

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

Barcelona, 21 de Desembre 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.**
- **Seguretat Pública:** Augment preocupant de la delinqüència de delictes lleus. Informe de la fiscalia. No hi ha prou amb més policia, cal accions decisives i fomentar una política de seguretat més decidida.
- **Una Barcelona dialogant i participativa:**
  - Forta confrontació jurídica amb els agents econòmics.
  - Cal fomentar i recuperar el diàleg amb els agents econòmics.

#### UNA CIUTAT DINÀMICA, AMB INICIATIVA I QUE TRANSMETI CONFIANÇA

- **Valentia i ambició per assumir reptes de ciutat** (grans esdeveniments, optar a seus de grans organismes,...).
- Necessitem una **administració propositiva.**
- **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.)

#### TURISME

- La ciutat ha de toronar a liderar els rànquings de ciutats receptores de congressos.
- Atraure els **principals esdeveniments de negocis i mèdics** del món.
- **Dotar a Barcelona d'un projecte museístic rellevant i reconegut internacionalment.** Possiblement un dels grans dèficits històrics de la ciutat. **La muntanya museística i esportiva: Montjuïc.** (Madrid ho està fent amb èxit).

- Impulsar el **turisme creatiu i esportiu**.
- Disposar d'**infraestructures escaients de transport** (Port, Aeroport, Rodalies, etc.).
- Preocupació per la pujada dels impostos sobre estada turística de la Generalitat (que comparteix la recepció amb l'Ajuntament) i pel nou i destacat recàrrec que s'estableix a la ciutat de Barcelona per estada turística.
- Destinació del 100% de la taxa turística a la promoció del turisme. És un impost finalista.
- **Turisme de Barcelona:** entitat a dinamitzar, recuperant el seu treball de promoció turística, que cal reforçar encara més davant la situació que la pandèmia ha deixat al sector turístic.
- **Excel·lència turística:** Cal un **lideratge professional de l'activitat turística** per coordinar i gestionar el seu desenvolupament a la ciutat

## URBANISME I ESPAI URBÀ

- **Ciutat ordenada** - Cal plantejar un pla urbanístic clar, eficaç, consensuat i útil.
- **Superilles:** necessitat d'un estudi seriós i rigorós dels seus impactes econòmics, social i mediambientals, i de forma especial, la Superilla de l'Eixample, per la forta implementació.
- Davant l'evident impacte sobre la mobilitat i les activitats comercials:
  - **Els operadors de mobilitat i del comerç han de participar en la planificació dels projectes.**
  - **Els projectes urbanístics han de requerir un estudi de l'impacte econòmic, social i en la mobilitat de l'entorn.**
- Potenciar el centre de la ciutat, **evitant la seva desertització** i fer-ne promoció al públic proper a Catalunya i l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- **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.
- Preocupació per la **deficient neteja** de la ciutat.
- Preocupació per la **deficient conservació dels parcs i jardins**.
- **"New Jersey":** Retirar els obstacles i objectes derivats de la pandèmia, com els anomenats blocs.
- **Preocupació per l'ajornament de projectes rellevants:** entre d'altres, Av. Paral·lel, La Rambla, Parc de la Ciutadella i l'eix Glòries.

## HABITATGE

- Cal **incentivar la generació de nous habitatges en col·laboració publico-privada**, i a més en el cas de Barcelona, cal contemplar sense limitacions de cap tipus, **tot l'àmbit metropolità**. Aquests habitatges de lloguer social i assequible es poden construir als sols actualment existents de reserva d' HPO, que segons dades de l'Agència de l'Habitatge de Catalunya, son **73.000 a l'àmbit Metropolità** i dintre d'aquests **20.000 a la ciutat de Barcelona**.
- Un ajust en els usos, tenint en compte les necessitats reals de terciari i residencial, permetent sempre que sigui possible **els dobles usos**, a fi de garantir l'eficàcia i l'adaptació automàtica a la demanda. Alhora cal resoldre l'actual situació de molts baixos desocupats, amb ús comercial, segurament requeriria incorporar als mateixos el "doble ús".
- Les actuals exigències tècniques que tendeixen a l'eficiència energètica no s'ajusten a la **regulació d'alçades entre plantes** que caldria ampliar ni els paràmetres de superfície construïda que hauria d'evolucionar cap a superfície útil.
- Incentivar les edificacions amb qualificació energètica "A", mitjançant la bonificació de **l'Impost de Construccions Instal·lacions i Obres (ICIO)**.
- Arbitrar els canvis normatius necessaris per tal de que la obligatorietat de **plaques solars**, fos fàcilment substituïda per altres sistemes més eficaços i avançats.
- En relació **als programes d'ajuda en matèria de rehabilitació residencial i habitatge social del pla de recuperació, transformació i resiliència** tenen l'objectiu essencial de fomentar la millora **de l'eficiència energètica dels habitatges**. La finalitat per aconseguir edificis energèticament eficients, no hauria de ser desvirtuada amb la introducció d'altres criteris no estrictament energètics. Els estrictes requisits pels edificis d'habitatges buits, les propietats verticals i edificis que incloguin pisos llogats que es preveuen a les convocatòries d'ajuts a la rehabilitació d'elements comuns a la ciutat de Barcelona des de fa anys, dificulten i desincentiven la seva sol·licitud per part dels propietaris.

