

Comissions del Consell Municipal – Actes

ACTA Comissió d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat, sessió extraordinària de 9 d'octubre de 2019.

A la Sala Lluís Companys de la casa de la ciutat, el 9 d'octubre de 2019, s'hi reuneix la Comissió d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat, sota la presidència de la Ima. Sra. regidora Maria Buhigas i San José. Hi assisteixen les Imes. Sres. i els Ims. Srs.: Janet Sanz Cid, Eloi Badia Casas, Laia Bonet Rull, Jordi Coronas i Martorell, Eva Baró i Ramos, Max Zañartu i Plaza, Celestino Corbacho Chaves, Oscar Ramírez Lara i Eva Parera Escrichs, assistits per l'assessor jurídic, el Sr. Joan Caparrós Hernández, que actua per delegació del secretari general i que certifica.

També hi assisteix la regidora, Ima. Sra. Elsa Artadi i Vila.

Excusen la seva absència les Imes. Sres. i els Ims. Srs.: Gemma Tarafa Orpinell, Lucía Martín González, María Rosa Alarcón Montañés, David Escudé Rodríguez, Joaquim Forn i Chiariello i Jordi Martí Galbis.

S'obre la sessió a les 16.00 h.

Part decisòria / Executiva

Propostes d'acord

Única. (19SDO123NT) Primer.- Aprovar inicialment 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 d'acord amb el redactat que consta a l'expedient. Segon.- Sotmetre-la a informació pública durant un termini de trenta dies hàbils, a comptar des de l'endemà de la seva publicació al Butlletí Oficial de la Província, durant el qual podrà ser objecte d'examen i al·legacions de conformitat amb allò previst a l'article 178.1 del Text Refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat per Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, i a l'article 112 del Reglament Orgànic Municipal. Tercer.- Publicar-la també a la Gasetta Municipal i al web de l'Ajuntament.

La Sra. Buhigas dona inici a la sessió extraordinària de la Comissió d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat, amb l'únic punt de l'ordre del dia: aprovar inicialment 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, i sotmetre-la a informació pública. Recorda, també, que es va acordar temps de 10 minuts per al Govern i de 5 minuts de rèplica per als grups municipals, en dos torns.

La Sra. Sanz anuncia que farà la intervenció compartida amb el regidor d'Emergència Climàtica i tot seguit assenyala que és un dia important, ja que s'inicien els tràmits d'aprovació de l'Ordenança relativa a la restricció de la circulació de determinats vehicles contaminants a la ciutat, el que es coneix com la zona de baixes emissions.

En primer lloc, agraeix tota la feina tècnica que s'ha fet durant els darrers tres anys i que permetrà tirar endavant una ordenança pionera a tot l'Estat pel que fa a l'establiment d'una zona de baixes emissions amb l'objectiu preservar i millorar la qualitat de l'aire en benefici de la salut de les persones. Subratlla que la finalitat és salvar vides, atès que avui dia hi ha molts col·lectius en situació de risc per culpa de la greu contaminació, entre altres infants i gent gran.

Matisa que és una mesura que neix amb la voluntat de protegir tothom, però especialment els col·lectius més vulnerables, ja que protegeix precisament els barris on l'esperança de vida i les rendes són més baixes. Recorda, en aquest sentit, que tots els informes de l'Agència de Salut Pública, però també internacionals, nacionals i de tota mena, adverteixen que la contaminació mata. Així doncs, més enllà dels plans per la qualitat de l'aire que s'havien fet històricament, calen mesures efectives, concrecions i accions específiques que combatin aquesta situació injusta.

Explica que la zona de baixes emissions abastarà una superfície 22 vegades superior a la de Madrid Central, que al seu torn és una mesura que en poc temps ja s'està demostrant molt efectiva per a la salut. Així, amb la posada en funcionament de la zona de baixes emissions, es preveu evitar que 50.000 cotxes dels més contaminants entrin a la ciutat a partir de l'1 de gener del 2020, coincidint amb la declaració de l'emergència climàtica a Barcelona, amb la previsió d'arribar, més endavant, als 120.000 vehicles del parc contaminant actual.

Subratlla, també, la col·laboració que hi ha hagut entre les diferents administracions: Govern de la Generalitat, els ajuntaments situats a la zona de baixes emissions (l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà, Esplugues i Sant Adrià del Besòs) i l'Àrea Metropolitana.

