



**Dia:** 21/ octubre/ 2021

**Hora:** 16:30 a 18:30 hores

**Lloc:** <https://us06web.zoom.us/j/87896593300?pwd=aVNFQXMwRFdqeDhXVmF0MEJLbTFoQT09>

### Assistents

#### Institucions més significatives de la ciutat

Alex Goñi	PIMEC
Albert Recio	FAVB
Ricard Faura	Ateneu Barcelonés
Llorenç Serrano	CCOO
Xavier Sunyer	Cambra de Comerç

#### Consells sectorials de la ciutat

Joan Martínez	CAGG
---------------	------

#### Fitxer general d'entitats

Joan Vidal	Associació Músico Cultural Mas Guinardó
------------	---

#### Ciutadans de Renom

Anna Balletbò  
Àngels Guiteras  
Delfí Cosialls  
Margarita Arboix

#### Ciutadans del padró

Elisenda Roca

#### Secretaria del Consell de Ciutat

Andreu Parera	Secretaria del Consell de Ciutat
Yolanda Jiménez	Suport tècnic EIDOS Dinamització Social
Pilar Blancafort	Suport tècnic EIDOS Dinamització Social

**S'excusa:** Alexandra Ramon i Mercedes González

## Ordre del dia

- Ponència Adrià Gomila, Director de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
- Ponència Antonio Turiel, Científic a l'Institut de Ciències del Mar i divulgador
- Precs i preguntes

## Desenvolupament de la reunió

S'explica el marc i la dinàmica de la present sessió, dedicada a **Energia i Mobilitat**, dins del grup de treball Barcelona Postpandèmia i es comenten els temes tractats a les anteriors sessions. Es recorda que l'objectiu del grup de treball és l'elaboració d'un dictamen que inclogui recomanacions d'àmbit d'actuació municipal, i es presenten els ponents que exposaran.

### Adrià Gomila

#### Director de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona

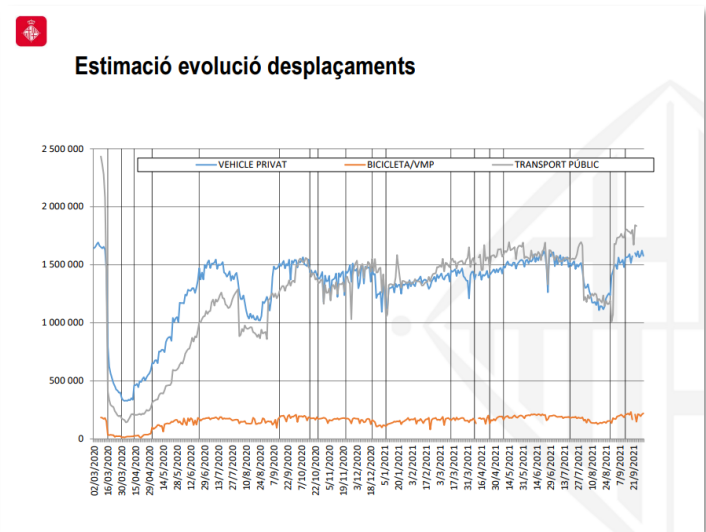
És Enginyer Industrial i ha treballat en Mobilitat des de l'administració local des de 1998, sent Director de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona des de 2011.

Explicarà com s'ha comportat la mobilitat en el període marcat per la Covid i les accions que estan duent a terme des de l'Ajuntament. Mostra a través d'un gràfic el descens del trànsit de furgonetes, taxis, cotxes, motos i camions en el darrer any i mig respecte a l'any anterior. Hi diferencia les grans vies, l'interior de la ciutat i les rondes. En aquestes últimes és on trobem les fluctuacions més fortes. Hi ha hagut diferents etapes, inicialment una baixada molt forta, una recuperació relativament ràpida, i ara està en un nivell similar al que tenim abans de la pandèmia. L'interior de la ciutat és la que està una mica més per sota, un 10% menys. S'explica que quan es refereix als carrils bici, comptem bicicletes i patinets. Les fluctuacions de la bicicleta privada i la pública (Bicing) van ser similars, excepte en el moment en què es va tancar al Bicing a la pandèmia. La recuperació del trànsit de bicicletes va ser molt més ràpid que el cotxe, inclús està en un 20% per sobre del qual estava abans. Això no sorprèn, ja que el trànsit de les bicicletes fa molts anys que té un creixement sostingut a Barcelona. El darrer que destaca es el

transport públic, que va tenir una sotragada més forta que la resta de trànsit, una recuperació més lenta, i tot i que està en menys 25% del seu estat anterior segueix creixent.

