

El repte de la mobilitat metropolitana i sostenible

Introducció

La mobilitat a Barcelona necessita un canvi en la manera en què es governa i s'executa per tal d'assegurar l'acompliment dels millors estàndards de qualitat de vida i salut ambiental, competitivitat de sectors clau de l'economia, de qualitat de l'ocupació, i d'eficient mobilitat de les persones i mercaderies.

El moment és ara, ja que l'impacte en la salut, l'emergència climàtica, les noves tecnologies i renovats valors posen en evidència la necessitat d'un nou model de mobilitat per a Barcelona, que ha de ser completament metropolitana. Un model de mobilitat basat en la col·laboració públicoprivada, recolzat en les grans dades i la tecnologia, on la imprescindible inversió en infraestructures i tecnologia de mobilitat vagi acompanyada d'un mix de mobilitat que pivoti en la intermodalitat i que combini la mobilitat activa, el vehicle privat connectat i sostenible, el transport col·lectiu i els diferents models de mobilitat personal i compartida. Tot, per a disposar d'una mobilitat eficient i sostenible, tant des de la perspectiva de les persones com de les mercaderies i que posicioni Barcelona com un gran laboratori de referència en mobilitat urbana.

Cal tenir en compte que la mobilitat metropolitana és un sistema complex que combina diferents factors:

1. La **mobilitat entre la regió metropolitana i el municipi de Barcelona**, on cada dia 900.000 persones i vehicles entren i surten de la primera corona metropolitana de Barcelona (el 40% ho fa amb transport col·lectiu i 500.000 vehicles entren i surten de Barcelona, dels quals el 27% són de mercaderies). A això s'hi suma la mobilitat entre els municipis metropolitans amb la segona corona metropolitana, que no està, ni de bon tros, resolta pel que fa al transport públic. La reducció d'emissions contaminants en l'àmbit metropolità fa necessària la generació d'una oferta de transport públic que ho faci possible. En aquest sentit, la xarxa de transport públic d'alta capacitat en mode ferroviari (tren, metro o ferrocarril) de la regió metropolitana de Barcelona i les seves connexions cap a Girona, Tarragona i Lleida es troben al límit de la seva capacitat per a poder donar un servei eficient, competitiu i de qualitat i que pugui assumir increments de demanda. Si volguéssim reduir un 25% l'ús del vehicle privat necessitaríem incrementar un 40% la capacitat del sistema de transport públic ferroviari.
2. Els **desplaçaments dins el municipi de Barcelona**, que compta amb un mix de transports força eficient, però que necessita un nou plantejament pensant també en clau metropolitana i facilitant una millor connexió entre les diferents alternatives de transport.
3. La tendència creixent cap a l'**envelliment progressiu de la població** i tot el que aquest fenomen comporta en clau d'accessibilitat i adaptació dels diferents mitjans de transport.
4. L'**eclosió del teletreball** accelerada a conseqüència de la pandèmia pel Covid-19.
5. La **seguretat i higiene** necessària més que mai en els mitjans de transport col·lectiu, més en el context actual de pandèmia, on s'ha detectat una caiguda notable en l'ús del transport col·lectiu i on cal recuperar la confiança dels usuaris.

6. **El turisme**, que en condicions normals implica un gran volum d'usuaris i uns patrons de mobilitat que cal integrar dins el sistema amb normalitat.
7. El fet que Barcelona sigui un potent **hub logístic** global amb actors clau com el Port, l'Aeroport del Prat i les zones logístiques.
8. La **distribució creixent i insostenible de mercaderies** tant en els segments clàssics de B2B com en l'emergent B2C, és un repte a fer front des de l'àmbit de la mobilitat per poder distribuir els 15.000.000 de paquets que s'entreguen a l'any a través de l'e-commerce a Barcelona.
9. L'eliminació progressiva dels **peatges metropolitans** que van ser creats com a instruments financers per a la dotació d'infraestructures i que redissenyats podrien ser un instrument clau per la regulació de la mobilitat i el necessari finançament del transport públic.
10. En darrer lloc, comptem amb una **Zona de Baixes Emissions** acabada d'estrenar, pensada per reduir la contaminació, però que no aporta els necessaris mecanismes de regulació de la mobilitat.

Tenint presents aquests 10 factors, es necessita urgentment una visió a llarg termini on un pacte metropolità fixi els objectius a assolir, alineat amb els objectius de transició energètica de la Unió Europea i elegible per a finançament europeu. Un pacte orientat a millorar la qualitat de vida i la salut de les persones, que faciliti l'activitat econòmica i l'ocupació de

qualitat, que combini inversió, pedagogia, urbanisme, i política d'incentius, on s'evitin mesures improvisades a curt termini dirigides a alimentar polèmiques innecessàries.

Un pacte metropolità primordial per posar en comú les millors pràctiques i arribar a consensos que garanteixin la màxima eficàcia i velocitat en el desplegament de mesures que facin de Barcelona una ciutat més eficient i competitiva.

Un pacte necessari també per recompondre un consens perdut on una part molt rellevant de l'economia, el comerç, el turisme i les entitats cíviques de la ciutat han vist amb preocupació mesures de mobilitat que dificulten en gran manera l'accés i mobilitat al centre de Barcelona. Unes mesures que, en un context de gran crisi econòmica, caiguda del turisme i necessitat d'incentivar el consum local no ajuden a la recuperació del centre de Barcelona i el seu comerç.