A continuació, explica que l'ordenança respon a les propostes que ha fet la ciutadania en temes de de contaminació a través d'una taula i d'un procés de participació que ha recollit les diferents inquietuds; propostes que també s'han concretat amb els agents econòmics i socials, sense deixar de treballar en futures mesures complementàries. Alerta, doncs, que amb l'aprovació de l'ordenança no s'acaba res, sinó que comença tot, i assegura que es continuarà treballant i escoltant a tothom per incorporar la seva veu en totes les accions.

Manifesta, també, que és una proposta sòlida tècnicament, atès que el text segueix tots els criteris tècnics i científics: una zona de baixes emissions per reduir un 30% les emissions a l'atmosfera de contaminants d'efecte local, sobretot diòxid de nitrogen i partícules en suspensió, tal com han fet altres ciutats, però que a més a més permet abordar el tema de l'òxid de nitrogen, del CO₂, i d'aquesta manera apropar-se al compliment dels límits que fixa i recomanen l'OMS i la normativa europea.

Insisteix que és una proposta vinculada a altres accions i que va acompanyada de les mesures que estan en marxa en el marc del Pla del clima i la declaració d'emergència climàtica. Avisa, també, que és una proposta de la qual totes les administracions són corresponsables i que ha d'acabar afectant altres grans infraestructures de la ciutat, com el port i l'aeroport, o Rodalies (si l'Estat compleix amb totes les accions que hi van complementàriament lligades) o la línia 9 del metro o d'altres que queden pendents i que la Generalitat ha de tirar endavant.

Reitera, doncs, que és un pas més però molt important per poder concretar la lluita contra la contaminació i insta a continuar treballant junts per millorar la salut de tota la ciutadania de Barcelona.

La Sra. Buhigas dona pas a la intervenció de la resta de grups.

El Sr. Zañartu reconeix que, coneixent les dades sobre la contaminació de la ciutat en els darrers anys i les conseqüències òbvies sobre la salut i el benestar dels barcelonins, ningú pot posar en dubte que cal assumir totes les mesures coordinades que permetin obtenir una reducció dràstica de les emissions contaminants. Ara bé, creu que aquestes mesures han de formar part d'un full de ruta que permeti inserir-les en una estratègia global i concreta, coordinada amb un desplegament coherent i sobretot que inclogui els grans emissors de la ciutat, com el port i aeroport.

Recorda que els últims anys han aparegut tot un seguit de plans, programes i mesures de govern, tant metropolitans com de ciutat, entre els quals, al seu parer, es desdibuixa l'estratègia a curt i mitjà termini que convé fixar per a la ciutat. Opina que la present ordenança, derivada del programa metropolità i del programa de mesures de l'anterior Govern, no parteix d'una valoració i avaluació clares d'aquests dos programes, ni tampoc d'una avaluació ex ante. De fet, no sap ni tan sols si l'actual Govern assumeix íntegrament el programa redactat per l'anterior.

Coincideix que és desitjable reduir la presència dels contaminants més rellevants per sota dels límits determinats per l'OMS per tal de garantir la millor qualitat de l'aire per a la ciutadania, uns límits als quals actualment només s'apropa en ple període de vacances estivals, quan la ciutat està mig buida. És per això que dubta que la zona de baixes emissions permeti a la ciutat acostar-se als valors desitjables. Creu, en tot cas, que ben desenvolupada ha de ser una part de tot un full de ruta que sí que permeti reduir les emissions de contaminants a Barcelona. Destaca, però, que alguns aspectes (com la manca d'objectius progressius o d'indicadors de quantificació del parc afectat, així com mancances en les densitats d'estacions de mesura, la justificació dels horaris, la manca de previsió del seu seguiment, etc.), la necessitat de fer de les sancions una mesura finalista que repercuteixi en la millora de la qualitat de l'aire o la poca claredat en la definició dels col·lectius afectats i les autoritzacions) els fan dubtar de la real efectivitat i eficàcia de l'ordenança tal com està plantejada.

