

Dictamen

07 sobre el Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025.



Dictamen 07.2020

sobre el Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025.

Índex

DICTAMEN 07/2020 sobre el Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025	2
--	---

DICTAMEN 07/2020 sobre el Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025.

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la Llei 7/2005, de 8 de juny, la Comissió Executiva per delegació del Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió extraordinària del dia 15 de juny de 2020, aprova el següent

DICTAMEN

I. ANTECEDENTS

En data 15 de maig de 2020 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès pel conseller del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya en el qual sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025 (pdM 2020-2025).

La sol·licitud de dictamen es va acompanyar de la Proposta d'acord de Govern pel qual s'aprova el pla, d'un resum executiu, d'una memòria econòmica i informe d'impacte econòmic i social, d'un informe participatiu dels ens locals, d'un informe d'integració de les propostes dels consells consultius i l'òrgan ambiental del pdM 2020-2025, d'un document d'acreditació que el Consell d'Administració de l'ATM ha pres coneixement del contingut del Projecte de pdM 2020-2025 i que l'eleva al conseller de Territori i Sostenibilitat per a la seva aprovació inicial, d'una Resolució del conseller de Territori i Sostenibilitat d'aprovació inicial del pdM 2020-2025, d'una Proposta de resolució per la qual s'emet la declaració ambiental estratègica del pdM 2020-2025, d'un Dictamen del Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible, d'un informe de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, d'un informe de l'Institut Català de les Dones, d'un certificat mitjançant el qual el Consell de la Mobilitat informa favorablement el pdM 2020-2025, d'un document d'acreditació que el Consell d'Administració de l'ATM ha pres coneixement que s'han incorporat al pdM 2020-2025 els suggeriments formulats en informació pública i institucional i, finalment, un informe jurídic de l'ATM sobre el pdM 2020-2025.

La Comissió de Treball de Desenvolupament Territorial i Medi Ambient es va reunir el dia 11 de juny i va elaborar la Proposta de dictamen.

II. CONTINGUT

El Pla consta de cinc documents i un annex.

El document 1 s'anomena "Emmarcament i Diagnosi". En aquest document es presenta el pdM 2020-2025 com l'instrument per planificar la mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona tenint present tots els modes de transport que en formen part, ja siguin de persones com de mercaderies. Es detalla el procés d'elaboració del pdM i es mostra el balanç del seguiment dels plans anteriors. Pel que fa al contingut del pdM, es fa referència al context normatiu i a altres plans territorials i de mobilitat, també es fa referència a d'altres elements que tenen incidència en la mobilitat com ara l'estructura organitzativa del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona, el marc social, el físic i territorial i el de canvi climàtic.

En l'apartat de la diagnosi es mostren les dades sobre les característiques i l'evolució de la mobilitat, tant des del punt de vista territorial com de la dimensió social. També es descriu el sistema de mobilitat actual i es fa referència als diferents tipus de mobilitat: la mobilitat activa de vianants i de bicicletes, la del transport públic per carretera i ferroviari, la del transport privat motoritzat, la de les mercaderies, la mobilitat als polígons i als centres generadors de mobilitat. D'altra banda, també es fa referència a les polítiques per a un nou repartiment modal, a la digitalització i la mobilitat 4.0, a l'accessibilitat, la seguretat i als impactes ambientals de la mobilitat. Finalment es presenta l'avaluació dels costos socials i ambientals del sistema de transport.

El document 2 s'anomena "Proposta del Pla". Aquesta proposta presenta, en primer lloc, la visió de futur i l'escenari tendencial de la mobilitat. Posteriorment es presenten i s'avaluen els cinc objectius d'aquest pdM (mobilitat saludable i ambientalment sostenible, mobilitat eficient i productiva, mobilitat segura i fiable, mobilitat inclusiva i equitativa, mobilitat intel·ligent i digital) i els objectius específics que els conformen. També es fa una descripció resumida dels eixos d'actuació. D'altra banda, es presenten quatre escenaris prospectius, amb l'objectiu d'aconseguir un canvi en el patró de mobilitat actual, i l'escenari proposat d'aquest pdM. Finalment es presenta l'estudi de viabilitat i el programa d'inversions del pdM.

El document 3 s'anomena "Les mesures del Pla". Aquest document recull els nou eixos d'actuació del pdM i les mesures, vuitanta-sis en total, que es desenvolupen en cada un d'ells. Els eixos són els següents: EIX 00: Governança, planificació i digitalització de la mobilitat, EIX 01: Eines per a una mobilitat saludable. EIX 02: Xarxes de mobilitat accessibles i segures; EIX 03: Servei de transport públic inclusiu i de qualitat; EIX 04: Altres formes de mobilitat responsables i eficients; EIX 05: Nova gestió de la DUM i la logística; EIX 06: Accés sostenible a les zones d'activitat econòmica i als pols de mobilitat; EIX 07: Transició energètica i economia circular; EIX 08: Eines per a la millora contínua de la mobilitat i EIX 09: Innovació de la mobilitat.