Es mostra un nou gràfic amb l'estimació del nombre de desplaçaments tant del vehicle privat, transport públic com bicicleta o VMP. Els desplaçaments amb transport públic, van caure per sota del privat al març-abril, però la tendència és que el nombre de desplaçaments amb transport públic es mantingui per sobre dels que es fan amb vehicle privat.

Per acabar amb la presentació de dades, comparteix els següents enllaços on es poden veure amb més profunditat:



<https://datastudio.google.com/reporting/8134194c-db6d-4d6a-ac8b-fd5e34dbfc4d/page/oWSOB>

<https://datastudio.google.com/reporting/6cb44796-0d48-46bb-93ce-b7c36fb057d6>

<https://drive.google.com/drive/folders/1Mog8gDiWa34ek61QV-A7MinubG93UYs7>

A partir d'aquí, vol exposar una sèrie de reflexions obertes:

El rol dels diferents modes de transport, destacant el transport públic, que és l'únic que compleix les següents 4 característiques: alta capacitat, permet desplaçaments de llarga distància, és un mode sostenible i és el més equitatiu/universal. Tots els altres modes de transport junts no poden suplir al transport públic, el que fan al transport públic l'element bàsic de mobilitat dins de la ciutat. A mesura que es recuperi la presencialitat, anirà augmentant l'ús del transport públic. També té en compte que a mesura que ens allunyem del nucli urbà, i en segons quines franges horàries el transport públic està limitat.

La pandèmia suposa una oportunitat per transformar la mobilitat. La mobilitat genera una sèrie d'impactes, entre d'altres, aquells relacionats amb el canvi climàtic. I la mobilitat és necessària perquè es pugui recuperar l'activitat, tan laboral com d'oci o familiar.

Com a darrera reflexió, destacaria l'activitat presencial i la telemàtica. És clar que hi ha activitats que telemàticament no poden fer-se, però també és cert, que sempre que es pugui realitzar una

activitat igual de bé de manera telemàtica que presencial, es redueix la mobilitat. Per exemple, en l'àmbit laboral, si es consolida i es manté la fórmula de teletreball, mantindrem una reducció de la mobilitat. Inclús encara que s'hagi reprès l'activitat presencial, estem més preparats pel teletreball en cas que hi hagi algun inconvenient. Per exemple, en una situació que va passar la setmana anterior on van coincidir diversos factors (vaga rodalies, pluja...), no hi va haver congestió. La seva interpretació, ja que no disposa de dades, és que moltes persones van fer teletreball.

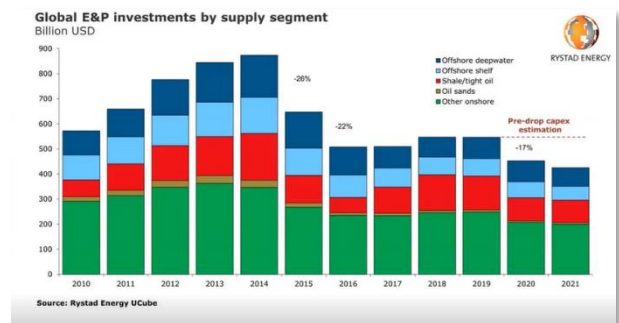
La pandèmia també ha fet que s'estengués la flexibilitat horària. Com més flexibilitat horària tinguem tots, millor mobilitat, ja que podem escollir l'hora del desplaçament, evitant les hores punta.

## Antonio Turiel

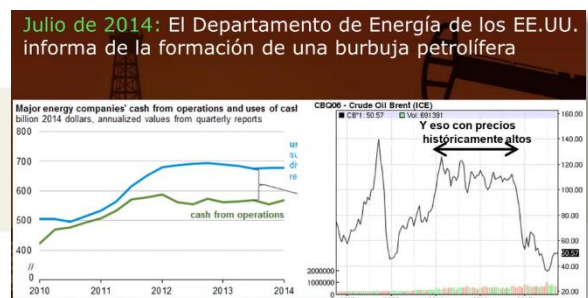
### Científic a l'Institut de Ciències del Mar i divulgador

És Investigador Científic del CSIC a l'Institut de Ciències del Mar, especialitzat en l'estudi dels oceans i dels recursos naturals. Més de 90 articles científics i editor del blog divulgatiu The Oil Crash, dedicat al problema de l'energia, particularment el petroli.