En aquest context, Barcelona Global ha posat en comú reflexions i propostes de més de 60 actors metropolitans de la mobilitat per elaborar 9 consensos per a un pacte de mobilitat i 15 propostes alineades amb l'Agenda 2030 que, en cas de ser adoptades, situarien Barcelona entre les ciutats de referència a Europa en polítiques de mobilitat sostenible i saludable per als seus ciutadans.

9 consensos per a un pacte de mobilitat

Lluny de polèmiques de curta volada, a Barcelona Global hem contrastat els següents grans consensos que permeten esbossar les bases d'un gran pacte per a la mobilitat metropolitàna:

- **La mobilitat ha de ser dissenyada i executada en clau de Regió Metropolitana**, on l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) té un paper clau entenent aquesta com l'àmbit de les Rodalies (de Sant Vicenç a Mataró, passant per Martorell, Sabadell, Terrassa i Granollers). En aquest sentit, seria important la integració de l'Estat a l'ATM (no només com observador) atesa la seva condició de gestor clau d'infraestructures de mobilitat. Així mateix, tota mesura municipal executada sense perspectiva metropolitàna té el gran risc de dificultar el model de mobilitat que Barcelona neces-
- **La mobilitat és un camp de clara i necessària col·laboració publicoprivada**, més tenint en compte els nous sistemes de mobilitat. És clau integrar en l'estratègia de mobilitat no només als operadors i concessionaris de la mobilitat, sinó també les empreses i el paper que pot tenir la negociació col·lectiva en la millora de la mobilitat, introduint flexibilitat quan sigui possible en el treball i el teletreball. En aquest sentit, com s'ha indicat abans, es recomana la participació privada a l'ATM.

sita. En aquest sentit, es proposa una governança de l'ATM plenament metropolitàna, on també participin de forma determinant actors privats i els grans operadors del transport públic hi tinguin un paper més important.

- **És imprescindible el ràpid desplegament de les inversions compromeses en transport col·lectiu i, en especial, el metro, ferrocarril i rodalies.** Conscients de la lentitud en l'execució d'obres i el previsible dèficit de finançament que la crisi generarà, cal identificar noves vies per finançar les inversions necessàries, on els recursos de transició energètica, els fons europeus i recursos que poden venir d'un renovat concepte de peatge urbà poden tenir el seu paper si són ben gestionats i activats.
- **La tecnologia és clau per a la mobilitat en una ciutat com Barcelona, tant per l'ús que es pot fer de les dades disponibles en la gestió i planificació de la mobilitat com en tot el concepte emergent de la mobilitat compartida.** Un dels sectors globals que més innovació ha generat en els darrers anys ha estat el de la mobilitat, on Barcelona -tenint pioners en aquesta àrea i grans actors en tecnologia i mobilitat- podria desenvolupar un rol de referència global que, ateses les restriccions en la regulació que s'han implantat fins ara, no ha pogut jugar, sinó tot el contrari.
- **És imprescindible trobar solucions per regular de forma intel·ligent l'accés a Barcelona en vehicle privat,** més tenint en compte que l'eliminació de peatges a la Regió Metropolitana comporta riscos de saturació, increment de sinistralitat i reducció de la qualitat en mobilitat que poden provocar un pas enrere en els objectius de sostenibilitat i millora de la mobilitat als que aspirem.
- **La distribució de mercaderies és un dels elements que requereix major i millor intervenció perquè sigui àgil, eficient i no signifiqui un element més de contaminació i saturació de Barcelona.** Per aquest motiu, existeixen sobrades tecnologies per millorar radicalment la distribució de mercaderies, així com infraestructures disponibles per a la logística d'última milla com són els pàrquings i les estacions. Així mateix, també poden implantar-se sistemes de fiscalitat a la distribució B2C que regulin i facin front a l'impacte que es genera a la ciutat.
- **La transició energètica associada al New Green Deal i els fons europeus associats són una oportunitat perquè Barcelona desplegui un sistema de mobilitat de referència per la seva sostenibilitat.** Moltes de les solucions que es poden plantejar en mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona són elegibles per a ser finançades amb fons europeus, i Barcelona no pot perdre, en cap concepte, aquesta oportunitat.
- **Hem de crear un model de mobilitat que integri tota mena d'alternatives, usos i maneres garantint una mobilitat sostenible, accessible i eficient.** Ens encaminem cada cop més cap a una mobilitat segura i sostenible, on el transport públic té un paper important, compatible tant amb el vehicle privat com amb la mobilitat elèctrica i compartida. Tot garantint la mobilitat obligada o d'oci, hem de lluitar contra el trànsit d'agitació (vehicles buscant aparcament i taxis cercant clients), la logística absurda (lliuraments fallits) i la congestió causada per la incorrecta utilització dels carrils de circulació (manca de disciplina viària). Així mateix cal tenir en compte la importància de l'accessibilitat per entendre la necessitat d'un mix complet de transport.
- **Barcelona pot esdevenir un laboratori urbà de referència en connectivitat i mobilitat global** per establir nous conceptes de vehicles, de connectivitat 5G, i noves transformacions que s'adaptin a les noves necessitats urbanes. La tradició industrial i tecnològica (SEAT, Alstom, Ficosa, MWC, i altres) i la densitat metropolitana de Barcelona són determinants per definir bé aquesta oportunitat.

15 propostes per a una mobilitat metropolitana i sostenible

1.

