

**PROCÉS PARTICIPATIU PMU.  
SESSIÓ “LA TECNOLOGIA AL SERVEI DE LA MOBILITAT”**

---

Data: Dimecres, 10 d'octubre de 2018

Horari: De les 18:00 a les 20:00 hores

Lloc: CC la Farinera del Clot, Gran Via de les Corts Catalanes 837, 08018 Barcelona

Assistents: 26

Entitats:

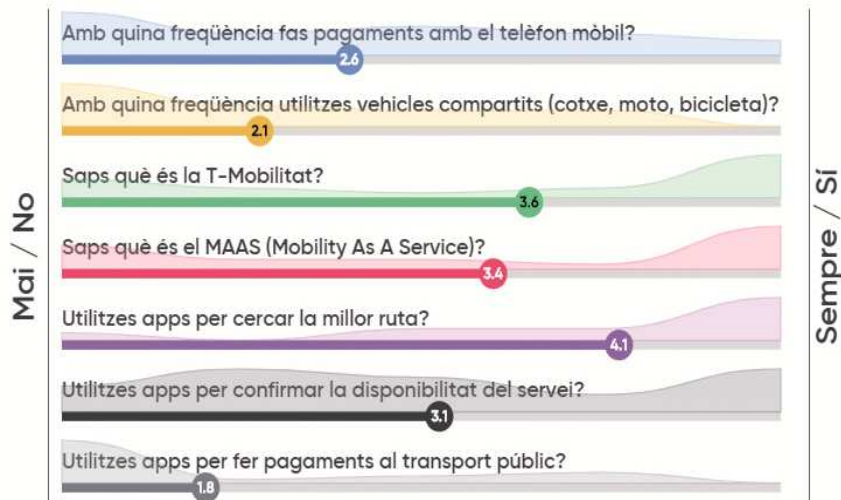
- Agència d'Ecologia Urbana
- ATM
- Bikoo
- B:SM
- CETOP
- CCOO - Catalunya
- Copenhagenize
- Drivy
- ESADE
- FECAV
- IERMB
- PAT
- RACC
- Revolotea
- SEAT
- SCT
- Sindicat del Taxi de Catalunya
- Smartmonkey.io
- TMB - Metro
- UNIGE
- Veïns

## DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ

**DINÀMICA.** *El globus vermell.*

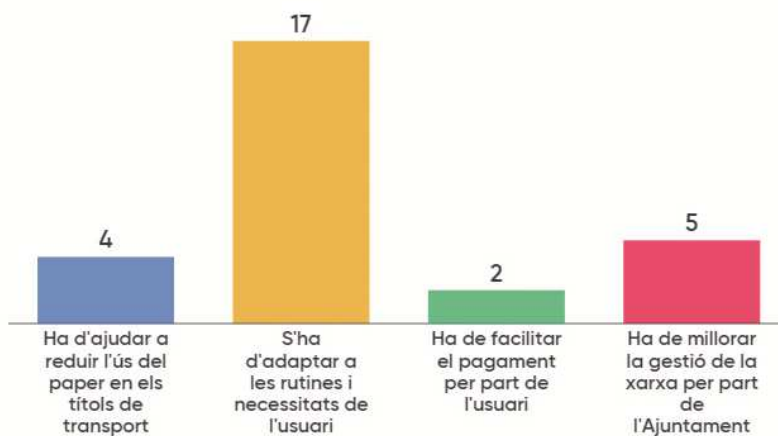
**15 minuts.** Mitjançant l'app Mentimeter, es van fer una sèrie de preguntes relacionades amb l'ús de la tecnologia en el dia a dia i la mobilitat dels participants:

- 1) Preguntes Mai/No - Sempre/Sí\*:



