

Participació

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a
08018 - Barcelona
www.bcn.cat**ACTA DE LA SESSIÓ PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA
MODIFICACIÓ ORDENANÇA CIRCULACIÓ I ORDENANCES FISCALS****Dia:** 2 de novembre de 2016**Hora:** 18 h**Lloc:** sala Comitè, Torrent de l'Olla, 218

Hi assisteixen:

ADISCAT – As. Empr. Logíst. Distrib. Begudes i Alimentació Cat.	Masuet	Anna
AECOC - As. Española de Codificación Comercial	Nicolás	Marc
AGTC – As. General d'Autònoms-Pymes Transportistes de Cat.	Martínez	Adolfo
Ajuntament de Barcelona-Grup Municipal CIU	Martí	Jordi
Ajuntament de Barcelona- Grup Municipal CIU	Cabrerizo	Julià
Ajuntament de Barcelona-Grup Municipal ERC	Coronas	Jordi
Ajuntament BCN- Planificació Estratègica i Fiscalitat	Mora	Toni
AMB- Àrea Metropolitana de Barcelona	Conill	Carles
ASTAC – Asociación de Transportistas Agrupados Condal	Magaña	Evaristo
ATM- Autoritat del Transport Metropolità	Pou	Cristina
ATM- Autoritat del Transport Metropolità	Avellan	Lluís
AUDICA – As. Empresaris de Transport Discrecional de Cat.	Aguarta	Elena
Barcelona Ecologia	Palou	Joan
Barcelona Ecologia	Rueda	Salvador
B:SM – Barcelona de Serveis Municipals	Xicoy	Anna
B:SM – Barcelona de Serveis Municipals	Armengol	Ignasi
BAMSA - Barcelona d'Aparcaments Municipals, SA	Morales	Alfred
Cambra de Comerç de Barcelona	Bardají	Cristian
CCOO Barcelonès	Jurado	José Manuel
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona	Donnay	Miquel
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona	Blancafort	Joan
FECAV – Fed. Empresarial Catalana Autotransport de Viatgers	Canals	Albert
FECAV – Fed. Empresarial Catalana Autotransport de Viatgers	Córdoba	M. Ángeles
Gremi del Motor	Casas	Ramon
Gremi Provincial de Tallers de Reparació d'Automòbils	González	Maria
Gremi Transport i Maquinària	Romero	José Carlos
Guàrdia Urbana de Barcelona	Alcodori	Javier
Guàrdia Urbana de Barcelona	Roig	Xavier
IERMB – Institut Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona	Pérez	Núria
IMET – Institut Metropolità del Taxi	Carrillo	Ma Teresa
PTP	Obiols	Albert
SCT	López	Xavier
STAC	Berbel	Luís
TRANSCALIT	Mañes	Eugeni
VANAPEDAL	Galí	Jordi

Representants de l'Ajuntament:

Álvaro Nicolás, assessor de la Regidoria de Mobilitat

Adrià Gomila, director de Mobilitat

Toni Roig, director de la Divisió d'Aparcament de B:SM

Manuel Valdés, gerent adjunt d'Infraestructures i Mobilitat

Adriana Malé, coordinadora de la Gerència adjunta d'Infraestructures i Mobilitat

Enric Barquets, cap del Departament de Senyalització de la Direcció de Mobilitat

Fèlix Arnal, tècnic de la Direcció de Mobilitat

Carme Ruiz, de la Direcció de Comunicació i Participació, que actua com a secretària de la sessió

ORDRE DEL DIA:

1. Proposta de modificació de les Ordenances fiscals 1.2 i 3.12 relacionades amb l'Impost de Vehicles de Tracció Mecànica (IVTM) i amb la taxa per l'estacionament regulat de vehicles a la via pública, respectivament.

Obre l'acte Álvaro Nicolás explicant la conveniència de modificar les ordenances fiscals relacionades amb l'IVTM i amb la tarificació de l'estacionament de rotació a la ciutat. Pel que fa a l'impost, el tema queda ajornat atès que no va ser tractat en el darrer Plenari municipal. En matèria d'aparcament la proposta és canviar l'estructura de tarificació, en coherència amb el que estableix el PMU en aquest àmbit. Així mateix, expressa que és necessari actualitzar la regulació de la circulació dels vehicles pesants i de mercaderies perilloses, perquè la normativa sobre aquesta matèria està recollida en decrets molt antics.