Entre d'altres qüestions es fa una descripció de les mesures, es determina l'àmbit d'actuació, els objectius estratègics, els agents implicats, el cost d'implantació estimat i el calendari d'implantació, els objectius a assolir, les actuacions a dur a terme, les experiències d'èxit i els indicadors per efectuar un seguiment de les mesures.

El document 4 s'anomena "Estudi ambiental estratègic". El document presenta, entre d'altres qüestions, una diagnosi des del punt de vista ambiental centrada en l'objecte i l'abast del pdM. També avalua ambientalment els diferents escenaris presentats i fixa els objectius i els criteris ambientals del pdM. Finalment s'avalua el pdM tenint en compte els objectius de desenvolupament sostenible (ODS).

El document 5 presenta un resum del procediment d'avaluació ambiental.

En l'annex es recull l'estudi instrumental del procés de participació del Pla director de mobilitat 2020-2025.

III. OBSERVACIONS GENERALS

Primera. El CTESC comparteix tant els objectius estratègics com els objectius específics que pretén assolir la nova proposta de pdM davant els grans reptes socials, ambientals i econòmics que s'han d'afrontar a curt termini.

Segona. De manera concreta, el CTESC destaca que part de les mesures incloses al pdM poden tenir capacitat per reactivar el funcionament normalitzat de la societat i de l'activitat productiva durant la sortida de l'episodi de crisi generat per la COVID-19.

Tercera. El CTESC recomana que es prioritzin les mesures del pdM amb més capacitat per contribuir a la superació de l'actual crisi, com l'increment de la velocitat comercial del transport públic, l'ambientalització de l'espai públic, la millora de l'accessibilitat a les estacions i els intercanviadors, o l'increment dels serveis i de la informació als viatgers així com el paper que jugarà l'ús racional del transport privat.

Quarta. El CTESC valora l'ampliació de l'àmbit territorial del pdM en relació amb la planificació anterior, abastant totes les comarques de la demarcació de Barcelona.

Cinquena. El CTESC considera que l'actual proposta de pdM conté actuacions similars a anteriors planificacions d'aquesta mena, com el cas de la T-Mobilitat, un projecte que s'ha vist endarrerit diverses vegades i que resta pendent d'implantació. Aquesta reiteració pot significar que no s'ha avançat gaire respecte dels seus objectius.

Sisena. El CTESC recomana que es desenvolupi una avaluació detallada dels resultats del pdM 2013-2018 i que formi part de la documentació de referència de la proposta actual.

Setena. El CTESC constata que hi ha un cert endarreriment en el compliment del període fixat en la normativa, ja que aquest Pla fa referència al 2020-2025 i l'anterior Pla va finalitzar el 2018, per la qual cosa es demana el compliment dels períodes previstos.

Vuitena. El CTESC considera que el pdM hauria d'incloure una major potenciació dels desplaçaments amb bicicleta, establint objectius quantitius que superin el 2,1% de quota modal.

Novena. El CTESC proposa revisar els objectius i les mesures per tal d'incrementar la quota modal del transport de mercaderies per ferrocarril, situada en la projecció del nou pdM en un 8%, amb un escàs increment (1,3%) en relació amb la dada de 2017.

Desena. Donada la situació d'emergència climàtica, els diferents acords internacionals i el propi cos normatiu de Catalunya i de l'Estat espanyol, el CTESC considera poc ambiciosos els objectius de reducció de gasos amb efecte d'hivernacle establerts per la proposta de pdM (6,6% respecte de l'any 2017).

Onzena. El CTESC posa de manifest que l'accés a la informació pública és un element imprescindible per fomentar la participació i col·laboració ciutadana. Per aquest motiu, sol·licita que l'ATM elabori una guia per crear documents accessibles per tal de garantir aquest dret al conjunt de la ciutadania i adequar-se a les obligacions previstes a la Llei 13/2014, d'accessibilitat.

Dotzena. En relació amb la mobilitat saludable: eines i mesures per a la seva regulació i gestió efectiva, el CTESC sol·licita que en la redacció del disseny i implementació de carrers de plataforma única es tingui en compte que aquests han de garantir l'autonomia i la seguretat de les persones amb discapacitat, incloent encaminaments i semàfors acústics, entre d'altres.