A més, recorda que l'ordenança tindrà un gran impacte sobre la ciutadania, raó per la qual subratlla que, per tirar-la endavant, el balanç cost social-benefici ambiental ha de mostrar un saldo clarament favorable abans de desplegar tot un text que en alguns moments s'endeuina de difícil compliment, i fins i tot arbitrari en algun aspecte.

Per tot això, anuncia que el seu grup presentarà al·legacions en el tràmit d'informació pública, tant de fons, en la definició del desplegament de la mesura, com de forma, en el mateix text de l'ordenança, que ha de permetre una lectura clara i concisa i evitar buits legals i oferir garanties jurídiques.

La Sra. Artadi celebra la iniciació del tràmit. Considera que és una de les mesures que tindrà un major impacte sobre la ciutat en l'àmbit de la salut, però també en la vida quotidiana i en

la corresponsabilitat de la ciutadania. Reconeix que és imprescindible tirar-la endavant, però subratlla que cal fer-ho bé per tal d'assolir l'eficàcia i els resultats desitjats. Anuncia, doncs, que a causa dels dubtes que tenen i, sobretot, de la manca d'informació, el seu grup també presentarà al·legacions i farà reserva de vot, però amb la voluntat de ser constructius i de poder solucionar-ho en les properes setmanes.

Assenyala que quan es parla de contaminació dels vehicles, cal parlar de tres àmbits: l'impacte a la salut, l'impacte sobre la crisi climàtica i l'impacte acústic. En aquest sentit, creu que l'expedient hauria d'aclarir quines són les mesures que l'acompanyen. A tall d'exemple, explica que, si es fa molta pressió sobre el dièsel, es pot produir un transvasament cap a la gasolina, la qual cosa tindria un efecte contrari per a la crisi climàtica, perquè es produirien més emissions de CO₂. Pregunta, per tant, quines són les estimacions i previsions que té el Govern en aquest sentit. Destaca també que el soroll és el gran oblidat de les contaminacions, especialment a Barcelona, on els nivells de contaminació acústica són molt elevats i tenen un impacte molt important sobre la salut.

Recorda, a més, que hi ha una part dels vehicles que no seran assumits pel transport públic, per tant cal reconduir-los perquè apostin per l'alternativa més eficient pel que fa a contaminació, que seria l'elèctric. En aquest sentit, reclama que es dissenyin ajuts i s'estudii com es pot utilitzar la fiscalitat com a incentiu, de manera que el preu de l'elèctric no es converteixi en una barrera i s'acabi optant per solucions més contaminants, sobretot pel que fa a CO₂. Avisa, també, que cal avançar en la qüestió dels punts de recàrrega, i aprofita per recordar que s'ha atorgat el Nobel de Química a tres científics que han fet una gran tasca amb les bateries de liti, que al seu torn han permès que hi hagi cotxes elèctrics. Insta, doncs, a tenir una visió més holística en tot el tema del cotxe elèctric. Per acabar, apunta que cal abordar també el tema de la producció d'energia.

Quant al procés participatiu, demana informació sobre qui hi ha participat (entitats, col·lectius) i quines demandes s'han fet.

Sobre l'impacte real, pregunta també sobre les previsions que té el Govern sobre el canvi i el tipus de modalitat de transport i demana si la xarxa pública està preparada per assumir els nous usuaris. Coincideix amb el Grup d'ERC que cal conèixer les previsions de cada estació sobre les emissions de NO_x, partícules i CO₂ a partir de l'entrada en vigor de l'ordenança.

Adverteix, en tot cas, que el seu grup està en desacord amb el fet que les modificacions dels annexos de l'ordenança es puguin fer només per decret d'alcaldia. Entenen que hi ha de participar tothom i que ha d'haver-hi un control per part dels grups municipals.

Finalment, pel que fa als transportistes, recorda que és un col·lectiu que, per volum i per hores d'ús del vehicle té un gran impacte, però que no té un substitut tan clar com el vehicle privat. Subratlla que, malgrat haver-ne parlat i haver considerat la seva problemàtica específica, només se li ofereix com a solució una moratòria d'un any. Al seu parer, aquesta alternativa no és suficient.

