



## L'Ajuntament de Barcelona no està afrontant de manera realista la mobilitat en vehicle privat

- La Cambra comparteix els eixos estratègics del Pla de Mobilitat Urbana 2019-2024, però considera inassolibles els objectius de repartiment modal proposats, a menys que es doti dels recursos suficients per al seu desplegament efectiu.
- La mobilitat sostenible a la ciutat de Barcelona continua requerint actuacions estructurals d'un elevat volum d'inversió, com el tram central de la línia L9 del metro.
- El nivell de compromís de l'Ajuntament de Barcelona i la coordinació entre les diferents administracions determinarà el ritme de desenvolupament de les noves centralitats urbanes de Glòries i de la Sagrera.

**Barcelona, 21 de maig de 2019.-** La Cambra de Comerç de Barcelona comparteix els eixos estratègics proposats pel Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2019-2024 en favor de la mobilitat segura, saludable, sostenible, equitativa i intel·ligent, tot i que considera inassolibles els objectius de repartiment modal plantejats per a l'horitzó 2024.

En aquest sentit, el nou PMU apunta a una reducció del 21% en el nombre de viatges en vehicle privat al llarg del període 2016-2024, de manera que la seva quota modal passi del 26,1% de referència inicial al 20% d'objectiu final.

La Cambra considera que, a menys que es doti a les actuacions pendents a les xarxes d'infraestructures i serveis de mobilitat dels recursos econòmics suficients i de mecanismes estables de finançament, **només amb mesures de gestió no n'hi haurà prou** per assolir els objectius de repartiment modal establerts.

De fet, durant el termini d'aplicació de l'actual PMU 2013-2018 encara vigent, que s'ha caracteritzat pel desplegament de la nova xarxa de bus i de carrils bici, l'ús del vehicle privat s'ha mantingut pràcticament constant, d'acord amb les dades publicades als informes de seguiment del propi Pla. Es va modelitzar que 1 de cada 5 conductors trobaria alternatives eficients de transport i deixaria el seu vehicle privat a casa, i la realitat és que han incrementat els seus desplaçaments un +0,3%.

La visió de la Cambra és que **la mobilitat a la ciutat de Barcelona continua requerint actuacions estructurals d'un elevat volum d'inversió**, especialment en transport públic, per mitigar la congestió als seus accessos i per combatre els problemes de qualitat ambiental.

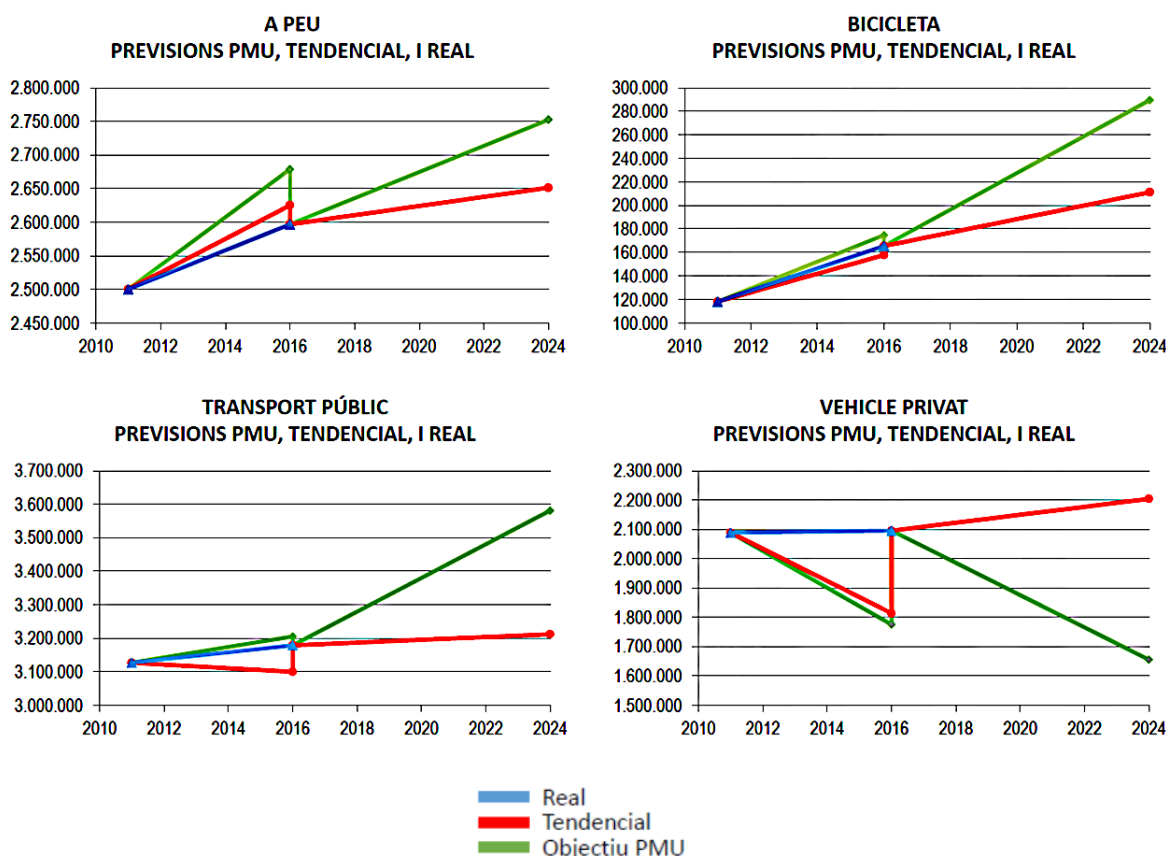
Més concretament:

- La solució eficient a les necessitats reals de **mobilitat de les persones** passa per **més Metro (tram central L9) i millors serveis de mobilitat compartida**.

- La solució eficient a les necessitats reals de **mobilitat vinculada a l'activitat econòmica** passa per la **gestió de la capacitat als accessos viaris** i per la **regulació efectiva de l'ocupació de l'espai públic a l'interior de la ciutat**.

De fet, en aquest escenari Barcelona té l'oportunitat de desenvolupar una **nova economia** vinculada a la creixent **digitalització i automatització**, i a la necessària **transició energètica** de les solucions de mobilitat.

## Objectius de repartiment modal del PMU 2019-2024



Font: Ajuntament de Barcelona.

## Barcelona, una ciutat que no està acabada

El **model Barcelona** es basa en la **transformació contínua** de la ciutat en benefici de la seva gent, i la gestió de la mobilitat està al centre de totes les estratègies de creixement sostenible.

En clau de ciutat, l'**Ajuntament de Barcelona ha de liderar la cooperació** entre les administracions i **promoure el diàleg** amb la societat civil i el sector privat per millorar les condicions de vida de les persones i la competitivitat de l'economia.

El **nivell de compromís de l'Ajuntament de Barcelona** i la coordinació estratègica, executiva i operativa entre les diferents administracions determinarà el **ritme de desenvolupament de les noves centralitats urbanes**, com és el cas dels àmbits de **Glòries i la Sagrera**.