Barcelona necessita un instrument publicoprivat de planificació i gestió de la mobilitat

Actualment cada administració té els seus responsables de mobilitat (Ajuntaments, Àrea Metropolitana, Generalitat de Catalunya, Ministeri) sense que existeixi un instrument (com existeix a les grans àrees metropolitanas) que gestioni tot el sistema amb visió de conjunt. En aquest sentit l'instrument òptim és el de l'Autoritat del Transport Metropolità, que hauria de donar entrada a la seva governança no només al conjunt d'administracions (i en concret també al Govern d'Espanya) sino també al sector privat.

Aquest instrument metropolità hauria d'integrar les següents capacitats:

- 1) Regulació
- 2) Planificació en la inversió d'infraestructures
- 3) Operació de transport públic
- 4) Gestió de la mobilitat amb els actors privats en zones intensives en llocs de treball com polígons, zones i districtes econòmics
- 5) Impulsar plataformes integrades de serveis en el marc del nou ecosistema de mobilitat.

Així mateix, aquesta gestió metropolitana de la mobilitat requereix la participació privada a través dels grans operadors que impacten de forma clau en l'èxit del sistema. Catalunya compta amb una forta tradició associativa i de participació i inversió privada en temes d'interès comú que cal posar en valor i implicar al màxim per fer el sistema sostenible i eficient. És important, també, tenir en compte l'experiència de grans operadors del transport metropolità que, com per exemple TMB, són companyies singulars que integren dos dels grans mitjans de transport col·lectius (metro i autobús) i amb un elevadíssim potencial d'innovació i atenció al client i que poden aportar molt a plantejar solucions pràctiques i útils a la mobilitat metropolitana.

La proposta de governança hauria d'estar inspirada en experiències internacionals.

2.

Accelerar les inversions que condueixen a un transport col·lectiu eficient i sostenible

La mobilitat de Barcelona necessita de l'execució del pla d'infraestructures acordat que requereix accelerar la inversió, per després mantenir-la de forma sostinguda i en especial en el camp de les Rodalies. El desplegament de les millores a Rodalies previstes al Pla de Rodalies 2008-2015 (que un dia haurien de funcionar amb freqüència com el metro) i en el qual entre altres està pendent la millora de les connexions ferroviàries a l'Hospitalet; la finalització del projecte de La Sagrera; la connexió per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) de Plaça Espanya amb Gràcia passant pel Clínic i Francesc Macià; la finalització de la connexió entre l'Aeroport, el Prat i Sants; la finalització de l'L9 (que té un caràcter estratègic per la mobilitat metropolitana i necessita finalitzar-se per a ser plenament útil); l'ampliació de la línia de FGC al Vallès amb un segon túnel de Vallvidrera, la millora de la velocitat comercial de la xarxa d'autobusos urbans (tan necessària per a l'accés a la mobilitat de col·lectius especials), o acabar en un o altre sentit amb el debat del Tram a la Diagonal són plans que han de tenir data d'entrega clara i compromesa. La credibilitat de tot el sistema passa per aquesta inversió en les infraestructures de transport col·lectiu, sense les quals tota mesura implantada té el risc de complicar la situació més que resoldre-la.

Amb la crisi de la Covid-19, que ha provocat una reducció substancial de viatges en el transport públic, cal evitar la fallida de les companyies de transport públic col·lectiu i plantejar nous marcs de finançament, en un context on la inversió en material mòbil, qualitat de servei i de seguretat són imprescindibles a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

3.

Implantar el peatge urbà (tant en l'entrada a la ciutat com en l'aparcament) com a mesura de regulació de l'accés a Barcelona i de finançament del transport col·lectiu

Barcelona ja compta amb diferents mesures disperses de regulació de la mobilitat i finançament de la sostenibilitat, com són l'aparcament en zones blava i verda o, en certa manera, el peatge al túnel de Vallvidrera. Amb això s'han finançat infraestructures i el Bicing. Aquesta realitat conviu amb l'eliminació progressiva de peatges metropolitans que es van dissenyar en el seu moment com a mecanismes de finançament d'infraestructures.

L'entrada en funcionament de la ZBE (Zona de Baixes Emissions), centrada a reduir emissions, hauria de combinar-se progressivament amb l'ús de sistemes de pagament (peatges i aparcament) dirigits a regular l'accés a Barcelona, incentivar l'ús del transport públic quan sigui possible, i finançar la inversió en creixement i millora del transport col·lectiu.

En aquest sentit, la definició de diferents corones de peatge metropolità d'entrada a Barcelona amb tarifació dinàmica i en funció de la tipologia d'ús i d'automòbil permetria segons estimacions aportades per ABERTIS, reduir en un 27% l'entrada de vehicles (en termes mitjans), millorant significativament la qualitat de les vies d'accés a Barcelona i dels indicadors de sostenibilitat. Generaria un up front de 8.000 M€ que permetria emprendre les inversions necessàries en el sistema de transports i innovació, i aportaria una dotació de 400 M€ anuals pel transport públic. D'altra banda afloraria un retorn fiscal directe estimat en 5.000 M€, alhora que uns estalvis de 400 M€ anuals en matèria mediambiental i estalvi social.

En aquest esquema i tenint en compte que en molts casos el vehicle privat és un mitjà necessari per l'accés a Barcelona des de certes àrees però que, al mateix temps, volem una mobilitat sostenible dins la ciutat, els ciutadans que al entrar a la ciutat aparquin el vehicle en un aparcament públic i utilitzin altres mitjans (actius, transport públic, micromobilitat, mitjans compartits) tindran bonificacions a la tarifa d'entrada.