A continuació Toni Roig explica la modificació de l'Ordenança fiscal 3.12. Exposa que Barcelona és la ciutat europea amb major densitat de places d'ús públic i afirma que el sistema d'aparcament és una eina útil per reduir el nombre de viatges realitzats amb vehicle privat, per disminuir les emissions i la contaminació i, també, per reduir l'espai públic destinat a l'aparcament.

Les dades posen de manifest que el 95% dels vehicles que accedeixen a la ciutat aparquen i que, a tots els Districtes, és més barat estacionar al carrer que en un aparcament. La utilització de l'Àrea Verda per a residents és entre 30 i 40 vegades més econòmica que la d'un aparcament. Barcelona es troba a la part baixa de les tarifes d'estacionament de les principals ciutats europees: al carrer costa de mitjana 2,35€/hora en l'estacionament de rotació i 0,3€/setmana per als residents; als aparcaments, el preu mig és de 3,34€/h en rotació i entre 22 i 28 €/setmana a pupil·latge. Comenta que el peatge d'accés que s'aplica en algunes ciutats és una altra eina de gestió global i eficient de la mobilitat.

L'estructura tarifària que es proposa per les places de rotació contempla un component base i un de variable. El component base té un preu inicial entre 1,75 i 2,25€ en funció del tipus de plaça (blava/verda), corona (A/B) i ocupació (en les zones més ocupades es preveu un increment de fins 0,25 €/h). El component variable es determina en funció dels nivells d'emissió (segons etiquetatge de la DGT) i de la grandària del vehicle. Addicionalment, es preveuen increments per episodis de contaminació a tots els vehicles excepte els de 0 emissions i Eco.

Les tarifes de residents tenen únicament un component base sense discriminació per tipus de vehicle amb cost de 0,2€/dia (queden exempts els vehicles que no han tingut denúncies). A les operacions realitzades per titulars de més d'un vehicle s'aplicarà 0,05€ addicionals.

Expressa que la tarificació a la via pública es manté més econòmica que en aparcaments i que la recaptació prevista amb l'aplicació de la nova proposta és similar als ingressos que s'obtenen actualment.

Pel que fa a les tarifes de Zona Bus s'estableixen dues tipologies: a les zones d'alta demanda el preu d'estacionament és de 6€/h en temporada baixa i de 9€/h en temporada alta i franja horària punta; a les zones de demanda mitjana el preu d'estacionament que es proposa és de 3 €/h. Està previst que a l'entorn de la Font Màgica hi hagi una zona d'estacionament especial amb reserva on l'import serà de 45€/h. L'Ajuntament podrà limitar el nombre d'operacions d'estacionament d'autocars els dies en què hi hagi episodis de contaminació i/o incrementar les tarifes.

Conclou la seva explicació dient que la gestió del sistema d'aparcament és una eina amb gran potencial per a la reducció del trànsit a la ciutat (el PMU té l'objectiu de reduir -21% de vehicle privat) i que l'adopció de les mesures proposades permetrà estudiar el comportament dels conductors per poder plantejar noves accions, com són la revisió de la normativa del límit de places, el pla de construcció d'aparcaments de residents i la dotació i gestió d'aparcaments dissuasoris.

2. Proposta de modificació de l'Ordenança de circulació i vianants i de vehicles (OCVV) en relació amb els vehicles pesants i el transport de mercaderies perilloses.