## MOBILITAT

Hem de posar de relleu la doble condició de **l'Ajuntament: actua com a planificador de la mobilitat i com operador de solucions de transport públic** concurrent en competència amb altres operadors privats. Una possible solució seria la intervenció d'una entitat independent en la planificació de la mobilitat.

Gestió de la mobilitat i disposició de les infraestructures van de la mà. Demanem vincular els canvis d'usos amb el calendari d'execució de les infraestructures que afecten a la mobilitat. **No es poden restringir usos a determinades solucions de mobilitat sense una alternativa funcional i competitiva per als usuaris** i per això que acompassar-ho amb les infraestructures disponibles. Si no hi ha una alternativa en funcionament, no es poden restringir determinats usos.

**Cal definir conjuntament una oferta àmplia i competitiva de solucions de mobilitat enlloc de restringir i dificultar determinats usos en benefici de l'altra.** 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.

**Considerem necessària una visió catalana en la concreció del Pla mobilitat de Barcelona**, per la seva condició de capital de Catalunya, i el seu paper central, que va més enllà de la mobilitat estrictament local.

**La participació eficient en la planificació de mobilitat requereix informació** i posem de manifest que en aquests moments, ni empreses ni ciutadans no disposem d'informació actualitzada.

**Cal fer un ús acurat del llenguatge. Així cal eliminar el vincle de "formes sostenibles i saludables" i "moure's a peu, en transport públic, en bicicleta/VMP i vehicles nets" perquè a sensu contrari, dona per entès que la resta no ho són.** Hi ha una tendència generalitzada en l'oferta de mobilitat cap aquesta direcció.

Massa sovint ens trobem amb qüestions de gran impacte per la mobilitat, que es decideixen en altres taules de treball com són de contaminació, espai públic o urbanisme. Per aquest motiu, **demanem la integritat del pla i que les decisions que es prenguin en altres taules, es ratifiquin en la de mobilitat**

**Cal treballar conjuntament en el desenvolupament de la recàrrega del vehicle elèctric**, amb ajudes i regulació adients.

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 no pot tenir només **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 probes 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 de lleure:

- **Revisar les actuacions temporals implementades de l'urbanisme tàctic** d'acord amb l'experiència i retrocedir aquelles actuacions que no són eficients i **provoquen més congestió i emissions amb efectes contraproductius.**
- La mobilitat de la ciutat de Barcelona és un **assumpte que afecta a tota la ciutat i no és matèria exclusiva dels barris:**
  - **És imprescindible revisar el projecte de rehabilitació de Via Laietana**, que elimina una via de connexió sud-nord de la ciutat, ja que comportarà una agitació rellevant i més congestió, a més d'aïllar el front marítim i la Barceloneta del centre de la ciutat, i l'accés des de la Ronda del Litoral.
  - Així mateix és imprescindible **revisar el projecte de la "Superilla de l'Eixample"**, analitzant les conseqüències que pugui tenir qualsevol actuació que es faci en matèria de mobilitat de la zona i de l'impacte econòmic que pot tenir en relació a les diferents activitats que es realitzen, tot considerant els diferents usos que es donen i al fet de la dependència del comerç dels visitants de la resta de barris de Barcelona i de tota la Regió metropolitana.
- **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 s'han implementat en algunes de les vies d'accés a la ciutat, perquè provoquen congestions diàries.