La tecnologia disponible i les experiències internacionals implantades permeten la utilització del peatge metropolità com un eficient sistema de regulació, utilitzant diferents tarifacions en funció del tipus de mobilitat, la procedència i el destí, el tipus de vehicle, els horaris o l'ocupació del vehicle.

4.

Crear aparcaments metropolitans en estacions ferroviàries sota el concepte de Park & Ride

Desenvolupar una xarxa única i de gestió integrada de Park & Ride metropolità, convenientment senyalitzat, si és necessari construïts en vertical, amb tecnologia de reserva i tarifació per ús, situats en estacions d'origen (model anglès) i en els nodes clau de transport per facilitar l'accés al transport públic metropolità i la capillaritat del mateix (amb accés a la mobilitat compartida).

5.

Desplegament dels Plans de Desplaçament d'Empresa i el teletreball

Afavorir els pactes de mobilitat en zones intenses en llocs de treball (districtes econòmics, polígons industrials, campus universitaris i de recerca, districtes de coneixement) que facilitin solucions a mida de mobilitat (compartida o en transport col·lectiu) per horaris dirigida als seus treballadors i treballadores.

6.

Continuar avançant en solucions de reducció de la velocitat al centre per reduir emissions i accidentalitat

Les solucions 30km/h han demostrat ser un bon instrument de reducció d'emissions, de pacificació del transit i de reducció de la sinistralitat. Aplicar aquestes solucions en vies de centres urbans pot ajudar a una mobilitat de proximitat, sempre que s'apliquen de forma selectiva i justificada, tot mantenint les vies de trànsit de punt a punt que han d'existir a tot centre metropolità.

7.

Els pàrquings i les estacions com a hubs de servei a la mobilitat i la comunitat

Barcelona compta amb 800 aparcaments públics que amb les seves 143.000 places d'aparcament permeten reduir la presència del vehicle privat a la via pública de forma significativa. Així mateix, les noves estacions de FGC s'estan dissenyant en el concepte d'intermodalitat i hubs de mobilitat i de distribució de l'última milla. Les grans tendències de

la mobilitat aconsellen la flexibilització administrativa d'aquestes infraestructures per convertir-les en hubs de serveis a la mobilitat urbana a partir de les següents premisses:

- 1) Mantenir i reforçar el paper dels aparcaments com a recurs per alliberar espai a la via pública per la mobilitat personal, sigui per a vianants, terrasses, transport públic o carrils de mobilitat personal.
- 2) Els aparcaments han de ser el punt on estiguin els vehicles (cotxes, motos, bicicletes, patinets) que no estan circulant, ja sigui per a rebre serveis com pot ser el cas dels compartits, recarregant-se o simplement aparcats com a part d'un trajecte multimodal o en la seva funció d'aparcament dels residents o treballadors de la zona.
- 3) L'aparcament ha de ser un centre d'intermodalitat entre les diferents opcions de mobilitat, punt de trobada de la mobilitat compartida i també un punt de recàrrega del vehicle elèctric.
- 4) Punt de distribució per la logística d'última milla i punt de recollida de compres per internet.
- 5) Solució per a la mobilitat en el camp del transport discrecional turístic.

8.

El Big Data com a eina per planificar i gestionar la mobilitat metropolitana

Barcelona ha d'aprofitar tot el Big Data que es genera en companyies de telefonia i la dels mateixos operadors de mobilitat per planificar i gestionar la mobilitat de forma intel·ligent. Cal també introduir l'Open Data en aquest camp per ampliar l'impacte d'aquestes mesures i obrir les portes a noves iniciatives empresarials associades al sector.

Un acord amb les companyies de grans dades per tal d'aportar solucions de mobilitat i tarifació en funció de la informació seria de gran utilitat per al desenvolupament de models de mobilitat urbana i, per tant, per a la presa de decisions basades en dades.

L'ús de la tecnologia pot permetre, per exemple, integrar la senyalització semafòrica en els sistemes de decisió a través de sistemes de dades que optimitzin el trànsit per minimitzar-ne la congestió, tot prioritjant els mitjans de transport col·lectiu.

9.

La mobilitat compartida per convertir Barcelona en referent

Si bé Barcelona va ser pionera en el naixement de solucions de mobilitat compartida, el detall de la regulació posterior del sistema ha conduït a què el model no es pugui desplegar amb eficiència. En aquest sentit, és necessària una regulació d'abast metropolitana que, a més d'exigir les 0 emissions dels vehicles, tingui en compte en clau de nombre de llicències la qualitat del servei i la sostenibilitat de les empreses que el presten en qualitat.

Aquesta regulació hauria de tenir en compte també l'optimització de l'espai per al vianant, evitant els errors i situacions que s'han produït en altres ciutats on la utilització de l'espai públic per part d'aquests serveis ha estat "incontrolada".

Amb tot, una mobilitat compartida que ha de permetre un model de ciutat on es diferenciï clarament el mitjà de transport en funció de l'ús que se'n vol fer i on la mobilitat urbana es basi en el transport actiu (a peu, bicicleta o mobilitat individual), el transport públic, i la mobilitat compartida elèctrica. Una mobilitat on la via pública faciliti els desplaçaments i eviti convertir-se en un aparcament. Uns objectius assolibles si s'utilitza la tecnologia i la disciplina viària.

10.