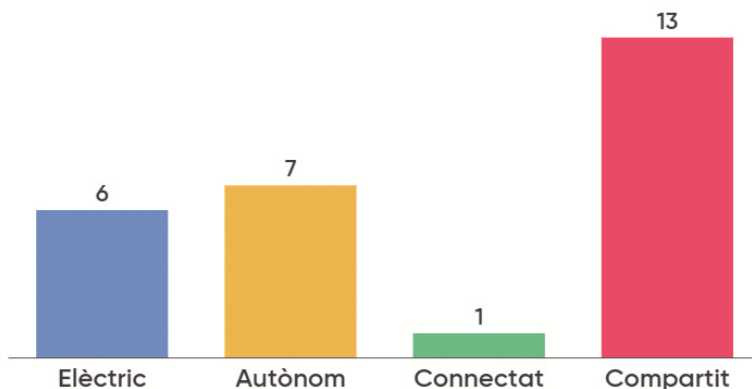
\*No tots els participants van respondre aquest primer bloc de preguntes.

- 2) Quin avantatge de la T-Mobilitat és més important per a tu\*?



\*A banda dels assistents, algú de l'organització va respondre aquesta pregunta.

3) El futur del cotxe és\*:



\*A banda dels assistents, algú de l'organització va respondre aquesta pregunta.

**INTRODUCCIÓ PROCÉS PARTICIPATIU DEL PMU.** *Adrià Gomila. Director de Serveis de Mobilitat, Ajuntament de Barcelona.*

**10 minuts.** Explicació del desenvolupament del procés participatiu del PMU i de les sessions passades.

**EXPOSICIÓ TÈCNICA PMU ADAPTADA AL TEMA DE LA SESSIÓ.** *Eugeni Rico. Àrea de Mobilitat, Ajuntament de Barcelona.*

**10 minuts.** Objectius i estructura del PMU.

**EXPLICACIÓ DE LA SESSIÓ.** *El globus vermell*

**5 minuts.** Objectius, estructura, temàtiques i metodologia.

**DEBAT GENERAL**

**80 minuts.** Es van organitzar 2 taules rodones: cada taula estava conduïda per una persona convidada que anava introduint els temes de debat i una persona dinamitzadora que anava prenent nota d'aquests i de les aportacions i dubtes dels participants. Al cap de 40 minuts les persones convidades i les dinamitzadores van canviar de grup per fer el mateix, repassant primer, els temes sortits a la taula anterior.

Les persones convidades van ser la Carme Fàbregas de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), la qual va parlar de la tecnologia aplicada al transport públic i la Míriam Plaza, de Barcelona Serveis Municipals (B:SM), qui va exposar qüestions de tecnologia aplicada al vehicle privat.



## Grup 1. Carme Fàbregas (ATM) - transport públic

S'inicia la taula amb una introducció de Carme Fàbregas, responsable de l'Àrea de sistemes d'Innovació de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

La Carme introdueix el discurs amb una reflexió sobre la ràpida evolució de la tecnologia i com, d'aquesta evolució, sorgeixen noves necessitats entre els usuaris.

El discurs es focalitza en la transformació digital i com impacta i impactarà a la ciutadania, especialment, en relació a la mobilitat. La Carme explica com s'està abordant la planificació de la mobilitat pel que fa al transport públic i, per tant, la planificació urbanística per tal d'utilitzar la tecnologia per contribuir al bé comú, com, per exemple, amb l'aplicació del a T-Mobilitat. Reflexiona sobre com això canviarà la fessomia de la ciutat. També posa èmfasi en que aquesta transformació ha de ser el més transversal possible pel que fa a la mobilitat, repercutir en diferents modes de transport (incloent els no públics), és a dir, garantir la interoperabilitat.

La T-Mobilitat reformula el transport per deixar de ser només un títol de transport i passar a ser un servei. Pretén convertir-se en un sistema basat en un xip que conté dades diverses. L'objectiu final és fer més eficient, equitativa i justa la mobilitat, tot tenint en compte diferents factors dels usuaris (socials, econòmics, d'edat, de mobilitat diària, etc.) i garantir la interoperabilitat, tot incorporant altres modes de desplaçament públics (com p. ex. el Bicing) i les empreses de vehicles compartits (bicicletes, motos, cotxes, etc.). Tot i així, un gran problema que té la tecnologia és que sempre ha sigut massa monopolitzada i propietària i això és un obstacle per poder avançar, tot treballant amb la tecnologia, per millorar la gestió de la mobilitat.