El Sr. Corbacho reconeix que tothom pot compartir els objectius de millorar la contaminació de la ciutat i el medi ambient, afavorir el benestar i la salut dels ciutadans, fer la ciutat més amable pacificant-ne el trànsit i ordenant-ne els usos amb els nous modes de mobilitat, i

apostar per vehicles més ecològics i menys contaminants. Recorda, però, que són qüestions que ja es van parlar fa tres anys i que ja es va aprovar un protocol que establia tres línies d'actuació: aprovar una normativa que preveia mesures restrictives per als cotxes més contaminants en episodis de contaminació extrema, restriccions permanents a partir de l'any 2020 per als vehicles que no disposin del distintiu de la DGT, i mesures durant aquests tres anys per pal·liar els efectes negatius que la mesura tindrà per a les famílies i així evitar l'exclusió social.

Al seu parer, tanmateix, durant aquests tres anys nos s'ha fet res o pràcticament res. Subratlla que els autobusos urbans continuen a la mateixa velocitat que fa tres anys, i que les línies 9 i 10 del metro continuen aturades. Afegeix que els intercanviadors per millorar la intermodalitat continuen igual i que segueix sense haver-hi vies segregades per al transport interurbà metropolità. Retreu que tampoc s'hagi arribat a convenis i acords a la regió metropolitana i que no s'hagi exercit cap mena de lideratge envers la Generalitat, el Ministeri de Foment, Adif, l'Àrea Metropolitana o la Diputació per millorar, transformar o canviar els aparcaments a les estacions de Rodalies per facilitar que els ciutadans puguin accedir-hi i traslladar-se al centre en un mitjà públic com el tren.

Opina que durant aquests tres anys, el Govern hauria pogut implementar una prova pilot al centre de Barcelona per comprovar-ne les afectacions, i després anar-la estenent a la resta de Barcelona, tal com s'ha fet en altres ciutats.

Demana si s'ha habilitat una oficina per informar o ajudar als afectats i si s'ha comprovat quin nivell d'emissions real tenen els cotxes matriculats abans de les dates que fixa l'ordenança. Al seu parer, n'hi deu haver que podrien tenir el distintiu de la DGT.

En resum, creu que el Govern no ha fet els deures i que ara planteja una ordenança que només preveu restriccions i multes, sense propostes d'ajut als afectats, que són la gent que menys recursos té. Tot seguit, anuncia que no farà públic el posicionament del seu grup fins al segon torn, quan hagi pogut sentir la resposta del Govern.

El Sr. Ramírez assegura que el Grup Municipal del PP comparteix els objectius per millorar la qualitat de l'aire i la qualitat mediambiental de Barcelona, i de protegir els ciutadans i els col·lectius més vulnerables i millorar la salut pública de la ciutadania. Avança, però, que faran al·legacions a l'expedient de la zona de baixes emissions, entre altres coses perquè no han tingut temps d'estudiar els informes jurídics que els ha fet arribar el secretari de la Comissió. A parer seu, serà un període d'informació pública bastant participatiu, amb al·legacions de diferents col·lectius afectats i gremis, inclòs el seu grup.

Reitera que el seu grup està a favor de reduir la contaminació i millorar la qualitat de l'aire, així com de renovar el parc automobilístic perquè sigui més ecològic, però no tant amb prohibicions i restriccions sinó amb mesures que afavoreixin la transició a vehicles menys contaminants. Creu que la mesura persisteix en la persecució del vehicle privat i la motocicleta com a principals causants de contaminació a la ciutat i que la implantació d'aquesta zona de baixes emissions es fa de manera precipitada i improvisada.

Coincideix amb el Sr. Corbacho que, malgrat que fa tres anys que es treballa el Pla clima i tema dels contaminants i la qualitat de l'aire al centre de Barcelona, hi ha la sensació que per

part del Govern municipal s'han aplicat poques mesures progressives per facilitar l'adaptació de la flota de vehicles a la situació en què es trobarà a partir de l'1 de gener del 2020. En opinió seva, cal prendre mesures estructurals per a la renovació progressiva del parc automobilístic, explicant-ne pedagògicament a la ciutadania les diferents fases i l'afectació en el dia a dia.