L'oportunitat de desenvolupar una plataforma de MaaS (Mobility as a Service) dirigida a millorar l'eficiència, la qualitat del servei, la intermodalitat i els incentius als usuaris de la mobilitat metropolitana

Barcelona necessita treure partit de les noves tecnologies per tal de facilitar a l'usuari de la mobilitat l'ús eficient de tots els recursos de mobilitat disponibles. Les plataformes MaaS permeten la total intermodalitat, el pagament per ús incentivat, i una millor planificació de tot el sistema de mobilitat metropolitana oferint la informació necessària sobre tots els tipus de transport i, fins i tot, de la disponibilitat de places d'aparcament públic i zona regulada. En aquest sentit, és una expressió genuïna de col·laboració públicoprivada.

L'acceleració en el seu desplegament és important per recuperar el terreny perdut en relació amb altres zones metropolitanes que compten des de fa anys amb solucions integrades de serveis a la mobilitat.

11.

Rejuvenir i descarbonitzar el parc de vehicles privats i les flotes associades als serveis públics

La descarbonització del parc de vehicles ha de ser un objectiu global, incloses les flotes de vehicles compartits, els lligats a la distribució de mercaderies, als taxis i VTC, els serveis d'autobusos municipals, i també als vehicles privats. La ZBE (Zona de Baixes Emissions) és un gran pas endavant en aquest camp, del que també cal destacar la col·laboració entre administracions que s'hi ha donat.

Per tal d'accelerar aquest procés és necessari, per una part, articular ajuts a la renovació del vehicle privat, amb un esquema de quanties progressives que tinguin en compte tant l'antiguitat del vehicle substituït com la qualificació energètica del vehicle adquirit. Pel que respecte a l'electrificació del parc de vehicles, no solament és necessari facilitar ajustos a la compra de vehicles sinó també a la infraestructura (xarxa de punts de recàrrega), tant de càrrega més lenta, on el cotxe està estacionat molt temps (llars, llocs de treball o pels serveis d'abonament als aparcaments), com de càrrega més ràpida, per a desplaçaments, vehicles compartits i rotació als aparcaments.

En aquest sentit també cal accelerar les polítiques de descarbonització que segueixen les diferents administracions en les flotes d'autobusos públics (seguint les bones pràctiques i innovació en hidrogen o bus elèctric de TMB) i altres vehicles de servei públic (policia, manteniment, neteja, etc.)

12.

La necessitat de posar al dia el servei de taxi a Barcelona

El taxi a Barcelona requereix una modernització tant del servei com de la manera com es presta.

En aquest sentit es proposen les següents mesures, més ara que el taxi es troba en una greu situació a causa de la crisi de la Covid-19:

- 1) Nou marc regulador similar al dels VTC per a la precontractació de serveis, mantenint el taxi el monopoli de la contractació immediata al carrer.
- 2) Introducció de flexibilitat tarifària regulada.
- 3) Igualar el règim fiscal de taxis i VTC al sistema d'estimació directa.
- 4) Integració del sector del taxi de Barcelona a les APP globals de mobilitat compartida ja existents tenint en compte l'orientació al turisme i en especial al turisme de negocis que té la ciutat. La

tecnologia existent ha evolucionat suficientment com per permetre l'eliminació de la circulació de taxis lliures amb l'impacte positiu en circulació i emissions del sistema.

- 5) Permetre que taxis i VTC puguin realitzar viatges compartits, per fer un ús eficient del vehicle privat, un cop les mesures de seguretat per la pandèmia ho permetin.
- 6) Adaptar la dimensió del parc de taxis a la realitat de la demanda actual, reduint la flota, amb les mesures compensatòries adients.
- 7) Prioritzar la conversió de la flota de taxi i VTC en sostenible i 0 emissions, fixant un objectiu temporal a curt termini per a la descarbonització i modernització del sector.
- 8) Homogeneïtzar els requisits mediambientals per a taxi i VTC i eliminar tots aquells criteris que no tinguin a veure amb la seguretat.
- 9) La circulació pels carrils de taxi/bus també hauria d'estar permesa per a les VTC.

13.

Una xarxa urbana que faciliti i reguli la distribució de mercaderies en condicions de sostenibilitat i eficiència

El comerç electrònic i la distribució de mercaderies tant B2B com especialment B2C han arribat per quedar-se i tenen un impacte molt gran tant en la mobilitat i les emissions com en el model de comerç de la ciutat.

Actualment, es distribueixen a una ciutat com Barcelona uns 15 milions de paquets per any sense un sistema intel·ligent que faciliti i reguli la logística de l'última milla i que precisen d'uns 18 milions de desplaçaments (un 20% més per les entregues fallides). Les mesures que es proposen són:

- 1) Introduir la gestió tecnològica de la càrrega i descàrrega amb sistemes de cita prèvia i reserva per càrrega i descàrrega.
- 2) Millores en la gestió horària, impulsant la distribució nocturna de mercaderies.
- 3) Electrificació total de la distribució de darrera milla.
- 4) Utilització dels aparcaments i estacions com a hub de microdistribució urbana
- 5) Estudi de la introducció de la Taxa ecommerce a la distribució per millorar-ne l'impacte ambiental i incentivar-ne un ús responsable.

14.