Un cop feta aquesta introducció s'obre un torn de preguntes i intervencions per part dels assistents. A continuació se citen les aportacions:

- El sistema semafòric hauria de prioritzar, per una banda, la seguretat viària general, posant per davant els vianants, i no només la dels vehicles motoritzats. I, per l'altra, hauria de prioritzar la velocitat dels autobusos per garantir-ne l'eficiència en el funcionament.
- Caldria centralitzar totes les apps de mobilitat en una aplicació MAAS des de la qual pengin les altres per tal de garantir-ne un ús eficient.
- Caldria reforçar la cooperació entre diferents sectors metropolitans.
- La tecnologia hauria de respondre a les desigualtats socials. Exemple: L'accés als polígons industrials es fa majoritàriament en vehicle privat degut a que l'accés en transport públic és poc eficient. Una bona manera és incorporar el vehicle compartit per cobrir aquesta mancança.
- En aquesta línia, cal garantir que les dades de freqüència de pas dels autobusos interurbans siguin en temps real, especialment, en zones inhòspites, fosques i solitàries que generen sensació d'inseguretat.
- Cal controlar l'eficiència de la flota d'autobusos i fer-ne públiques les dades. A la llarga, la flota d'autobusos hauria de ser 100% neta (emissions 0).
- Abaratir les tarifes del transport públic per afavorir el traspàs modal de vehicle privat a transport públic i bicicletes.
- El col·lectiu turista també hauria de contribuir a la millora del transport públic (títols de transport que incorporin algun tipus d'impost).

- Un assistent informa de que s'està treballant en aplicar sistemes tecnològics que millorin l'accessibilitat, com el sistema Navilens.
- Hi ha la sensació de que fa anys que es parla de la T-Mobilitat però no se sap quan s'aplicarà. També hi ha interès en saber si es capacitarà el sistema per tot tipus de formes de pagament (targetes financeres, mòbils i altres sistemes de pagament), cosa que la Carme apunta que sí.
- Tots els prestadors de servei de mobilitat, tant públics com privats, haurien d'estar tecnològicament capacitats per gestionar el transport, p. ex: tenir la informació a temps real en hores punta per oferir la millor combinació si un mode de transport està sobresaturat, o bé, en períodes d'alta contaminació.
- Cal que els sistemes de gestió de la mobilitat sigui prou flexible per adaptar-se a la mobilitat compartida.
- Es podrien creuar mobilitats, p. ex. Combinar transport públic amb transport de mercaderies. Hi ha casos en que els recorreguts dels vehicles de mercaderies són els mateixos que els dels ciutadans en la seva mobilitat diària.

Al cap de 40 minuts es fa el canvi de grup. S'inicia la taula rodona de la mateix manera, amb la introducció de la Carme. En aquest nou torn sorgeixen noves aportacions:

- El servei de taxi podria suplir la falta de cobertura del transport públic en zones concretes, p. ex: per portar els treballadors als polígons industrials o cobrir les hores punta del transport públic. Això ja funciona en algunes poblacions petites.
- Integració serveis de microbusos per suplir falta de cobertura en algunes zones.
- Cal garantir el servei a tothom, també a les persones amb discapacitats, i tenir en compte les diferents discapacitats (físiques, visuals, etc.), p. ex: La informació d'incidències o l'atenció als usuaris, no només ha de ser per veu, sinó també a través vídeo o, inclús en llengua de signes.
- Es podria utilitzar la tecnologia per controlar l'ús inadequat de places d'aparcament per mobilitat reduïda creant i compartint bases de dades.

## Grup 2. Míriam Plaza (B:SM) - vehicle privat

En començar la Míriam Plaza va explicar quins són els àmbits de competència en matèria de mobilitat de B:SM i com s'estan introduint les tecnologies a cada un d'ells.

