

Reunió del President de Foment del Treball amb l'Alcaldesa de Barcelona, Sra. Ada Colau

Barcelona, 27 d'Octubre de 2021

CONSIDERACIONS GENERALS

"RECUPEREM BARCELONA"

- Hem de **recuperar l'esperit positiu i entusiasta de Barcelona.**
 - Que ens identificava internacionalment.
 - Que feia de Barcelona una de les ciutats més atractives i vibrants del món.
 - Que **competia al nivell de les grans urbs mundials.**
 - Una ciutat que frisava i es motivava amb tots els projectes .
 - Que els dinamitzava i sumava.
- Fomentant una **activitat social i econòmica de qualitat i sostenible** a la ciutat.
- **Civisme:** Defensant la **convivència.**

UNA CIUTAT DINÀMICA, AMB INICIATIVA I QUE TRANSMETI CONFIANÇA

- **Valentia per assumir reptes de ciutat** (grans esdeveniments, optar a seus de grans organismes,...).
- Necessitem una **administració propositiva.**
- Atraure els **principals esdeveniments de negocis i mèdics** del món.
- La ciutat ha de tornar a liderar els rànquings de ciutats receptores de congressos.

CULTURA I ESPORT

- **Dotar a Barcelona d'un projecte museístic rellevant i reconegut internacionalment.**
- Possiblement un dels grans dèficits històrics de la ciutat.
- Impulsar el **turisme creatiu i esportiu.**

URBANISME

- **Ciutat ordenada** - Cal plantejar un pla urbanístic clar, eficaç, consensuat i útil.
- **Criteri estètic** de qualitat a la ciutat.
- Recuperar l'esperit del "*Barcelona, posa't guapa!*". Que pot evolucionar cap a un "*Barcelona, posa't verda!*" (fomentant l'aplicació de mesures de sostenibilitat).

- **Descentralització** dels recursos i els punts d'interès. Potenciar zones perifèriques de la ciutat a partir de grans projectes municipals. Novament tenim grans exemples a ciutats com Nova York o Londres
- **Pla d'il·luminació**. Que millori substancialment l'actual.

MILLORAR LA PROJECCIÓ DE CIUTAT OBERTA I RECEPTIVA AL MÓN:

- Cal **posar en marxa una campanya coral d'identitat i posicionament de Barcelona AMBICIOSA a nivell Internacional** (Paradoxalment, el relat va ser va ser elaborat i consensuat l'any 2019 per l'Ajuntament de Barcelona, en col·laboració amb agents públics i privats, i no s'ha arribat a utilitzar.)

EXCEL·LÈNCIA TURÍSTICA

- Cal un **lideratge professional de l'activitat turística** per coordinar i gestionar el seu desenvolupament a la ciutat

MOBILITAT

La mobilitat urbana s'ha de vertebrar en base a tres pilars fonamentals:

- Seguretat.
- Sostenibilitat.
- **Generació d'oportunitats econòmiques i creació de llocs de treball.**

Barcelona té **una proposta única** que es concreta en treure el cotxe i la moto de propietat privada de la ciutat.

No ofereix alternatives a les rutes que només es poden fer en vehicle privat, ni dona opcions eficients a les persones que venen d'altres ciutats tant a treballar com a gaudir de l'oferta comercial, cultural i gastronòmica de la ciutat.

Hi ha una aposta clara per l'ús de la bicicleta compartida, de preferència municipal, SENSE:

- Una millora de la xarxa de **transport públic**.
- L'incentiu d'altres alternatives de **micromobilitat** (p.e. patinet compartit pendent d'una regulació des de fa anys).
- El **carsharing** (p.e: incentiu del ús compartit del cotxe privat, solució local que existeix fa una dècada i empodera al ciutadà – SocialCar-).
- La implementació de rutes de **transport públic sota demanda** (som bressol de l'empresa que disposa de millor tecnologia per fer-ho, però han de buscar l'èxit a països d'Orient Mitjà ja que aquí no passem de les proves pilot sense recorregut -cas de Shottl-).
- Una millora del **sector del taxi** que el faci més econòmic, digital i competitiu en confluència amb les **VTC** amb la flexibilització de tarifes i l'ús de la tecnologia existent al mercat en base al principi de llibertat d'empresa sense haver-la de desenvolupar amb pressupost públic – fracàs admès per la Janet Sanz de la app municipal SMOU o el desenvolupament de la App per demanar taxi que no permet ni pagar quan el mercat està ple de solucions molt més avançades i eficients -Uber/Freenow).