El turisme com a activitat que necessita estar plenament integrada en el sistema de mobilitat metropolitana

Segons l'estimació de turistes, excursionistes i creueristes, Barcelona és visitada (en situació de normalitat) per entre 28 i 30 milions de persones l'any, de les quals uns 23 milions són visitants amb motivacions turístiques, aproximadament 17,4 milions són turistes que hi pernocten, i una altra part són visitants de dia o excursionistes. L'impacte d'aquest sector en la mobilitat és més que evident i és clau integrar-lo en el sistema de mobilitat metropolitana.

En aquest sentit és clau:

- 1) Que la tecnologia sigui l'eina principal de relació i informació amb el visitant de cara a la seva mobilitat sostenible.
- 2) Que les infraestructures de connectivitat entre l'Aeroport i el Port siguin ràpides i eficients, essent una oportunitat la propera connexió de l'Aeroport amb l'Estació de Sants.
- 3) Que els autobusos discrecionals tinguin zones òptimes d'aparcament que no dificultin ni penalitzin la mobilitat de la resta.
- 4) Que les plataformes globals de mobilitat estiguin presents a Barcelona.
- 5) Que davant grans actes com Fires, esdeveniments esportius o grans festivals, es despleguin mesures de mobilitat ad hoc.

15.

Barcelona pot esdevenir un laboratori urbà de referència en mobilitat global

Barcelona és una de les ciutats més admirades pels seus processos de transformació urbana i pot fàcilment esdevenir un referent en bones pràctiques de mobilitat urbana. La seva condició de seu de l'EIT Urban Mobility, a més de Mobile World Capital o Smart City, poden accentuar el seu caràcter de referent, juntament a la potent indústria de l'automòbil i de l'emprenedoria tecnològica que l'envolta que poden servir de catalitzadors d'aquest laboratori de referència en mobilitat urbana al que hauríem d'aspirar.

En aquest context és important:

- 1) Facilitar l'espai urbà per a la prova de nous sistemes de mobilitat urbana, nous vehicles, noves tecnologies de conducció i nous patrons de comportament.
- 2) Un disseny urbanístic que permeti estimular el transport actiu a Barcelona i en els llocs més densos de l'àrea metropolitana per fer compatible la mobilitat individual i l'ús del vehicle privat amb la sostenibilitat i l'espai lliure de vehicles. Per això es requereix més espai públic, més zones verdes, carrils de mobilitat personal o bicicleta més segurs i menys zones de pàrquing a peu de carrer.
- 3) Una utilització eficient de l'espai i dels mecanismes de regulació existents. Una ciutat sense vehicles "aturats" en totes aquelles zones destinades a la circulació, amb mecanismes clars de disciplina viària i en especial d'alliberament de vehicles a les voreres.
- 4) El desenvolupament de les superilles en zones d'alta densitat de població, sempre que es donin les condicions adients i que es garanteixi una millora de la mobilitat i de la qualitat de vida dels residents de la zona i de la seva proximitat.
- 5) La ciutat flexible en horaris i mètodes de transport compartit.
- 6) Afavorir l'aliança entre el sector públic i el privat, més tenint en compte el teixit industrial en mobilitat amb el que comptem (des de SEAT a Alstom, o Ficosa i les noves empreses de mobilitat compartida nascudes a Barcelona com Cooltra, Social Car, Silence, per citar alguns).

En definitiva, Barcelona necessita un nou gran pacte metropolità públic i privat per avançar decisivament cap a una mobilitat sostenible, accessible, que vetlli per la salut dels seus ciutadans, afavoreixi el desenvolupament econòmic i urbà de la gran Barcelona i la situï com un referent internacional de bones pràctiques en mobilitat.

Per aconseguir aquest gran pacte metropolità cal fugir de solucions locals, sense perspectiva metropolitana i generadores de polèmiques estèrils i centrar-se en els elements de consens com els 9 identificats en aquest document.

Cal que aquest gran pacte metropolità integri totes les administracions i el sector privat amb interessos clars en el desenvolupament del sistema i presenti un pla d'acció amb mesures concretes, assignació de responsabilitats, calendaris i compromisos presupostaris tots basats en anàlisis fiables que avui la tecnologia i la informació disponibles permeten.

Els 9 consensos que Barcelona Global ha detectat han de permetre desplegar mesures que, com les 15 que es proposen, són clau perquè la Gran Barcelona sigui una ciutat més segura, més sana, més sostenible, més accessible, més competitiva i de major qualitat de vida per als seus ciutadans.

La mobilitat, entesa com un element de competitivitat i sostenibilitat, aportadora de qualitat de vida, és un element clau per la Barcelona del talent i atractiva econòmicament a la que Barcelona Global aspira i, en aquest sentit, no ens podem permetre, com a ciutat, que aquesta sigui un objecte de polèmica política ni de dilació en les solucions llargament plantejades.

Barcelona Global Challenge[®]

Mobilitat sostenible i metropolitana

Coordinadors

Aurora Catà (Barcelona Global)
Pilar Conesa (Anteverti)
Núria Domínguez (SEAT)
Ricard Font (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)
Mateu Hernández (Barcelona Global)
Josep Martínez Vila (Saba)
Mariano Marzo (Fundación Repsol)
Josep Mateu (RACC)
Mark Nieuwenhuijsen (ISGlobal)
Xavier Serra (Abertis Autopistas)
Christian Stein (SEAT)
Manel Villalante (RENFE)