Els àmbits de competència de B:SM són, entre d'altres, la xarxa d'aparcaments municipals, les àrees blaves i verdes, l'Estació d'Autobusos Barcelona Nord, l'Estació d'Autobusos de Fabra i Puig, la grua municipal, el servei de Bicing i la zonabus d'estacionament d'autocars.

B:SM afronta la incorporació de les noves tecnologies tenint en compte el ciutadà/na —usuari o no dels seus serveis—, l'usuari dels seus serveis, les persones que treballen en la producció d'aquests serveis i l'eficiència que aquests han de tenir.

Feta aquesta introducció, el debat va obrir-se a tots els participants i van sorgir les següents reflexions i propostes:

- Implementar noves tecnologies estant més atents a la mobilitat per treball de cures.
- Implementar o millorar les tecnologies existents vetllant que ningú no en quedi exclòs, especialment la gent gran.
- Introduir la tecnologia com a una eina eficaç per fer pedagogia sobre la contaminació, però fer-ho de manera que sigui més comprensible que ara (els ciutadans estan familiaritzats amb els símbols que expressen la qualitat de l'aire, però no els saben interpretar.)
- Donar més eines al ciutadà per a què pugui decidir quin mitjà de transport li convé més en tot moment —els participants, p. ex., valoraven positivament l'app apparkb, però trobaven a faltar informació equivalent en el Servei de Taxi, en les àrees DUM,...:
  - Pel que fa al Servei de Taxi, els participants valorarien positivament poder saber més ràpidament on hi ha parades de taxi, els taxis que aquestes tenen, etc.
  - Pel que fa a les àrees DUM, els participants valorarien positivament poder saber quines àrees DUM estan ocupades —fins i tot si ho estan per vehicles mal estacionats—, un flux a temps real de la DUM de la ciutat,...

La Míriam Plaza va explicar per què la informació de l'app Àrea DUM no és equivalent a la d' apparkb: apparkb permet conèixer quines places de l'àrea blava i verda estan ocupades perquè basa la seva informació en la informació històrica que han anat proporcionant els seus usuaris al llarg dels anys. L'app Àrea DUM, en canvi, no disposa encara d'aquesta informació perquè la obtenció i gestió de les dades actuals de la DUM és complexa i, a més, no hi ha prou informació històrica com per predir quina serà l'ocupació de places actualment —aquest context va donar peu a què es parlés breuement de la cessió/protecció de dades i els costos que aquesta té.

Es va proposar també:

- Actualitzar l'Estació del Nord en diferents aspectes (a nivell d'oferir eines als seus usuaris per planificar els seus viatges, a nivell d'estar dotada de més aparcaments per a bicicletes o aparcament proper a l'estació pel vehicle privat, de tenir més espai al seu voltant conseqüència d'haver eliminat les motos de les voreres,...).
- Suprimir i perseguir les motos a la vorera (algú va suggerir que aquestes passessin a pagar per aparcar com els cotxes o que es posés a l'abast del ciutadà una app municipal per denunciar-ne el seu mal aparcament,...)

La Míriam Plaza va explicar que l'Estació del Nord estava pendent de renovació, que els parquímetres de la ciutat es renovarien pròximament, així com l' appaparkb o el Servei de Bicing. El Servei de Bicing apostarà més decididament per les bicicletes elèctriques i el canvi de parquímetres i la renovació de l' appaparkb ha d'introduir millores a l'hora de pagar l'àrea verda o blava per l'usuari, però també ha de proporcionar més i millor informació a B:SM, p. ex., per planificar places.

- Una altra proposta àmpliament comentada i recolzada va ser la necessitat de regular el gran nombre de *sharings* que han anat apareixent a les ciutats recentment; algú va posar en crisi que aquests estiguessin ocupant l'espai públic i, els que creien que era inevitable que ho fessin, eren partidaris que l'Ajuntament els cobrés una taxa per fer-ho.