Ha d'existir una aposta multimodal clara en benefici del ciutadà que permeti la mobilitat eficient, combinant transport públic, micromobilitat, carsharing i els sectors del taxi i la VTC.

En aquest context, seria desitjable que l'Ajuntament de Barcelona actuï de forma coordinada amb l'AMB i la Generalitat de Catalunya (qui es va comprometre en fer-ho) per impulsar de forma definitiva una nova llei de mobilitat moderna i que doni resposta a la realitat post-COVID-19 i als comportaments del S.XXI.

Dret a l'accés

Cal garantir el dret a l'accés dels ciutadans a les seves diferents destinacions, ja sigui mobilitat essencial o lleure:

- Revisar les actuacions temporals implementades de l'urbanisme tàctic en base a l'experiència i retrocedir aquelles actuacions que no són eficients i provoquen més congestió i emissions amb efectes contraproductius.
- La mobilitat de la ciutat és un tema que afecta a tota la ciutat i no és matèria exclusiva dels barris. Revisar el projecte de rehabilitació de Via Laietana, que elimina una via de connexió sud-nord de la ciutat, comporta una agitació rellevant, més congestió i aïlla el front marítim i la Barceloneta del centre de la ciutat.
- El transport públic no pot donar resposta satisfactòria a tots els ciutadans que viuen fora de BCN i que treballen a la ciutat, i per tant s'ha de recórrer al transport privat. Cal fomentar la intermodalitat i una visió metropolitana, i revisar les restriccions viàries que han posat en algunes de les vies d'accés a la ciutat, que estan comportant congestions diàries.

Mobilitat eficient

Les restriccions que han reduït la capacitat viària de la ciutat estan provocant la ineficiència de la seva mobilitat. Promoure mesures per a millorar l'eficiència de la mobilitat de la ciutat:

- Oferir als ciutadans una oferta global de serveis de mobilitat, de qualitat i intermodalitat de tots els mitjans de transport.
- Fomentar la cultura de la planificació dels desplaçaments, per evitar agitació innecessària.
- Procurar una major disciplina viària, per tal d'evitar la càrrega/descàrrega no autoritzada i l'estacionament en doble fila o bé en el carril bus que generen una bona part de la congestió de la ciutat
- Suprimir la zona regulada quan sigui possible, alliberant espai públic.
- Prohibir la circulació de taxis i VTCs sense passatge, procurant zones d'estacionament quan estiguin lliures.
- Millorar la gestió semafòrica per afavorir la fluïdesa del trànsit i la senyalització dinàmica de la disponibilitat dels aparcaments públics de la ciutat per tal d'eliminar el transit d'agitació.

Mobilitat Compartida i Sostenible

Es necessari impulsar la mobilitat compartida i sostenible per millorar la seva eficiència. En aquest sentit cal:

- Regular la mobilitat compartida dels VMP i el cotxe per a disposar d'un marc legal viable i facilitador.

- Afavorir un model de mobilitat compartida basat en un esquema de “free-floating” amb estacions, situades fora de la via pública (aparcaments, centres comercials,...) sempre que sigui possible, com és del cas del bicicling.
- Afavorir el desenvolupament de la recàrrega del vehicle elèctric, amb ajudes i regulació adients.

Logística de darrera milla

La congestió provocada per la distribució de l'e-commerce és el principal generador d'emissions de la ciutat:

- Regular la distribució de mercaderies, atenent a les externalitats negatives que generen, tot afavorint els medis sostenibles de repartiment i la logística nocturna.
- Canviar la normativa urbanística per tal que les infraestructures disponibles, com els aparcaments, puguin ser mini-hubs de distribució i de proximitat, que afavoreixin el repartiment sostenible.

Hubs de serveis de mobilitat de persones i mercaderies

La ciutat ha d'impulsar una xarxa d'infraestructures (aprofitant les ja existents), fora de la via pública sempre que sigui possible, on els ciutadans puguin accedir a tots els serveis de mobilitat, els anomenats “hubs de mobilitat”.

- Afavorir una xarxa de hubs de mobilitat que “acompanyi” tot el procés de transformació urbanística de la ciutat, impulsant la mobilitat sostenible i intermodal que necessitem, com són els aparcaments municipals soterranis.

COMERÇ

Mobilitat i urbanisme (tàctic):

- Moratòria i supressió de totes les mesures previstes en urbanisme “tàctic” i superilles.
- Avaluar amb informes tècnics i acadèmics els impactes globals (ambientals + econòmics) de les mesures adoptades en urbanisme, i revertir les que no siguin positives en el seu balanç.
- Treballar només des del diàleg i consens/acords amb el teixit comercial i econòmic en l'adopció i implantació de noves mesures.
- Implantar que sempre sigui preceptiu un estudi del impacte en el sector comercial, restauració i de serveis de les possibles propostes urbanístiques/mobilitat/etc.