Redacció

Valeria Andrade
Laura Diaz-Roig
Mateu Hernández

Participants

José Adell Duacastella (Grupo Julià)
Mar Alarcón (Social Car)
Alberto Alcober (Inmobiliaria Colonial)
Gemma Batlle (Eurecat)
Timo Buefisch (Cooltra)
Eva Bufi (Ardana Consultants)
Luis Cabrera (CBRE)
Albert Cagigós (Deloitte)
Pere Calvet (FGC)
Martí Casamajó (everis)
Chema Casas (Telefónica)
Carles Casas (FGC)
Mayte Castillo (Renfe)
Salvador Clave (Aucerna)
Maria Josep Coral (RACC)
Maarten de Jongh (Norgestion)
Miguel Ferrer (Glovo)
Maria Rosa Fiol (AEBALL)
Elena Foguet (Value Retail)
Carlos Galcerán (COGESA)
Juan Galiardo (Uber)
Teresa García-Milà (Barcelona GSE)
Simeón García-Nieto (EY)
Raül Gonzalez (Cellnex Telecom)
Pau Guardans (Único Hotels)
Joan Guzmán (Autopistas Abertis)
Oscar Iniesta (LLYC)
Eva Jodar (CBRE)
Patricia Kunkel (Kunkel Consulting)
Josep Laborda (Factual)
Teresa Lloret (Kreab)
Maria Teresa Machado (Hábil Hábitat)
Gabriel Martínez (Banc Sabadell)
Francesc Solé Parellada (Restaurant 7 Portes)
Núria Paricio (Barcelona Oberta)
Pol Pau (BusUp)
Enric Pérez (Cellnex Telecom)
Lluís Pitarch (Uber)
Lluís Puerto (RACC)
Joan Enric Ricart (IESE Business School)
Raimon Ripoll (Deloitte)
Miquel Roca (RACC)
Álvaro Rocabayera (Emprendedor)
Laura Ródenas (Golden Hotels & Experiences)
Guillermo Ruiz (Banc Sabadell)
Carmen Santana (Archikubik)
Vicente Segura (Deloitte)
Daniel Serra (EIT Urban Mobility)
Christoph Spieker (SEAT)
Xavier Tapias (SDIN)
David Toeg
Joan Torres
Joan Viaplana (SABA).

Barcelona Global és una associació privada, independent i sense ànim de lucre, formada per 215 de les empreses, centres de recerca, emprenedors, escoles de negocis, universitats i institucions culturals, i més de 800 professionals que volen fer de Barcelona una de les millors ciutats del món per al talent i l'activitat econòmica.

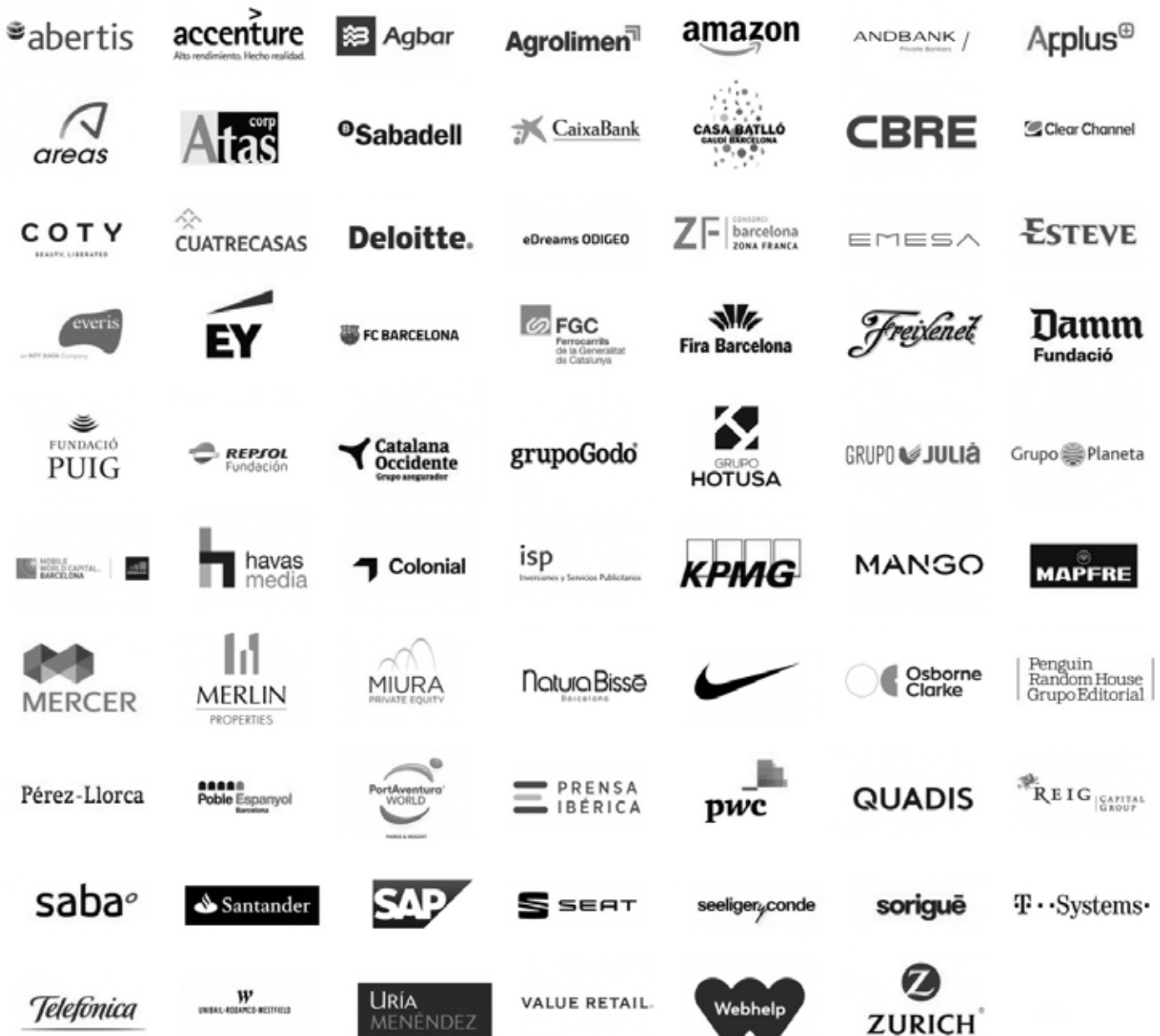
L'associació també compta amb una xarxa de més de 130 socis que viuen i treballen fora d'Espanya, i un 15% de socis internacionals que han escollit viure i treballar a Barcelona.