Tots som conscients que estem vivint una situació molt convulsa amb tot el que té a veure amb l'energia, és una situació incerta de cara al futur. En el que respecta en la provisió de combustibles fòssils i urani, estem arribant al màxim possible de producció d'aquestes matèries. Això es manifesta, en què les companyies petroleres del 1998 al 2014 han incrementat per tres la seva despesa per produir petroli i gas, i des del 2014 han reduït les seves despeses un 60%.



El juliol 2014 el departament d'Energia dels EEUU informa de la formació d'una bombolla petrolífera (imatge), just quan el preu mitjà del barril de petroli és el més alt en tota la seva història, al voltant dels 120 dòllars que és el límit de resistència que s'havia calculat que podia suportar l'economia.



L'any 2020 es veu cada vegada més clar el pic del preu del petroli, i es mostren diversos escenaris, el que voldrien amb la demanda i el que passaria amb la producció en funció de quan s'inverteixi. Si no s'inverteix res, baixaria a la meitat, si s'inverteix el mateix que ara, cauria un 20%, és una situació força dolenta. L'única manera d'evitar el pitjor escenari és amb una transició renovable abrupta. Per primera vegada, el gas natural també declina. Hem de pensar que aquest escenari últim, explica que la producció d'alguns materials, en concret la de liti s'hauria de multiplicar per 100. Pel que fa a la seguretat energètica, es discuteix que es podrien generar tensions perquè el substitut del petroli i del gas no arribarà a temps. No és un problema que es solucioni invertint més.

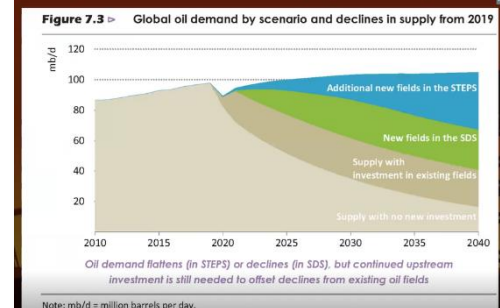
Això està creant situacions, com en la que es troba el dièsel. El dièsel és una substància que emet molts gasos, però realment la contaminació del dièsel va ser més important en dècades anteriors. Actualment, hi ha una necessitat que la gent deixi de consumir dièsel perquè s'ha tocat el màxim de producció d'aquest combustible perquè el petroli que s'està extraient ara no ho permet. El preu del dièsel està pràcticament als seus nivells màxims de 2008.

A llarg termini haurem de basar-nos només en les energies renovables. Tot i això, el 100% no podrà ser el mateix volum d'energia que utilitzem ara, ja que les energies renovables tenen moltes limitacions com són: potencial màxim, dependència de matèries escasses, instal·lació utilitzant energies fòssils i dificultats de l'electrificació.

Per acabar, indica dues recomanacions:

- Fer una anàlisi dels materials. A l'hora de plantejar qualsevol infraestructura, del tipus que sigui, s'ha de fer un anàlisi en profunditat sobre la disponibilitat de materials, actual i previsible. Aquesta anàlisi ha de tenir en compte: ràtios de producció, dependència energètica, cadena de subministrament, competència internacional. També s'haurà de fer un èmfasi real en el reciclatge, incloent-hi canvis de disseny, i en l'aprofitament del material local.

13 de octubre de 2020: La AIE avisa de que la producción de petróleo puede caer de una manera precipitada de aquí a 2025



## La Gran Escasez

La creciente escasez de energía está llevando a una escasez de todo tipo de materiales, en cascada.

Al principio fueron los chips y los plásticos. Después empezó a afectar a metales y la explotación de nuevos yacimientos. Luego llegó el gas, carbón y pronto petróleo. Y ahora afecta a todo.

La escasez de carbón y gas lleva a la escasez de electricidad. Empieza a haber problemas también con los fertilizantes.

Este problema es estructural. Aunque las dificultades de suministro experimentarán vaivenes durante los próximos años, la tendencia general será al decrecimiento de la disponibilidad.