## Mobilitat eficient

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

- **Procurar una major disciplina viària**, evitant d'aquesta manera 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 i fomentant la utilització de les noves tecnologies.
- **Optimitzar la gestió semafòrica** per afavorir la fluïdesa del trànsit i la senyalització dinàmica per incloure la disponibilitat dels aparcaments públics de la ciutat, contribuint així a eliminar el trànsit d'agitació.
- **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 el trànsit d'agitació innecessari.

## 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 Vehicles de Micromobilitat Personal (VMP) i del cotxe (car-sharing) per 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 el cas del bicicleta.
- Impulsar 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 les externalitats negatives que generen, tot afavorint els mitjans sostenibles de repartiment i la logística nocturna, mitjançant restriccions i taxació.
- Canviar la normativa urbanística amb l'objectiu que les infraestructures disponibles, com els aparcaments, siguin mini-hubs de distribució i de proximitat, que contribueixin al 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 serveis 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.

## AJORNAMENT TEMPORAL DE LES ZONES DE BAIXES EMISSIONS

### Transport de Mercaderies

Preocupació<sup>1</sup> per la proximitat de venciment de l'última pròrroga per a determinades categories de vehicles, de **l'Ordenança Relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles a la ciutat de Barcelona amb l'objectiu de preservar i millorar la qualitat de l'aire (ZBE)**, signada per l'Ajuntament de Barcelona però que afecta a 4 termes municipals més inclosos dintre

---

<sup>1</sup> Aquesta preocupació va en augment conforme s'apropa la data de venciment, 01-01-22, i no obtenim per part de les Administracions cap resposta a la problemàtica que suposa aquesta entrada en vigor.

- L'Ordenança es va publicar al 31-12-2019. Pels vehicles destinats al transport de mercaderies per carretera sense etiqueta, els hi donava un termini d'1 any per aplicar-s'hi. (1-1-21)
- Al 25-11-20 es publica una pròrroga on queda reflectit que els vehicles lleugers de mercaderies (furgonetes) estaran exempts fins 1-04-21 i els pesats de mercaderies fins 1-7-21.
- Al 30-06-21, i després de moltes pressions del sector, es va publicar una 2ona pròrroga de 6 mesos més pels vehicles pesats de mercaderies. És a dir, fins al 31-12-21. Els lleugers sense etiqueta ja se'ls hi aplica l'Ordenança.

del terreny comprès entre Rondes – Litoral i Dalt - que prohibirà l'accés dels vehicles pesats sense etiqueta.

Des del passat juny-juliol fins avui només ha estat possible tenir una reunió entre les associacions professionals i les Administracions implicades per tractar aquest tema i treballar conjuntament **per a aconseguir solucions factibles i viables**, tot i que per part de les associacions hem insistit en **la necessitat de parlar-ne i concedir-nos més temps**. Aquesta reunió es va dur a terme el passat 28 d'octubre, 4 mesos després de la publicació de l'última pròrroga.

Se li està demanant al sector de transports de mercaderies per carretera:

- Que sense rebre **CAP TIPUS D'AJUDA ECONÒMICA**.
- Que renovi flotes i inverteixi en vehicles més ecològics, quan al mercat **NO EXISTEIX, PER VEHICLE PESAT, ALTERNATIVA AL DIÈSEL**.
- Que tingui uns **vehicles (dièsel) que els fabricants de pesats**, que porten mesos produint sota comanda, **no es comprometen a entregar en terminis inferiors a l'any**.
- **Tot això en un context de 2 anys de greu crisi mundial social i econòmica provocada per la COVID-19 i sense que tinguem cap model homologat de dispositiu** (filtres i/o catalitzadors) que permeti adaptar les flotes existents al requeriments mediambientals exigits.

És cert que estem parlant de vehicles amb una antiguitat elevada: els anteriors al 2006. N'hi han casos on parlem de vehicles que, per la seva activitat, fan pocs quilòmetres: p.e. grues, mudances, vehicles de distribució de combustibles urbans..., però en tots els casos parlem de vehicles operatius, que passen les seves revisions i ITV's i que els seus propietaris han fet un bon manteniment perquè estiguin en bon ús. També és cert que a la segona pròrroga de l'Ordenança, s'han ampliat els supòsits d'exempcions per a determinats vehicles, tot i així:

- **Els vehicles afectats representen el 24% de la flota total** de la empresa mitjana del sector, tot i que la realitat majoritària del sector és de caire autònom i microempresa, per la qual cosa pensem que aquest percentatge pot augmentar significativament per la influència d'aquests col·lectius.
- Segons números que ens va aportar l'Ajuntament en la reunió del passat dia 28, **cada dia accedeixen a la ZBE 7.000 vehicles pesats sense etiqueta**.
- Segons informació de cens del vehicles al municipi de Barcelona del 2021, **hi han més de 6.000 vehicles pesats sense etiqueta, que paguen el seu impost de circulació a la ciutat...**

En el context actual, la demanda de serveis i matèries està augmentant i falten conductors professionals i també vehicles pesats. **Treure de la circulació aquest tipus de vehicles compromet seriosament la distribució a Barcelona i municipis limítrofs**, a més de l'impacte laboral que suposa: 1 vehicle = 1 lloc de feina que s'ha de reubicar, si es pot.

El que es demana a les **Administracions és TEMPS perquè arribin tant els ajuts econòmics necessaris per fer una reconversió, com la tecnologia que permeti l'adquisició dels vehicles adequats**.

Per tot plegat, les associacions del transport de mercaderies per carretera realitzen la **proposta** següent:

1. Que **el transport de mercaderies per carretera vol ser part activa en la lluita contra el canvi** climàtic de manera decidida, però també de forma realista i sense que es produeixin perjudicis irreparables al sector.
2. Que tots els vehicles adscrits professionalment al transport de mercaderies i sobretot el que requereixen una autorització de transport, han de quedar exempts de les restriccions de circulació per a la ZBE.
3. Que les pròpies administracions han de garantir l'adequada reconversió del sector de forma progressiva i realista, amb una protecció especial a aquells transportistes autònoms majors de 60 anys.
4. **Nova pròrroga supeditada a:**
  - a. **La disponibilitat al mercat per a la compra de vehicle nou, d'acord amb una tecnologia que sigui reconeguda, admesa i garantida** per l'Administració en un termini conseqüent amb el període d'amortització de l'equip: NO HI HA vehicles al mercat disponibles i no n'hi ha tecnologia real (ja sigui per eficàcia o per infraestructures) per a vehicles pesants alternativa al dièsel.
  - b. **La concessió d'ajuts econòmics** al sector: Fons Next Generation i/o altres que poguessin negociar-se. Sense aquests ajuts, el sector no pot fer front a la renovació dels vehicles sense etiqueta.
  - c. A la darrera reunió del Consell de la Mobilitat celebrada la setmana passada a l'AMB, expressament se'ns va comunicar que qui disposaria dels fons NEXT GENERATION per a renovació de flotes mitjançant la compra de vehicles nous era la Generalitat de Catalunya.
5. **Homologació de filtres i catalitzadors com a solució més viable i efectiva a curt termini:** contribuirien a poder aprofitar els camions, i de passada s'aconseguiria mantenir els llocs de treball (es jubilarien menys autònoms en no haver d'adquirir un vehicle nou), així es resoldria gran part del problema social (escassetat de conductors) i econòmic per als autònoms i empreses.  
  
Hi ha una empresa a Catalunya FILTERSOLUTIONS CLEAN AIR que té disponibilitat, només hi falta l'homologació tècnica del producte per part d'IDIADA que és titularitat en un 20% de la Generalitat.
6. **Compromís de mantenir les etiquetes grogues fins al 2025**, que les empreses i autònoms tinguin un temps raonable per a la renovació de les seves flotes adaptant-les als nous sistemes de combustió, gasoil, gas, gas, hidrogen, etc.

#### Transport de viatgers

1. Zona de Baixes Emissions.

S'ha de tenir present que al 2019, en les al·legacions presentades ja es sol·licita, en un escenari pre-pandèmia i amb un escenari d'increment de viatgers continu al sector, que:

- Els vehicles M2 i M3, pel mer fet de ser transport públic, quedessin exclosos de l'aplicació de la normativa de ZBE, com queden altres serveis.
- Subsidiàriament, que s'ampliés la moratòria fins al 31 de desembre de 2022.
  - Basant-nos en que un vehicle pot prestar transport escolar durant 16 anys. Per tant, des del darrer vehicle matriculat com a EURO III (sense etiqueta), hem de garantir-li vida útil fins al 2022.



Ara bé, la realitat ha estat diferent, en el sentit que el sector s'ha vist totalment afectat, en el que es refereix a la seva activitat. En aquest sentit, durant el 2020 s'ha arribat a reduccions de demanda que han assolit situacions insòlites. En transport regular es pot parlar de decrements del 50-60% de mitjana al 2020 i del 30% al 2021, mentre que en el discrecional les disminucions d'activitat són molt més elevades, podent arribar al 90% per al 2020 i 40% per al 2021.

