

Participació

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a
08018 - Barcelona
www.bcn.cat**ACTA DE LA SESSIÓ DEL GRUP DE MOTO DEL PACTE PER LA MOBILITAT****Dia:** 10 de maig de 2018**Hora:** 18 h**Lloc:** Sala Barcelona d'Ecologia Urbana

COGNOM	NOM	ENTITAT
Amoretti	Carlos	Stop Accidentes
Baños	Núria	ANSBIO
Barbal	Imma	Model Urbà Ajuntament de Barcelona
Blancafort	Joan	Gremi del motor
Cabrerizo	Julià	Grup Municipal Demòcrata Ajuntament de Barcelona
Camuñas	Francesc	ASOCPARC
Casalins	Ricard	Racc
Casas	Ramon	Gremi Tallers Reparació Automòbils
Cantin	Montse	Grup Municipal PdCat
Conill	Carles	AMB
De Garro	Miquel Àngel	PIMEComerç
Del Olmo	Juan	Grup Municipal Ciutadans
Diez	Pedro	ANESDOR
Dinu	Mariana	Cooltra Motos S.L.
Estevadeordal	Joan	Barcelona Camina
González	Maria	Gremi Tallers Reparació Automòbils
Herederó	Javier	Grup Municipal Ciutadans Sant Martí
Jurado	Jose Manuel	CCOO Catalunya
Martí	Galbis	Grup Municipal PdCat
Monclús	Jesús	Fundación Mapfre
Morales	Alfred	Barcelona d'Aparcaments Municipals, SA
Ojeda	Maria Elisa	Copenhagense
Ortiz	Adrià	Barcelona regional
Pérez	Maite	IERMB
Pintó	Anna	Servei Català de Trànsit
Puerto	Lluís	RACC
Ramírez	Óscar	Grup Municipal Partit Popular
Rodríguez	Jesús	Asociación Mutua Motera
Roig	Antoni	B:SM
Roman	Sergi	PMSV (Plataforma Motera para la Seguridad Vial)
Toribio	Juan Carlos	ASOCPARC/Unión Internacional para la defensa de motociclistas
Vermizzi	Samantha	eCooltra Motosharing
Vintró	Àlex	Volkswagen Group Services
Xufre	Mònica	ASOCPARC
Zaragoza	Victor	Honda Institut de Seguretat

Representants de l'Ajuntament:

- Amadeu Recasens, Comissionat de Seguretat
- Juan José Vilanova, IM de la Guàrdia Urbana- trànsit seguretat viària
- Josep Fontova, Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Fèlix Arnal, de la Direcció de Mobilitat
- Álvaro Nicolás, assessor de la Regidoria de Mobilitat
- Jordi Samsó, Gerent de Seguretat
- Evelio Vázquez, Cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona
- Ricard Salas, IM Guàrdia Urbana – Divisió Territorial
- Manuel Haro, Unitat d'Investigació i Prevenció d'Accidents de Guàrdia Urbana
- Carlos López, de la Direcció de Mobilitat
- Adriana Malé, de la Gerència Adjunta d'Infraestructures i Mobilitat
- Toni Martínez, de la regidoria de Mobilitat
- Montse Sans, de la Direcció de Comunicació i Participació
- Carme Ruiz, de la Direcció de Comunicació i Participació, que actua com a secretària

ORDRE DEL DIA:

1. Etiquetes ambientals

Obre l'acte Amadeu Recasens donant la benvinguda als assistents i passa la paraula a Josep Fontova, que explica que la DGT ha fet la classificació de motocicletes i ciclomotors en funció del seu potencial contaminant. La DGT no enviarà de forma gratuïta les etiquetes com va fer amb els cotxes. Els propietaris les podran comprar a les oficines de Correus. S'han classificat els vehicles en quatre etiquetes (ZERO emissions, ECO, C i B).

Segons dades de la DGT, al 48,4% de les motocicletes matriculades a Barcelona els correspon la categoria C del distintiu ambiental (etiqueta verda), un 38,4% no tenen distintiu ambiental per considerar-se molt contaminants, un 12,8% tenen el distintiu B i un 0,4% tenen el distintiu Zero Emissions. Dels ciclomotors a un 0,5 els correspon el distintiu C, un 48,3 no tenen distintiu, un 48,5 el distintiu B, i un 2,7 el distintiu Zero.

A finals de 2018 es publicarà un nou decret, ja que l'actual només fa referència a cotxes i a partir del 2020, es restringirà la circulació a les motocicletes i als ciclomotors més contaminants dins de la Zona de Baixes Emissions Rondes Barcelona.

2. Balanç d'accidents de motos, mesures per millorar la seguretat viària

Juan José Vilanova explica que a Barcelona hi ha hagut un increment de ferits greus i víctimes mortals respecte al mateix període de l'any passat. De gener a abril d'aquest any hi ha hagut 45 ferits greus (un 54% motoristes) i 3 morts. L'any 2017 varen ser 44 ferits greus i 2 morts.