D'altra banda, considera imprescindible posar en marxa incentius econòmics per tal que es puguin renovar els vehicles i les motocicletes que no compleixin els controls dels nivells de contaminants mínims, en lloc de limitar-se únicament a prohibir-los. Té la impressió que el Govern municipal sempre opta per la sortida més fàcil per als governants però la més costosa per als ciutadans. Creu que l'ordenança afectarà les persones amb una renda econòmica més baixa, que no tindran capacitat econòmica per poder adquirir un nou vehicle que compleixi amb les normes, amb una important incidència en els gremis col·lectius i els treballadors autònoms que en el seu moment van fer una important inversió en un vehicle especialitzat probablement encara no amortitzat i que no poden fer front a un canvi de vehicle. Opina que d'aquesta forma es dificulta o directament s'impedeix la seva capacitat per treballar a Barcelona. En aquest sentit, subratlla que la moratòria per poder-se adaptar a la normativa resulta del tot insuficient.

Recorda, a més, que el 30% dels vehicles que circulen per Barcelona són motocicletes o ciclomotors i que un 40% d'aquests vehicles hauran de deixar de fer-ho d'aquí a tres mesos, fet que pot generar un problema important en la mobilitat.

Per tot plegat, entén que abans d'implementar la zona de baixes emissions cal prendre mesures importants i estructurals en el transport públic, ja que no podrà absorbir tota la demanda que es generi amb les prohibicions. Es mostra convençut que la mesura no s'hauria d'implantar fins a disposar d'un servei de transport públic econòmic, suficient i eficient. Recorda, també, que el darrer mandat es va fer una important i polèmica implantació de nous carrils bicis, però destaca que són clarament insuficients per absorbir part de la mobilitat que es pretén eliminar amb la prohibició de vehicles contaminants. A més, hi ha pendents les inversions a les línies 9 i 10 del metro, la D-30 per la Diagonal i una nova fase de la xarxa de bus de cara al futur.

Reitera que el seu grup farà al·legacions, basades en un increment dels punts de mesura dels nivells de la qualitat de l'aire perquè la mesura sigui més eficient i se'n tingui un coneixement més realista; extensió de les moratòries per als vehicles pesants, camions i altres vehicles professionals; ajudes als afectats per poder canviar de vehicle, i alliberament de la prohibició dels divendres a la tarda, que creu que no s'ha tractat de la forma més adient.

La Sra. Parera recorda que abans de debatre i aprovar el text en comissió s'ha ofert als grups la possibilitat de presentar-hi propostes i millores, tal com ha fet el seu grup. Mostra, per tant, sorpresa pel fet que els altres grups no ho hagin fet. Al seu parer, no es tracta només de venir a la Comissió a fer el discurs polític, sinó de treballar i contribuir. Per tant, en aquesta fase d'inici, el seu grup es mostra més favorable a fer la funció de col·laborador que no pas d'oposició.

En aquest sentit, agraeix la predisposició del Govern a l'hora de valorar les esmenes del Grup de BxCanvi, que han pogut comentar amb el regidor Eloi Badia. Avança una ha estat

acceptada. Confia, però, que encara hi hagi possibilitat d'arribar a un punt d'entesa perquè les altres dues puguin ser incorporades. Reitera l'agraïment, doncs, per la predisposició del Govern a la col·laboració.

Explica que el seu grup té dues grans preocupacions pel que fa a aquest projecte. D'una banda, el fet que aquesta mesura afecti gent que no té capacitat econòmica per substituir el vehicle fàcilment; és a dir, rendes mitjanes i baixes. De l'altra, el fet que calgui accelerar la implantació de la mesura a causa de la denúncia de l'incompliment prolongat dels nivells de contaminació, raó per la qual no sorgeix de propostes conjuntes amb altres institucions. Per exemple, no s'està treballant paral·lelament en parcs dissuasius ni en la millora del transport públic des de fora de Barcelona cap al centre, ni en propostes de transport de mobilitat compartida. En opinió seva, si tots aquests aspectes es deixen de banda, el que es fa és crear un problema econòmic sense aportar-hi una solució. Es mostra convençuda que cal millorar i protegir el medi ambient, però també que alhora el Govern hauria de ser facilitador i no només prendre mesures que el ciutadà pot percebre com a punitives.