Tretzena. El CTEESC recomana que per garantir una mobilitat inclusiva es tingui en compte la formació del personal de la xarxa de transports en les característiques i necessitats de les persones amb discapacitat, la qual hauria de ser dissenyada i implementada en col·laboració amb les entitats representatives del sector. Així, el CTEESC sol·licita que s'afegeixi aquesta proposta en el contingut del pdM. També es recomana que es tingui en compte l'existència de la recent figura professional del mediador comunicatiu, ja que una de les seves competències professionals és la sensibilització i la seva participació en campanyes de conscienciació.

Catorzena. El CTEESC recomana que es tingui en compte que les campanyes d'informació i difusió sobre la xarxa de transport també siguin accessibles i basades en criteris d'accessibilitat universal, incloent la llengua de signes catalana (LSC), subtitulació, audiodescripció, llenguatge entenedor, lectura fàcil i braille, entre d'altres.

Quinzena. El CTEESC proposa que se substitueixi el terme "llenguatge de signes", pel que determina la normativa de referència que és "llengua de signes". En el cas de Catalunya, així ho estableix l'Estatut d'autonomia i la Llei 17/2010, de 3 de juny, de la llengua de signes. El CTEESC també proposa que es modifiqui el terme "sords", pel terme de "persones sordes".

Setzena. El CTEESC posa de manifest la necessitat de garantir un model de mobilitat accessible que asseguri els desplaçaments de les persones amb discapacitat en tota la xarxa de transports. Per aquest motiu, considera que és necessari vetllar per l'accessibilitat universal en la informació i la senyalització i, per tant, preveure la interpretació en llengua de signes, la videointerpretació, la subtitulació, la lectura fàcil, el braille i altres sistemes de comunicació.

Dissetena. El CTEESC sol·licita que es garanteixi l'accessibilitat en les pàgines web i aplicacions mòbils, així com que es prevegin canals de comunicació per resoldre incidències alternatius al telèfon amb la mateixa resposta immediata.

IV. OBSERVACIONS ESPECÍFIQUES

1. El CTEESC recomana incloure com a normativa de referència l'Acord de Govern GOV/127/2014, relatiu al vigent Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, al resum executiu del pdM, donada la seva relació amb seus continguts i objectius.

Després de l'anàlisi del document 1 "Emmarcament i diagnosi" el CTEESC fa les propostes següents:

2. En l'apartat 5.8 sobre accessibilitat es fa referència a la Llei 51/2003, de 2 de desembre, d'igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal de les persones amb discapacitat (LIONDAU), el CTEESC constata que aquesta norma va ser derogada per la disposició derogatòria única. b) del Reial decret legislatiu 1/2013, de 29 de novembre. Per tant, recomana que es faci referència a aquest text normatiu en el qual va quedar integrada.

Després de l'anàlisi del document 3 "Mesures del Pla", el CTEESC fa les propostes següents:

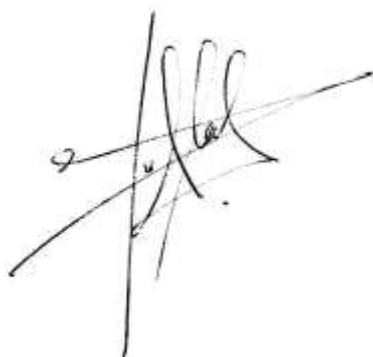
3. El CTEESC proposa la incorporació dels agents socials en la governança detallada dins de la mesura EA0.1 del pdM, seguint l'exemple del cas de Dresden com a bona pràctica.

4. El CTESC considera que la mesura EA0.4 del pdM ha d'incorporar la creació d'un subgrup d'estudi de la salut laboral, donada l'especificitat dels riscos en els desplaçaments *in itinere* o en missió, amb funcionament diferenciat del cas general.
5. Tal com es va recollir al Dictamen 7/2015 del CTESC, aquest Consell reconeix la necessitat de la implantació de la T-mobilitat. Igualment, el CTESC manté la proposta de definició d'un nou sistema tarifari a partir d'un procés participatiu, el que s'hauria d'incorporar a la mesura EA0.7.
6. El CTESC considera que cal incorporar els agents socials a l'Observatori de la Mobilitat que es descriu a la mesura EA0.8 del pdM.
7. El CTESC valora les actuacions recollides a la mesura E6.3, relativa als plans de desplaçament d'empresa, i proposa accions específiques per desplegar-los per part de les administracions públiques, pel seu valor exemplificant i, especialment, per donar compliment a l'obligació que ja marca la normativa vigent per a molts edificis públics.
8. En coherència amb els objectius de la mesura EA6.7, el CTESC considera que per dotar de més continuïtat les taules de mobilitat del port i de l'aeroport caldria més implicació per part de l'ATM que permetés incrementar la figura del gestor/a de mobilitat.
9. El CTESC considera molt important continuar apostant per la figura del gestor de mobilitat, tot i que les experiències registrades fins ara son encara insuficients, pel que considera necessari donar-hi una major difusió. Al mateix temps, considera que caldria una reflexió específica sobre l'àmbit idoni on cal situar-lo, bé sigui en una gran empresa, bé en un polígon d'activitat econòmica, bé en una agrupació de polígons o corredor de mobilitat, és a dir reflexionar sobre les dimensions de persones i de mercaderies que justifiquen la seva utilitat.