Barcelona Global promou i lidera projectes per atreure talent i negoci; està compromesa amb iniciatives que impulsen els seus socis i els dóna suport perquè tinguin èxit, i mobilitza als seus socis per identificar reptes i projectes per a la ciutat en les àrees d'Emprenedoria i Competitivitat, Recerca i Coneixement, Cultura, Turisme i Impacte Social.



Make it happen!

Socis coporatius protectors



Socis corporatius

& Rosàs. Actio Project. AdSalutem Institute. Advanced Leisure Services. Advantage. Aftershare.TV. AlmaHotels. Alta Life Sciences. Amat Immobiliaris. American School of Barcelona. Anticipa Real Estate. Apartur. APCE. Arcano Partners. Asabys Partners. Atlàntida Viatges. Axxon. Barcelona Graduate School of Economics (BGSE). Barcelona Oberta. Barcelona SuperComputing Center (BSC-CNS). Batlle i Roig Arquitectura. Bayer. BCA (Blanch + Conca Arquitectura). Benjamin Franklin International School. Bestiario. Bluecap. BNP Paribas Real Estate. BSM UPF Barcelona School of Management. Casa Bonay. Catalonia Hotels & Resorts. Catenon. Cellnex Telecom. Centre d'Informació i Documentació Internacionals a Barcelona (CIDOB). Centre for Genomic Regulation (CRG). Computacenter. Concert Studio. Cotton House Hotel. Cruïlla. Cushman & Wakefield. Derby Hotels Collection. EADA. Edelman. EDM. Elisava. eMascaró. EPSON. ESADE. EU Business School. Eurofragrance. Europe Hotels. EMBL. Evercom. Fairmont Rey Juan Carlos I. Filmin. Forcadell. Fundació Conservatori del Liceu. Fundación Real Club de Polo de Barcelona. Garrigues. Gómez-Acebo & Pombo. Gran Teatre del Liceu. Grant Thornton. Grup Focus. Hotel Duquesa de Cardona. Hotel Miramar. Hotel Pulitzer Barcelona. HP. Ibercaja Banco. Institució Catalana de Recerca i Estudis Avançats (iCrea). IESE Business School. INLEA. Inmo Critería Caixa. Institut Barcelona d'Estudis Internacionals (IBEI). Institut Català de Nanociència i Nanotecnologia (ICN2). Institut Cerdà. Institut d'Estudis Espacials de Catalunya (IEEC). Institut de Recerca Biomèdica de Barcelona (IRBB). Institut Químic de Sarrià - IQS. Institute of Bioengineering of Catalonia (IBEC). Institute of Photonic Sciences (ICFO). ISDI. ISGlobal. Instituto Europeo di Design (IED). Ixiam. JLL. Kreab. L35 Arquitectos. La Llave de Oro. La Pedrera - Casa Milà. Laie. Lavinia. Live Nation. Llorente & Cuenca. Lluch Essence. Logisor España. Lucas Fox. M&B Abogados. Mandarin Oriental Barcelona. Marina Port Vell. Martínez Comín. McCann World Group. Mediktor. Meridia Capital. MSA+A. MST Holding. Mucho. Museu Nacional d'Art de Catalunya. Nuvo Barcelona. Parc de Belloch. Parc de Recerca Biomèdica de Barcelona (PRBB). Pictet & Cie. Quadpack Group. Reial Club de Tennis Barcelona - 1899. Renta Corporación. Ribé Salat. Roca Junyent. Roman. Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT Europe). Salas. Sant Joan de Déu. Sant Pau Recinte Modernista. Santa Clara International School. Savills Aguirre Newman. Scoot. Social Point. Solvia Desarrollos Inmobiliarios. Sumarroca. Summa Comunicació. Talenta. Tarraco. Teatre Nacional de Catalunya. Tekman. The Barcelona EDITION. Toda & Nel-Lo. Tokio Marine HCC. Torelló. Único Hotels. Universitat Internacional de Catalunya (UIC). Universitat Oberta de Catalunya (UOC). Urgo Medical. Vall d'Hebron Institut d'Oncologia (VHIO). Vall d'Hebron Institut de Recerca (VHIR). Vila Vinateca. VITA Group. Wavip Group. World Trade Center Barcelona. Zegri + de Olivar Abogados.

I més de 800 professionals compromesos



**Barcelona
Global**

Travessera de Gràcia, 17. Barcelona 08021. +34 936 761 250
barcelonaglobal@barcelonaglobal.org barcelonaglobal.org @BarcelonaGlobal