Per això el seu grup proposa modificar una mica la definició de vehicle contaminant, per exemple facilitar algun tipus d'etiqueta de l'Ajuntament, d'ITV o de la DGT en cas que es pugui acreditar que un vehicle no és contaminant en els límits establerts, en lloc de crear una uniformitat que és clarament injusta només pel fet d'una matriculació. També proposen tenir en compte aquelles persones que tenen un vehicle contaminant però que han de accedir a la ciutat per motius de força major, com tractaments mèdics, de recuperació, etc. Es mostra partidària de no agreujar la seva situació generant-los més obstacles o costos. Avança, en tot cas, que aquesta mesura ja ha estat acceptada per part del Govern.

La darrera proposta del seu grup fa referència a la quantia de les infraccions, que consideren excessivament altes, per tant proposen revisar-la.

El Sr. Badia, per posar en context la importància de la mesura, explica que, segons l'enquesta de serveis presentada avui, dels quatre principals problemes que té la població de Barcelona, dos són la contaminació i el medi ambient.

Considera molt important que quan es parli de la zona de baixes emissions s'entengui que es parla de salut i de contaminació atmosfèrica, principalment de partícules. En aquest sentit, recorda que el vehicle elèctric també emet partícules i, per tant, pensar que la zona de baixes emissions és un pla per renovar el vehicle és un error, ja que no permetrà solucionar el principal problema que Barcelona té avui dia en temes de salut. Subratlla, per tant, que el cal abordar és un canvi en la mobilitat, on la zona de baixes emissions és tan sols una eina més.

Recorda, també, que parlen de la salut del planeta i de l'emergència climàtica i que la mesura permetrà reduir les emissions de CO₂ (un 15% les de diòxid de nitrogen, un 6% les de CO₂). Al seu parer, el que serà més important és el vehicle que deixi de circular, perquè d'aquesta manera es reduirà l'emissió de partícules, amb un impacte significatiu en la salut de les persones.

Subratlla també la importància de la mesura en la qualitat dels barris: menys soroll, més verd, menys congestions, recuperació d'espai públic, priorització de zones 30 i del transport públic, reducció de l'accidentalitat...; en definitiva, una ciutat més saludable.

Pel que fa a les accions del Govern els darrers tres anys, apunta les següents: augmentar d'un 86% de l'aportació a la xarxa de bus i metro, fet que ha permès millorar freqüències i acabar la xarxa ortogonal en quatre anys en lloc de vuit, reforçar busos de barri i fer arribar el metro a la Marina. Tot plegat ha derivat en un augment del 10% en l'ús del bus i el metro, una taxa de creixement insòlita. A parer seu, doncs, si es proporciona transport públic, la gent demana transport públic.

Reconeix que cal un debat per acompanyar el canvi modal amb les tarifes del transport públic, però apunta que ja s'ha implantat la T-verda, pensada per donar tres anys de transport públic gratuït a qui desballesti el seu vehicle. Subratlla que més de 5.000 persones ja s'hi han acollit abans de posar en marxa zona de baixes emissions.

Recorda, també, que s'han doblat els carrils bici, amb la qual cosa l'ús de la bicicleta ha augmentat un 35%, un increment que, en opinió seva, demostra el nivell de compromís i el salt qualitatiu que ha fet Barcelona. Afegeix, a més, que es farà una aposta decidida pel vehicle compartit, amb la presentació aquesta setmana d'11.000 llicències per a bicicleta i motocicleta; posteriorment vindran les de patinets i cotxes.

Es mostra convençut, doncs, que a Barcelona hi ha mitjans de transport, una xarxa molt mallada que dona respostes: trajectes a peu, viatges d'ús compartit, bicicletes, bus i metro d'alta capacitat. A més, tot això permet recuperar espai públic: amb les superilles de Sant Antoni, Poblenou, Horta, Hostafrancs i les Corts van canviant les principals vies. Afirmar, doncs, que Barcelona ha fet els deures i pot afrontar una zona de baixes emissions sense problemes.

Reconeix que encara hi ha reptes, per exemple en els desplaçaments interurbans. Avança, però, que s'està treballant amb la Generalitat i explica que el conseller Calvet s'ha compromès a tornar a posar en marxa les obres a la línia 9 i a presentar un pla director de Park & Ride, tot a principis del 2020. Afegeix que el Govern municipal ha demanat busos VAO i especifica que també caldrà el famós Pla d'inversions de Rodalies de 4.000 milions d'euros, que ja fa deu anys que s'està esperant que arribi definitivament. També hi ha el compromís d'impulsar el tramvia, que juntament amb la línia 9 són dues xarxes metropolitanes de primer ordre que cal incrementar, al costat de Rodalies i dels FGC.

