsables municipals responen a les preguntes i qüestionaments fets. Quant al tema del temps per posar en marxa el servei dels patinets, en el moment de fer les adjudicacions

**Participació**

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

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

provisionals els operadors ja poden començar a fabricar. Això serà el dia del sorteig i, per tant, els operadors tindran més de 30 dies de marge abans de posar els patinets a l'espai públic. En cas d'endarreriment, es valoraran les possibles causes justificades.

Quant a la regulació de patinets, en l'adjudicació de llicències cal tenir en compte que el nombre d'empreses que opten és molt més gran que en el cas de motos i bicicletes. Cal estudiar quin espai públic es pot destinar a l'aparcament d'aquests vehicles. S'haurà de crear infraestructura per aparcar els patinets o incrementar la destinada actualment a les bicicletes, i cal tenir en compte que han de coexistir tots els aparcaments. L'increment del parc de aparcament de bicicletes dependrà de la decisió que es prengui sobre on cal aparcar els patinets. La publicació de les bases es farà a través del Pacte de la Mobilitat. Les llicències no són transmissibles i a la finalització de la vigència (tres anys prorrogable a un any més) es revisarà el servei abans de la renovació.

S'explica amb més detall l'adjudicació de llicències de bicis i motos. En el cas de que hagin 1000 bicicletes i 10 operadors, tocarien 100 bicicletes a cada operador en primera instància. Passarien a segona instància els operadors que no hagin arribat al nombre de llicències que hagin sol·licitat i es repartiria de la mateixa forma. En el cas que hagi un excedent de bicicletes en la tercera instància l'adjudicació es faria per l'ordre del sorteig que determina l'ordre de les empreses. A la primera empresa se li donaria les bicicletes fins arribar al nombre sol·licitat i si encara en quedessin es continuaria fins exhaurir les bicicletes. En el cas de que el nombre d'adjudicació de llicències no fos suficient i rentable per a l'empresa, es pot renunciar i s'acumularien aquestes llicències a les disponibles per tornar-les a adjudicar. Atès que les flotes han d'estar geolocalitzades, es comprovarà que les empreses no despleguin més llicències de les que tenen adjudicades. Les llicències, amb els seus deures i obligacions, estan limitats al terme municipal de Barcelona. Els solapaments dels vehicles d'ús compartit en l'àrea metropolitana no està encara treballat i caldrà fer-ho en una altra etapa de la regulació.

Es remarca que les sancions actuals als patinets es concentren en les empreses que han desplegat el servei sense haver esperat la regulació, o bé estan justificades per circular o aparcar infringint la normativa.

Pel que fa a les bicicletes de lloguer que operen des del locals, s'explica que es poden presentar a la concessió de llicències de bicicletes compartides. La capacitat de l'espai públic es revisarà cada any i es decidirà si cal augmentar el nombre de llicències de bicicletes o motos. L'objectiu és no saturar l'espai públic.

El casc és un tema de seguretat i pel que fa als patinets serà la DGT qui tindrà la darrera paraula.

Pel que fa a les reparacions en l'espai públic, s'afirma que no es poden fer i que és comportament sancionable. S'ha desenvolupat un codi de bones pràctiques i es publicitarà en el moment d'atorgar les llicències.

**Participació**

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

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

La necessitat d'anar acompanyat d'un guia va associat amb la concentració de vehicles, es va establir en la regulació del VMP i no està previst canviar-ho. La determinació dels grups van ser regulat quan encara no existia el *sharing*. El vehicle d'ús compartit és un servei que no està dissenyat per a turistes però si es comprova que s'aplica a grups de turistes s'estudiarà l'establiment de les normes que corresponguin.

La ZBE és una mesura de salut i no assegura una millor mobilitat a la ciutat, tot i que al principi de la seva implantació està clar que hi afectarà. Perquè sigui necessari revisar el nombre de llicència ha d'haver-hi una afectació sostinguda en el nombre de vehicles a motor.

La regidora tanca la sessió remarcant que el 70% dels desplaçaments a la ciutat es fan caminant o bé amb transport públic i aquesta és la prioritat.

Un cop tractats tots els assumptes es tanca la sessió a les 20 h.