- Canvi del model d'electrificació. Estem anant a un model que no és el més indicat, tant per problemes de conversió d'energia com pels materials que s'utilitzen. Seria més recomanable pensar en tramvies i troleibús.

## Precs i preguntes



**Anna Balletbò.** Destaca tres grans problemàtiques respecte a la mobilitat: la mobilitat personal, específicament amb els patinets, el repartiment de mercaderies i els taxis. Proposa que els patinets no puguin circular per les voreres, sinó que ho facin per la calçada. Explica que han muntat un petit fòrum de mobilitat per fer propostes i posar-les sobre la taula. Comenta que les dades, indiquen que han incrementat el nombre d'accidents amb patinet, i que la utilització del transport públic ha baixat en part segurament per l'increment del 17% en la utilització dels patinets. També que molts dels usuaris d'aquests no tenen coneixement del reglament de tràfic. Les seves propostes respecte als patinets són:

No poden circular per les voreres, ho han de fer per la calçada; han de tenir matrícula perquè la guardià urbana els pugui sancionar, i se'ls ha d'indicar bé les velocitats perquè les respectin. Enviarà al grup 10 punts que han treballat sobre els patinets, per a triar dues o tres recomanacions per incloure al dictamen.

**Àngels Guiteras.** Assenyala que ambdues intervencions han aportat reflexions que ens ajudaran a pensar en la Barcelona postpandèmia i recuperar l'activitat. Comparteix la intervenció de l'Anna en el fet de tenir una mirada també de la persona que va a peu, i la preocupació respecte a l'ús dels patinets. No només els patinets, les bicicletes també poden ser perilloses pels que anem a peu. Serà important veure com es consoliden els nous hàbits i l'activitat de la ciutat, inclús el turisme. Demana posar més la mirada amb la persona que va a peu. Pel que fa a la segona intervenció, està preocupada pel tema de l'electricitat, d'on surt, està pujant el preu, les persones no poden pagar-ne els preus... potser ens estan venent un model que no sabem si és viable i sostenible. Hem de pensar en la ciutadania, especialment en els més vulnerables.

**Joan Martínez.** Demana la documentació que ha comentat l'Anna sobre els patinets. El que necessitem, és que els ponents ens donin possibles solucions per a poder incorporar-les al dictamen. Per una banda, tenim la capacitat de que continuï augmentant l'ús del transport públic. Pel que fa als vianants, si els posem al centre de la nostra mirada, hem de pensar que els hi falta espai, bancs, lavabos, i pregunta als ponents com podríem fer-ho per facilitar-ho. Si parlem de l'agenda 2030, el seu objectiu és solucionar el tema de les emissions de CO<sub>2</sub> l'any 2030, però no pensem que els camions aniran amb dièsel, els vaixells també necessiten combustible, etc. Com ho aconseguirem, tindrem eines noves, com pagarem el que suposarà la nova

demanda de noves energies, per exemple de l'electricitat (pagarà l'administració, ajudarà l'administració a assumir el cost...)?

**Delfí Cosials.** Com a vianant està d'acord amb el que hem comentat és important regularitzar aquestes mesures de transport (fent referència als patinets). Ha estat impressionat pel concepte del col·lapse energètic, que serà una fase més a la crisi no resolta del 2008 i a la pandèmia. Hem de tenir en compte que anem d'un col·lapse energètic, a un col·lapse social que tornarà a afectar els de sempre. Respecte al que comentava al Joan de l'Agenda 2030, està molt bé que no tinguem emissions, però l'estil de vida haurà d'haver canviat molt, s'han de buscar alternatives.

**Xavier Sunyer.** Creu que no podem estudiar la mobilitat de Barcelona sense tenir en compte la regió metropolitana, perquè un dels problemes que tenim són les rondes que no podem passar al transport públic. També saber quina incidència té el repartiment de mercaderies quan parlem de transport privat. Entrarà en vigor la zona de baixes emissions i els camions no tenen alternativa.