A la pràctica, **aquesta greu crisi sanitària ha suposat que els plans d'inversió de les empreses s'hagin vist alterats i impossibles d'executar** (Hem de recordar que el cost d'adquisició d'un autobús és de més de 200.000€). A la manca de recursos propis, se li ha de sumar el fet que no es contemplin ajudes per a la renovació de flotes per part dels Fons NextGen, ja que el dièsel en queda exclòs tot i que no s'ha donat l'adaptació necessària de la tecnologia que permeti la descarbonització de la flota.

En aquest greu context, i atesa la manca d'ajudes per als vehicles M3 - Classe III (interurbans i discrecionals), el propi **Govern de l'Estat**, conscient de la problemàtica en que ens trobem, **ha ampliat l'antiguitat dels vehicles que presten transport escolar fins als 18 anys, durant els cursos 2021-2022 i 2022-2023**. Mesura que resulta irrellevant si entra en vigor la ZBE de Barcelona per als vehicles sense etiqueta al 2022, tal com està prevista, ja que NO prestar servei de transport públic, tot i que la normativa ho permet i habilita.

Finalment, i per tal de contextualitzar la situació, per a posar en valor l'esforç que s'ha fet per part del sector:

- Cal tenir present que en el que es refereix al **transport públic regular**, s'ha disminuït considerablement **els vehicles sense etiqueta que circulen per la ZBE, passant d'un 11% a un 6%**. Ara bé, la realitat és que actualment, per la situació de pandèmia, es necessiten més vehicles per a executar els reforços per a prestar el servei en la línia del que demanen els usuaris.
- Pel que es refereix al **transport públic discrecional**, ens trobem amb que si entra en vigor la ZBE a **juliol de 2022, per als vehicles M3, la situació afectaria a 457 vehicles sense etiqueta de tot Catalunya, dels quals 202 necessàriament han d'entrar a la ZBE i, d'aquests, 127 per a fer transport escolar o de menors**.
  - No és baladí tampoc, tenir en compte que si se segueix treballant en un calendari **d'aplicació de restriccions als vehicles amb etiqueta B per al 2023**, la situació empitjora dràsticament. Tota vegada que trobaríem afectats 1018 vehicles, dels quals 831 han d'entrar a la ZBE necessàriament i, d'aquests, 639 realitzen transport escolar a la ZBE.

Per tant, en la línia del que hem vingut defensant sempre, **considerem que el transport públic (ja sigui regular o discrecional) ha de quedar exclòs de l'aplicació de les prohibicions de circulació establertes per la ZBE, de la mateixa manera que afecta a altres serveis públics**. En detriment d'això s'hauria de **pensar un calendari progressiu d'adaptació, ampliant com a mínim 2 anys més la moratòria per als vehicles sense etiqueta**. Altrament, respecte els vehicles amb etiqueta B, cal tenir present que, com a mínim, i en la línia del que sempre ha defensat FECAV, hauria de garantir-se la seva vida útil per a prestar transport escolar (D'acord amb el Reial Decret 443/2001), per tant, com a mínim hauria d'allargar-se fins a agost de 2031 (doncs hem de tenir present que el darrer vehicle matriculat com a EURO V dataria de setembre 2014, quan comencen a matricular-se vehicles EURO VI)

## 2. Tractament transport turístic a la ciutat de Barcelona

Necessàriament hem de concebre el transport discrecional turístic com una eina de dinamització i ordenació de la mobilitat a la ciutat. De la mateixa manera que considerem les bondats de la

mobilitat laboral en transport públic col·lectiu (ja sigui regular o discrecional), també ho hem de concebre així per al transport turístic. **L'autobús és la solució, si treballem conjuntament, i no el problema.**

Per aquest motiu, **hem de procurar garantir espais de parada per encotjar i desencotjar**, així com **aparcament per als autobusos, repartits per tota la ciutat**. No pot ser que cada vegada perdem més Zona Bus, el darrer exemple és Plaça Catalunya (Zona Hard Rock Café).