Seguretat i robatoris:

- Pla d'acció contundent per revertir l'espiral actual de robatoris en comerços i entorns propers de la ciutat, apostant per una estratègia de patrulles de proximitat forta (pla especial reforçat de seguretat en comerç)
- Reforç coordinació GU amb Mossos, especialment en el marc dels plans operatius “Grèvol”, etc. per la campanya Nadal.

Neteja i espai públic:

- Recuperar la imatge i prestigi de la ciutat a través d'incentivar en més del doble de les dotacions actuals la neteja en eixos comercials i entorns mercats municipals.

ZGAT (Obertura en festius):

- Donar suport al pacte subscrit per les principals entitats territorials comercials de Barcelona en relació a l'obertura autoritzada per el comerç en festius [pacte que preveu l'obertura en diumenges i festius des de maig fins a setembre, a tot Barcelona, i de 12h a 20h.].

Pla de reeconomitjar el centre:

- Pla de comunicació i promoció del comerç de Barcelona a nivell local, nacional i internacional.
- Incentius i flexibilitzar els procediments per a accelerar les inversions (exoneració impositiva –p.ex. ICIO, simplificació administrativa prioritzant el silenci administratiu positiu, prioritzant la declaració responsable, Supressió de les moratòries municipals en concessions de llicències, etc.).
- Adequar la normativa a nous models comercials: per exemple, possibilitar l'obtenció de diverses llicències en un mateix local els requisits de les quals siguin "coherents" amb les propostes de nous models comercials.

Relat positiu sobre el turisme i el comerç

- Eliminar el relat negatiu i crític vers els empresaris (autònoms, petits, mitjans, grans) del sector comercial, restauració i turístic.

SEGURETAT

- Combatre la sensació d'inseguretat que és té de la ciutat de Barcelona. Els continus furts en zones cèntriques i turístiques de la ciutat fa que el turista o visitant de negoci s'emporti una opinió dolenta de la ciutat i ho transmet en el seu retorn. La imatge que es té avui en dia de Barcelona, és d'una ciutat insegura per visitar-la.
- Posició activa de l'Ajuntament en combatre la reincidència de furts en comerços.
- Els actes d'incivisme (botellons i festes) en zones industrials provoquen problemes en l'activitat econòmica, tant en la reanudació de l'activitat pel matí, com en les empreses que tenen torn de nit, on els treballadors i especialment del gènere femení, estan demanant canvis de torn per no haver de treballar de nit, per la por a actes contra les persones o contra els béns particulars.
- El **respecte** i el **compliment de les normes** a l'espai públic han de ser **indiscutibles**.
- **Eradicar totes les activitats econòmiques il·legals** a la ciutat (pisos turístics, llars compartides, mojiteros, manters,...)

MEDIAMBIENT

- Una part del govern municipal s'ha posat en contra de l'ampliació de l'aeroport del Prat, per qüestions de sostenibilitat de l'espai de La Ricarda. L'aeroport del Prat pot assumir l'ampliació mantenint l'ecosistema de la zona. No es pot confrontar l'ampliació de l'aeroport, en especial de la tercera pista, entre el creixement econòmic i la preservació d'espais naturals. Es pot compatibilitzar les dues qüestions, seguint els criteris europeus, el que permetria una ampliació necessària pel desenvolupament econòmic i social.
- S'ha de prioritzar la col·laboració publicoprivada en la prestació dels serveis municipals. L'Ajuntament de Barcelona ha de finalitzar la "guerra de l'aigua" que manté amb la societat Aigües de Barcelona, de la qual l'Autoritat Metropolitana de Barcelona n'és accionista. L'Ajuntament de Barcelona hauria de signar el Pacte Social de l'Aigua amb la companyia.

- En la gestió de residus urbans, cal replantejar el model de porta-porta que s'ha implementar de forma pilot a Sant Andreu i que el seu resultat ha estat completament insatisfactori pels veïns.
- En el foment de la implantació d'energies renovables en l'entorn urbà, en especial la implantació de plaques fotovoltaïques en edificis terciaris i residencials, cal agilitzar els tràmits necessaris per a la implantació dels mòduls de generació, com de tota la xarxa de distribució de l'energia produïda.
- El nous models de mobilitat urbana, i en especial el foment de vehicles de baixes o nul·les emissions, ha de realitzar-se d'una manera ordenada i justa que no afecti a la competitivitat empresarial i comercial. S'ha d'incentivar més que prohibir.