**Resposta.** L'Adrià Gomila passa a donar una resposta conjunta a les qüestions. Quan deia bicicletes, fa referència a comptatges en els carrils bici, pel q seria bici més patinet. L'altre, quan parlem de transport privat fem referència a cotxes i motos. Sens dubte, tot i que la meua responsabilitat és el municipi, l'entitat que hem de tenir en compte per la mobilitat és la metropolitana, per això parlo amb els companys de l'àrea metropolitana habitualment. La mobilitat no la fem només nosaltres, la mobilitat la fem entre tots, són persones i empreses que prenen decisions on tothom hi té alguna implicació. Per tant, per transformar-la es tracta de desenvolupar un ventall de mesures amb diversos condicionants, com ho és el preu de combustible i mesures d'actuació. A Barcelona la mobilitat a peu és un element bàsic, i comparant amb altres ciutats, tenim molts desplaçaments a peu i tot i que hi ha aspectes a millorar la ciutat està ben preparada. És imprescindible seguir treballant i cuidant els desplaçaments a peu.

Respecte als vehicles de mobilitat personal, està totalment d'acord en el fet que no han d'anar per les voreres, i la DGT ho deixa clar a la nova regulació. La nostra ordenança del 2017 ho limitava, i amb la nova modificació quedarà totalment explícit que no poden anar per les voreres i regularà l'estacionament. Quant a patinets, veu tres línies importants: la primera la normativa; la segona, fer-ne difusió, aconseguint que aquestes usuàries malgrat no haver fet cap examen ho coneguin, sobretot perquè aquestes normes tenen un component molt fort de seguretat viària; per últim, generar itineraris segurs en calçada perquè té un efecte directe en reducció del conflicte amb els vianants. Si les usuàries de patinets no es senten segures a la calçada, aniran

per la vorera, això pot generar un conflicte amb els vianants. La xarxa de carrils bicis ha de tenir una connectivitat segura per calçada.

Respecte a la distribució de mercaderies donarà tres idees. La nova manera de distribuir mercaderies, no necessàriament ha de ser dolent o bo, sinó que depèn de com es faci. Aquí hem d'incidir molt de quina manera es fa la distribució tradicional i la nova, i per fer això, és important la relació/col·laboració publicoprivada. El repartiment és privat, però com administració definim les normes, així que és rellevant aquesta relació per a aconseguir dos objectius: que la distribució sigui eficient i que minimitzi l'impacte que genera, tant de contaminació com ocupació de l'espai públic.

Pel que fa a la zona de baixes emissions i els camions. La major part dels camions que circulen per Barcelona, ja tenen distintiu la classificació ambiental. La classificació que fa la DGT, té en compte l'any de matriculació de vehicles, pel que els nous vehicles podran circular.

Destaca dues solucions: l'eficiència i confiança en el transport públic i una distribució de mercaderies que sigui eficient i de baix impacte.

L'Antonio Turiel passa a donar resposta a les qüestions referents a energia. Sempre queda una part al jaciment de petroli, però s'hauria de gastar molta energia per a extreure'l, i per això no surt a compte ni econòmicament ni energèticament, pel que les companyies estan marxant del negoci. Aquest hivern hi ha un risc real que no hi hagi subministrament de gas en algun moment, i que generi un problema amb el subministrament elèctric, però no és probable que passi. El que sí que hem d'entendre, és que l'electricitat ha vingut per quedar-se. Encara que s'instal·lin més sistemes renovables el preu de l'electricitat romandrà car. Això és degut al fet que el sistema de fixació de preus fa que l'electricitat es pagui pel sistema més car que entri en cada moment. Per estabilitat de la xarxa i mantenir la freqüència, limita el que es pot fer i fa que l'electricitat no serà barata, però res ho serà. Una de les qüestions claus és com incorporem l'escassetat. En el cas de Barcelona, no hi ha un substitut pels camions, hi ha un escenari en què s'està encarint el dièsel, s'estan disminuint els sous i empitjorant condicions de feina dels camioners i és per això que estan faltant camioners. Hem de pensar que a Barcelona, com a ciutat, hi ha un problema d'aprovisionament. S'ha de mirar com fer-ho d'una altra manera, potser fent servir tramvies. Tot el que donàvem per garantit ja no ho serà, ni tan sols el ciment, que per això hi ha constructores que estan aturant contractes. A l'hora de prendre decisions, s'han d'analitzar amb molta cura perquè l'entorn que tenim és volàtil i amb molt de risc.