Adrià Gomila explica que l'objectiu de modificar l'OCVV en relació amb les mercaderies perilloses és l'adequació a la normativa supramunicipal vigent, recollida a l'Acord Europeu sobre Transport Internacional de Mercaderies Perilloses per carretera (ADR) i a la Norma nacional de regulació de les operacions de transport de mercaderies perilloses (RD). En aquest sentit, està prohibida la circulació pels centres de les ciutats. Les exempcions estan recollides per l'ADR i la RD i l'Ajuntament també pot concedir exempcions permanents o temporals, prèvia autorització del Servei Català de Trànsit (SCT). A continuació explica les modificacions previstes dels articles 18, 19, 20 i 21 i dels annexes, així com l'anul·lació dels annexes VI, IX i X. Exposa les modificacions de circulació d'aquests vehicles en els itineraris que tenen origen o destí Barcelona i la prohibició de circulació als túnels, d'acord amb els apartats 1.9.5 ADR. Proposa, també, un règim sancionador d'aplicació en els incompliments de la normativa.

Pel que fa als vehicles pesants es pretén adequar la normativa a l'increment dels vehicles actuals pel que fa a la longitud i tonatge, tot respectant la normativa establerta pel SCT. Per això la proposta de regulació s'incorporarà a l'OCVV i quedaran derogats els Decrets actualment vigents (dels anys 1993, 1996, 2005 i 2010). D'aquesta manera es facilitarà la comprensió de la norma. A trets generals la proposta prohibeix circular pels cascals antics als vehicles de més de 7,5 tones i de més de 7 m de llargària, i restringeix el pas dels vehicles en determinades franges horàries a les zones 30, calçades i Rondes (amb determinació del pes i llargària màxims). Finalment explica la proposta de modificació del règim sancionador.

3. Torn obert de paraules.

S'obre un intens torn d'intervencions amb les següents aportacions:

- Petició reiterada de treballar per reduir les motos estacionades en vorera. Se suggereix que es tarifiqui l'estacionament. Es respon que es pretén regular l'aparcament de motos i es treballa als territoris per ordenar-ho. Cal fer visible l'oferta de places per a motos i que el preu per aparcar fóra de superfície sigui atractiu. Les aplicacions com l'appkB possibiliten l'aplicació de tarifes a les motos, tot i que no moment no es preveu el pagament.
- Reflexió sobre la necessitat de treballar globalment PMU, desenvolupant de manera conjunta les mesures que conté. Es respon que hi ha espais per tractar la globalitat (com el balanç anual que es fa al plenari del Pacte) i altres per tractar monogràficament qüestions concretes.
- Conveniència de promoure els vehicles que no contaminen. Es respon que aquests vehicles no paguen per estacionar a les zones verdes i blaves i que els beneficis implantats influeixen en el moment de la compra un nou vehicle.
- Suggestió de tractar els vehicles d'alta ocupació i els monovolums que utilitzen les famílies nombroses de manera diferenciada de la resta. Es respon que cal buscar el marc per mantenir l'equitat.
- Petició reiterada que en episodis de contaminació no s'actui vers els autocars, atès que formen part del transport públic. Es respon que l'Ajuntament comparteix aquesta proposta.
- Petició de reconsideració del preu d'estacionament d'autocars per a espectacles turístics.
- Petició de tarifació diferenciada per dimensions en l'estacionament d'autocars. Es respon que la proposta no preveu aquesta diferenciació.
- Petició de comparació de ratis d'estacionament amb ciutats espanyoles i de la mediterrània.
- Comentari del poc efecte que tindrà l'aplicació tarifària nova en la davallada del trànsit, atès que no preveu que s'incrementi la recaptació econòmica derivada de l'estacionament. Es respon que es va valorar la dificultat de validar políticament una proposta que comportés un increment de recaptació.
- Demanda que es mantinguin les excepcions vigents en matèria de vehicles pesants.
- Petició reiterada que l'Ajuntament s'incorpori al grup de treball del SCT de vehicles industrials.
- Petició d'increment d'estacionament per a vehicles pesants i, també, d'informació als conductors.
- Reflexió sobre les accions que contribueixen a la disminució de la contaminació i a la disminució de circulació de vehicles privats: xarxa de transport públic, xarxa de bici, reducció dels carrils circulants amb la implantació de superilles i increment del preu de l'aparcament.
- Petició d'increment del preu d'estacionament per als residents.
- Consulta sobre si hi ha previstes mesures d'estacionament (amb pagament o no) per a bicis. Es respon que es potencia als aparcaments de B:SM, BAMSA i SABA amb tarifes econòmiques.

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