### 3. Manca d'infraestructures.

Finalment, és important tenir present que la **ciutat de Barcelona té un dèficit estructural d'infraestructures per la transport col·lectiu, concretament estacions d'autobusos i intercanviadors.**

Actualment, la ciutat disposa d'Estació del Nord (estació saturada en certs moments del dia) i Estació de Sants (la qual està cridada a desaparèixer, segons ha traslladat el propi consistori en diferents reunions). A banda, es troba en construcció Sagrera.

En aquest sentit, **considerem que es precisa disposar de més estacions**, a banda dels necessaris intercanviadors, com a mínim:

- Estació a Plaça Espanya, per a corredor Gran Via.
- Estació a Francesc Macià, per a corredor Diagonal.
- Estació Sagrera, però amb parada de pas a parada de metro de Sagrera, doncs la configuració de l'estació no resulta òptima per al funcionament del transport públic.
- Remodelació de l'Estació de Sants.

## COMERÇ

### Mobilitat i urbanisme (tàctic):

- **Moratori 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.**
- **Evitar** l'ocupació de l'espai públic per **la venda il·legal.**

#### 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.

#### Comerç de centralitat

- Barcelona no només acull un comerç de proximitat, sinó que també un comerç de centralitat al ser la capital de Catalunya, on cal preveure una mobilitat intercomarcal més acusada i internacional.

### **SEGURETAT**

- **Combatre la sensació d'inseguretat que es 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**.
- **Erradicar 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.**

- 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.**

## AIGUA

- **Normalització institucional.** Cal defensar el model barceloní de gestió de l'aigua com a exemple de l'èxit de la col·laboració publico privada. Aigües de Barcelona ha de veure reconegut per les autoritats municipals el seu lideratge en matèria ambiental, tecnològica i social tant com ja es reconeix a Catalunya, Espanya i a nivell internacional.
- **Pacte Social:** Aigües de Barcelona ha posat en marxa un Pacte Social que té per objectiu apoderar les persones que pateixen vulnerabilitat, fomentar la inserció laboral i millorar la seva qualitat de vida, que es porta a terme en conveni amb els Ajuntaments i que avui ja s'està implementant en col·laboració amb 17 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona, ja compta amb 33 programes socials en curs, fruit de les aliances amb 24 entitats del tercer sector, i que han beneficiat al voltant de 7.900 persones. L'Ajuntament de Barcelona no s'ha sumat a aquest pacte i per això se li insta a que procedeixi a la signatura d'un conveni que ho faci realitat.
- **Garantia de subministrament.** En un context de creixent vulnerabilitat de l'abastament d'aigua a l'AMB, cal fer una aposta per l'impuls de la regeneració d'aigua. És necessari l'impuls polític del projecte Next Generation, elaborat conjuntament per Aigües de Barcelona, Aigües Ter Llobregat i l'Agència Catalana de l'Aigua, per finançar les infraestructures necessàries i que actualment no compta amb el recolzament de l'AMB.
- **Acceleració de les inversions en sanejament:** És urgent, per motius ambientals i de compliment normatiu, l'execució d'inversions avui pendents a l'AMB. El sistema metropolità de sanejament d'aigües residuals pateix un dèficit crònic d'inversió que impedeix el manteniment dels estàndards de qualitat ambiental que Barcelona es mereix. Cal accelerar l'ampliació de les EDAR, especialment la de Montcada, així com el col·lector de Llevant i el Morrot.
- **Innovació.** Aigües de Barcelona i, per extensió, la ciutat de Barcelona, són un referent internacional en el sector de l'aigua, on es reconeixen els seus valors en innovació tecnològica, sostenibilitat i sensibilitat social. Pel que fa a la vessant tecnològica, cal preservar el model de col·laboració d'Aigües de Barcelona amb el món acadèmic i de la investigació a través de CETAQUA, que garanteix el manteniment del seu alt nivell en innovació.
- **Transparència al rebut del aigua.** Actualment els tributs corresponents a conceptes aliens al cicle del aigua suposen un 25% del rebut típic i any rere any augmenta el seu pes relatiu. Per motius de transparència amb la ciutadania, cal procedir a l'eliminació del rebut de l'aigua dels tributs per finançar serveis aliens al cicle del aigua (TMTR/TR)
- **Acord marc amb Aigües de Barcelona:** Cal recuperar un sistema tarifari de caràcter plurianual, com el que ha existit des de fa anys, amb l'aprovació consensuada d'un Acord Marc a mig termini que assegurï l'estabilitat de l'empresa mixta metropolitana i que garanteixi el manteniment de la qualitat de servei.