V. CONCLUSIONS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya ha valorat el Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025 i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present Dictamen.

Barcelona, 15 de juny de 2020



El president
Lluís Franco i Sala



La secretària executiva
Teresita Itoiz i Cruells

ACORD

GOV/ /2020, de de , pel qual s'aprova el Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat. La concreció d'aquests objectius en els diferents àmbits territorials s'efectua mitjançant els instruments de planificació que la mateixa Llei preveu, entre els quals figuren els plans directors de mobilitat que han d'elaborar les autoritats territorials de la mobilitat.

El Consorci Autoritat del Transport Metropolità (ATM) té encomanat, en el seu àmbit territorial, l'exercici de les funcions que la Llei de la mobilitat atribueix a les autoritats territorials de la mobilitat, a l'empara del que estableix la disposició addicional segona de la Llei esmentada i d'acord amb l'article 4.7.1 dels Estatuts del Consorci, aprovats pel Decret 48/1997, de 18 de febrer, i modificats parcialment pels Decrets 151/2002, de 28 de maig, 288/2004, d'11 de maig, 97/2005, de 31 de maig i per Acord de Govern de data 21 de febrer de 2017 mitjançant el qual s'aprova la modificació de determinats articles dels Estatuts del Consorci autonòmic per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic de l'àrea de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità.

Concretament l'Acord de Govern de data 21 de febrer de 2017 va aprovar, entre altres modificacions, la modificació territorial del seu àmbit d'actuació que inclou les 12 comarques de la Demarcació de Barcelona: Alt Penedès, Anoia, Bages, Baix Llobregat, Barcelonès, Berguedà, Garraf, Maresme, Moianès, Osona, Vallès Occidental i Vallès Oriental i que serà anomenat com el Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).

En exercici d'aquestes funcions, l'ATM ha elaborat el Pla director de mobilitat del sistema integrat de mobilitat metropolitana de Barcelona. En el procés d'elaboració d'aquest Pla hi ha tingut un paper cabdal el Consell de Mobilitat de l'ATM, òrgan de consulta i participació dels diferents agents representatius dels organismes i les entitats vinculats amb aquesta matèria i dels ciutadans.

Aquest Pla assumeix les estratègies establertes per a la mobilitat per les directrius nacionals de mobilitat aprovades pel Decret 362/2006, de 3 d'octubre, i propugna un model de mobilitat sostenible, amb un caràcter transversal, que integri les diferents disciplines que actuen sobre la mobilitat, amb l'objectiu de garantir l'accessibilitat bàsica a totes les persones i que col·labori en el principi de facilitar la igualtat d'oportunitats a tota la ciutadania. En aquest sentit, el Pla proposa com a fita un model de mobilitat integrador de les polítiques urbanístiques i de mobilitat, sostenible i segur, eficient i equitatiu.

La tramitació del Pla s'ha efectuat d'acord amb el que estableix l'article 4 del Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat. Una vegada finalitzada aquesta tramitació, el Consell d'Administració de l'ATM, ha d'aprovar la proposta de Pla director de mobilitat del sistema integrat de mobilitat metropolitana de Barcelona amb caràcter previ a la seva aprovació pel Govern.

Per tot això, a proposta del conseller de Territori i Sostenibilitat, el Govern

Acorda:

—1 Aprovar el Pla director de mobilitat del sistema integrat de mobilitat metropolitana de Barcelona 2020-2025, elaborat pel Consorci Autoritat del Transport Metropolità, que consta dels documents següents:

D1- Emmarcament i Diagnosi.

D2- Proposta del Pla.

D3- Les mesures del Pla.

D4- Estudi Ambiental Estratègic.

D5- Document resum del procediment d'avaluació ambiental

Annex. Estudi Instrumental del Procés de Participació del pdM 2020-2025.

—2 Disposar la publicació d'aquest Acord al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, llevat dels documents annexos. El Pla es pot consultar al web del Consorci Autoritat del Transport Metropolità (https://www.atm.cat/web/ca/document_pdm_2020.php).

Barcelona,

Víctor Cullell i Comellas
Secretari del Govern

Aquest text és transcripció del document de treball lliurat pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.