A la mitja part o en el canvi de grup, es va fer un resum dels temes que fins aleshores s'havien tractat, aquests van ser en la majoria dels casos recolzats i es van donar propostes noves, com ara:

- Estudiar possibilitats que facin el servei de Bicing més rentable i que sigui un servei que com els *sharings* permeti la reserva de bicicletes.
- Pel que fa als punt de recàrrega elèctrics, introduir-ne més a tota la ciutat i donar-ne a conèixer la seva posició i tipus de càrrega.
- Introduir un sistema de matriculació per a les bicicletes similar al dels cotxes i també obligar als ciclistes i persones usuàries de VMP a contractar una assegurança.
- També es va creure necessari que la ciutat destinés recursos a anticipar-se a les tecnologies futures; si les empreses privades investiguen formes de mobilitat futura, la ciutat també ha de fer-ho per donar resposta a les necessitats/canvi d'hàbits dels seus habitants —i tenir una normativa que s'adeqüi ràpidament a cada moment que viu la ciutat per no anar sempre a remolc d'allò que imposa el mercat privat.
- Fomentar el cotxe compartit en grans aparcaments massius fora de la ciutat.
- Incrementar el preu de l'àrea blava i verda i reduir les places d'aparcament en superfície per desincentivar l'ús del vehicle privat i foment del transport públic.

## VALORACIÓ

10 participants van omplir el qüestionari de valoració de la sessió, que es dividia en els següents apartats:

### **Durada**

- 2 dels 10 participants van puntuar-la **molt bé**.
- 6 dels 10 participants van puntuar-la **bé**.
- 1 dels 10 participants va puntuar-la entre **bé** i **malament**.
- 1 dels 10 participants va puntuar-la **malament**.

### **Espai**

- 2 dels 10 participants van puntuar-lo **molt bé**.
- 7 dels 10 participants van puntuar-lo **bé**.
- 1 dels 10 participants va puntuar-lo entre **bé** i **malament**.

### **Organització**

- 2 dels 10 participants van puntuar-la **molt bé**.
- 7 dels 10 participants van puntuar-la **bé**.
- 1 dels 10 participants va puntuar-la **molt malament**.

### **Informació rebuda**

- 7 dels 10 participants van puntuar-la **bé**.
- 2 dels 10 participants va puntuar-la entre **bé** i **malament**.
- 1 dels 10 participants no va respondre aquest apartat.

### **Temps per participar**

- 2 dels 10 participants van puntuar-lo **molt bé**.
- 6 dels 10 participants van puntuar-lo **bé**.
- 1 dels 10 participants va puntuar-lo entre **bé** i **malament**.
- 1 dels 10 participants va puntuar-lo **moltmalament**.

### **Valoració global de la sessió**

- 1 dels 10 participants va puntuar-la **moltbé**.
- 7 dels 10 participants van puntuar-la **bé**.
- 1 dels 10 participants va puntuar-la entre **bé** i **malament**.
- 1 dels 10 participants va puntuar-la **moltmalament**.

### **Tornaríeu a participar en una sessió com aquesta?**

- 6 dels 10 participants **sí** tornarien a participar-hi.
- 1 dels 10 participants dubtaria si participaria-hi o no.
- 1 dels 10 participants **no** tornaria a participar-hi.
- 2 dels 10 participants no van respondre aquest apartat.

### **Edat**

- 1 dels 10 participants tenia entre **20-29** anys.
- 2 dels 10 participants tenien entre **30-39** anys.
- 5 dels 10 participants tenien entre **40-49** anys.
- 1 dels 10 participants tenia **70 o més** anys.
- 1 dels 10 participants no va respondre aquest apartat.

### **Sexe**

- 2 dels 10 participants van ser **dones**.
- 7 dels 10 participants van ser **homes**.
- 1 dels 10 participants no va respondre aquest apartat.

### **Comentaris**

Un dels participants va valorar que les actuacions que preveu el PMU per a 5 anys són "curterministes".

Un altre va valorar que el debat havia estat monopolitzat per algunes persones que no havien aportat novetats sobre les qüestions tractades i que, fins i tot, s'havien desviat dels temes de debat.