**Alex Goñi.** Sobre els patinets, creu que es tracta d'un tema d'educació viària i social, s'han de fer normatives. El tema de l'energia és un tema clau. Catalunya té un dèficit de producció



energètica, i hi ha molts projectes d'energies netes i sostenibles que estan frenades per condicionants polítics, com per exemple alguns ajuntaments petits que bloquegen projectes, i això s'ha de posar en els informes, i acabarem comprant l'energia fora. Hem de ser coherents amb nosaltres mateixos. El Consell de Ciutat ha de fer un document global, incorporant temes de reflexió, si així ho creiem convenient.

A l'acabar la sessió, s'explica que la propera sessió serà l'última on es convidaran ponents, i el dia 16, hi ha prevista una reunió de treball intern del grup on es revisarà el resultat de la primera tanda (es mostra breument la presentació d'aquestes). Es pregunta sobre si creuen que el dictamen es podrà presentar al plenari de desembre, i si com s'havia comentat es volen trobar en un petit grup per parlar de com enfocar el dictamen.

S'obre un debat on s'expressa que es considera que tenim molta informació, i que el document que hem de presentar ha de ser útil, i per això ha d'incloure recomanacions que es puguin dur a terme. En alguns casos, potser s'haurà de demanar a l'Ajuntament que les traslladi a altres administracions. S'està d'acord en el fet que no hi ha pressa per presentar el dictamen, i que hi ha una sèrie de capes, que configuren un escenari complexa que necessitarà més d'una reunió per a madurar les idees, tant el que ja arrossegàvem d'abans com el que ha portat la pandèmia i les previsions del que passarà. Es planteja realitzar dues jornades suficientment llargues per a poder abastar-ho tot.

## Acords

- Enviar de nou els qüestionaris destinats a prioritzar les recomanacions de les quatre primeres sessions a les persones que han expressat que el volen respondre.
- L'Anna Balletbò enviarà un document que han elaborat sobre la mobilitat dels VMP als i les membres del grup de treball.
- A la reunió de tancament prevista pel dia 16 de novembre, del dia 16, es presentarà el resultat de la priorització de les recomanacions de les 4 primeres sessions, i es parlarà sobre la metodologia que es vol seguir per acabar d'elaborar el dictamen.

## Possibles recomanacions sobre Energia i Mobilitat

- Fomentar l'ús i la confiança en el transport públic per part de la ciutadania. El transport públic és un element fonamental de mobilitat dins la ciutat.

- La distribució de mercaderies ha de ser eficient i de baix impacte. La reducció del seu impacte s'ha de tenir en compte tant en l'àmbit mediambiental com en la utilització de la via pública.
- Fer una anàlisi dels materials. A l'hora de plantejar qualsevol infraestructura, del tipus que sigui, s'ha de fer una anàlisi en profunditat sobre la disponibilitat de materials, actual i previsible. Aquesta anàlisi ha de tenir en compte: ràtios de producció, dependència energètica, cadena de subministrament i competència internacional. També s'haurà de fer un èmfasi real en el reciclatge, incloent-hi canvis de disseny, i en l'aprofitament del material local.
- Pensar en com incorporem l'escassetat. Hem de pensar que a Barcelona, com a ciutat, hi ha un problema d'aprovisionament i no tenim un substitut pels camions.
- Canvi del model d'electrificació. Estem anant a un model que no és el més indicat, tant per problemes de conversió d'energia com pels materials que s'utilitzen. Seria més recomanable pensar en tramvies i troleibús.
- Els VMP, en concret els patinets, no poden circular per les voreres, ho han de fer per la calçada; han de tenir matrícula; han de tenir ben indicades les velocitats màximes.
- Posar la mirada en les persones que van a peu, és imprescindible seguir treballant i cuidant els desplaçaments a peu, pensant en com els hi podem facilitar espais, bancs o lavabos que els hi poden manca. A Barcelona la mobilitat a peu és un element bàsic.
- Quan parlem del nou model que s'està implementant, on l'electricitat és l'element principal i s'està encarint, hem de pensar en la ciutadania, especialment en les persones més vulnerables que no podran afrontar-ne el cost.
- Els projectes d'energies netes i sostenibles, es troben moltes vegades aturats per l'administració, com ajuntaments petits que bloquegen projectes. Hem de ser coherents amb nosaltres mateixos i facilitar que es duguin a terme projectes que busquin potenciar les energies renovables.