Demana, per tant, a tots els grups que conjuntament defensin i busquin el compromís de l'Estat i la Generalitat perquè la feina relacionada amb la dimensió interurbana sigui possible.

El Sr. Zañartu es mostra convençut, contràriament al que han apuntat altres grups, que ja té ara mateix un problema de mobilitat Barcelona. Recorda que hi ha molts estudis que demostren que la millora del transport públic per si sola no representa un augment de la part modal de transport públic, sinó que ha d'anar acompanyada de mesures que dificultin progressivament l'ús del cotxe. Comparteix, doncs, la preocupació del regidor pel fet que la mesura de la zona de baixes emissions s'acabi transformant en un pla de renovació del parc automobilístic. Explica que hi ha la por que la zona de baixes emissions a curt termini redueixi el nombre de cotxes que contaminen, però que a llarg termini suposi una renovació de la flota, amb la qual cosa la gent entrarà a la zona de baixes emissions amb vehicles més moderns. Recorda, per tant, que el seu grup defensa mesures de reducció del trànsit no tant

relacionades amb una zona de baixes emissions com a tal sinó amb un peatge de toxicitat o de congestió.

Alerta també sobre el tema dels transportistes. Recorda que, amb l'augment de les compres per Internet, el sector de l'última milla cada cop té més impacte a la ciutat. A més, és un sector amb molts problemes socials derivats d'una subcontractació salvatge; creu, doncs, que cal tractar el tema de logística a curt, mitjà i llarg termini.

Finalment, pel que fa als carrils bici, reconeix que el més calent és a l'aigüera, sobretot en l'àmbit metropolità: queden pendants moltes connexions de carrils bici, sobretot als punts neuràlgics de la ciutat, i la bici només representa el 3% de la part modal de desplaçaments en dia feiner. Al seu parer, cal tenir-ho en compte i intentar millorar-ho.

Subratlla que el mode de transport que més augmenta durant els últims anys, especialment el darrer, són els busos metropolitans, i clou manifestant l'abstenció del seu grup, però estenent la mà per tal d'arribar a un acord abans del ple.

La Sra. Artadi insta de nou al Govern a compartir més informació i convida el regidor a no crear confusió amb el vehicle elèctric. En opinió seva, hi ha qui té interès a fer veure que és el mateix que un cotxe de combustió.

Considera que aquesta ordenança és regressiva i que hauria d'anar acompanyada d'un paquet de mesures per a qui no s'hi pugui adaptar.

Demana, també, quin recorregut es donarà a les motos, un tema que es va votar per unanimitat en el plenari i del qual no tenen retorn. També pregunta pels mecanismes de seguiment, control i adaptació de la mesura per tal que realment sigui eficient.

El Sr. Corbacho anuncia l'abstenció del seu grup, però expressa la confiança que durant els propers trenta dies el Govern sigui sensible a les possibles al·legacions, incloses les del seu grup, i que se'n pugui fer el debat en l'aprovació final.

Avisa, en tot cas, que del centre d'una ciutat pot desaparèixer el cotxe, però no d'una àrea metropolitana. Per tant, insta a lluitar pel canvi del model actual i apostar per una mobilitat futura que segurament ha de ser menys individual i més compartida. Insisteix que fer desaparèixer el cotxe a la regió metropolitana serà impossible.

El Sr. Ramírez anuncia que el seu grup s'absté per poder donar tràmit a l'expedient i presentar les al·legacions corresponents.

La Sra. Buhigas recorda a la Sra. Artadi que no pot fer reserva de vot.

La Sra. Artadi manifesta l'abstenció del seu grup.

El Sr. Badia agraeix als grups que hagin permès seguir amb el tràmit, i assegura que estan oberts a totes les aportacions i al·legacions per tal que les abstencions passin a vot favorable.

Votació favorable de Barcelona en Comú i Partit dels Socialistes de Catalunya i abstenció d'Esquerra Republicana, Junts per Catalunya, Ciutadans, Partit Popular i Barcelona pel Canvi.



Aprovada

No havent-hi altres assumptes per tractar, la Presidència aixeca la sessió a les 16.42 h.