L'objectiu municipal és reduir els accidents, modificant les conductes; a més velocitat, més risc i més gravetat en les lesions. El motorista ha de tenir en compte que les distraccions (mòbil, gps..) posen en risc la seva seguretat. Cal tenir cura en els girs, saber que els vehicles pesats no tenen visió perifèrica, que el semàfor és un contracte social i que cal respectar a l'altre. Així mateix esmenta que la roba de protecció redueix de un 33 a un 50% les lesions en cas d'accident.

Informa que s'està treballant en la prevenció a través del programa de cursos de seguretat viària laboral, cursos de substitució de sancions, jornades de GU a les escoles i grups de treball de la DGT. A més, s'està actuant amb controls d'alcoholèmia, atenció i condol a les víctimes i amb campanyes de sensibilització.

2. Regulació de l'aparcament de motos en vorera

Fèlix Arnal explica que l'objectiu de la campanya que s'està duent a terme és ordenar l'estacionament de motos i minimitzar l'ocupació en l'espai públic. Es redueix l'impacte sobre l'espai dels vianants, es creen noves places d'aparcament en la calçada i s'incrementen les places d'aparcaments soterrats, oferint tarifes competitives. S'ha elaborat un díptic de la campanya amb informació de la normativa i les opcions d'aparcament.

Les etapes de la campanya són: 1) inspecció/estudi dels punts conflictius i valoració de les places d'estacionament necessàries; 2) propostes d'ubicació d'estacionament de motos, valoració de les conseqüències dels canvis i disseny de la senyalització horitzontal i vertical necessària; 3) execució de les propostes des de la Direcció de Serveis de Mobilitat, un cop consensuades amb els districtes i GU; 4) avaluació conjunta amb GU i districtes.

4. Torn obert de paraules:

Al torn obert els assistents fan les següents aportacions:

- Cal promoure plans de seguretat viària tenint en compte la sobrerepresentació dels accidents de motos.
- L'etiquetat es positiu però la implantació hauria de ser progressiva.
- L'aparcament de motos és necessari. Cal tenir en compte que el 48% dels desplaçaments es fan amb moto. Proposta de substitució de la plaça d'aparcament de cotxe d'abans i després d'un pas de vianants per un de motos per millorar la visibilitat dels vianants.
- La problemàtica de la qualitat de l'aire és important però l'aplicació de les etiquetes no és encertada ja que es fa sota els criteris d'homologació del vehicle i no a partir de la contaminació real dels vehicles.
- Inquietud dels tallers per la prohibició d'estacionar a la vorera. Han sol·licitat poder deixar motos al guals, però no han tingut resposta.
- Consulta sobre el percentatge d'accidents in itinere i si s'han detectat més accidents fruit dels nous transports comercials (glovo, etc).
- S'hauria de fer una campanya de sensibilització i conscienciació sobre la visió perifèrica als conductors de vehicles pesats.
- Opinió que les motos han de poder aparcar a la vorera sempre que no dificultin el pas dels vianants.
- Motos elèctriques que circulen per les voreres representen un perill.
- La majoria dels equipaments de moto no compleixen la normativa.
- Sol·licitud de tolerància 0 en l'aparcament i circulació de motos en la vorera.
- Petició que s'implantin zones blaves per a motos.
- Les motos creen una contaminació acústica important.
- Oferiment per col·laborar en les campanyes de sensibilització amb el testimoni de víctimes reals.
- Hi ha algun informe jurídic de la sentència d'Stuttgart?
- Cal tenir en compte que els ciutadans que s'han de desplaçar en vehicle privat per anar a diferents polígons industrials, molts cops no tenen alternativa de transport públic.

Els responsables municipals donen resposta a les qüestions plantejades en els següents termes:

- La campanya d'estacionament de motos s'està aplicant als deu districtes de la ciutat, amb les quatre fases abans esmentades. En primer lloc, els informadors indiquen les diferents opcions

d'aparcament, en el següent pas la GU informa i posteriorment s'apliquen sancions si continuen els incompliments. Els resultats per ara són positius, el ciutadà ho accepta i ho entén.

- Respecte a la proposta d'habilitar aparcaments abans i després dels pas de vianants, aquesta opció ja s'està aplicant de forma gradual.
- Sobre la qüestió dels tallers de motos, l'aparcament en guals no és possible perquè aquesta no és la seva finalitat.
- Agraïment al oferiment de col·laboració.
- Sobre l'equipament de les motos, la DGT informa dels equipaments homologats.
- No és oportú aplicar una carència mentre l'aplicació es faci només en moments d'episodis
- Barcelona es pionera en la regulació de tot tipus de vehicles.
- No es té constància que l'augment d'accidents sigui fruit dels nous modes de distribució amb motos i bicicletes.
- El motorista de vegades no és culpable de l'accident, però cal ser conscients que en cas d'accident el que surt mal parat és el més vulnerable.

Un cop tractats tots els assumptes, el comissionat justifica l'absència de Mercedes Vidal per la seva recent maternitat i tanca la sessió a les 19.45 h.