



MOCIÓ PER LA REDACCIÓ D'UN PLA DE MOBILITAT COMARCAL DE LA GARROTXA

Fonament de llei

La Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat¹, en el seu **Article 5** els **Instruments de planificació**

1. Els instruments de planificació han de concretar, per a l'àmbit territorial que en cada cas els correspongui, l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta Llei mitjançant l'establiment de directrius, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control.

En el seu **Article 7** parla dels **plans directors de mobilitat PDM** que tenen per objecte el desenvolupament territorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat.

El contingut mínim dels plans directors de mobilitat és el següent:

- a) Seguiment i gestió de la mobilitat de la zona.
- b) Ordenació del trànsit interurbà d'automòbils.
- c) Promoció dels transports públics col·lectius.
- d) Foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu.
- e) Ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la zona.
- f) Organització de l'aparcament intrazonal.
- g) Transport i distribució de mercaderies.

Actualment cal preveure la mobilitat elèctrica en el territori, doncs la llei de 2003 no ho tenia contemplat i segurament la mobilitat turística en aquells territoris que tenen turisme per diferents objectius, en el nostre cas el pol de turisme i natura.

El procés d'elaboració i tramitació dels plans directors de mobilitat s'ha d'establir per reglament, el qual ha de garantir la participació dels ens locals afectats, dels organismes i les entitats representatives en l'àmbit de la mobilitat, i dels departaments de la Generalitat les competències dels quals en poden quedar afectades. La iniciativa correspon a l'autoritat territorial de la mobilitat de l'àmbit corresponent o, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, al **consell comarcal**, si l'àmbit coincideix amb el de la comarca.

L'aprovació definitiva dels plans directors de mobilitat correspon al Govern, a proposta del departament competent en matèria d'infraestructures de mobilitat, un cop vistos els informes del Consell Català de la Mobilitat, el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i la Comissió Catalana de Seguretat Viària.



Els plans directores de mobilitat han d'ésser revisats sempre que es modifiquin les Directrius nacionals de mobilitat i, en tot cas, cada sis anys.

La llei en el seu **Article 8** incorpora també els **plans específics** que es poden incorporar en aquest Pla Director. Parlem de plans de mobilitat sectorials com el turístic o els d'empresa.

Part Expositiva

La comarca de la Garrotxa ha canviat i malgrat hi ha un PMUS a la Olot, cal un pla de mobilitat comarcal, perquè una comarca amb un pes de la capital en habitants, una centralització de serveis, però una dispersió de polígons industrials fa que la mobilitat comarcal sigui molt intensa, cal també pensar en la mobilitat turística de la comarca pel seu atractiu natural i abordar la mobilitat elèctrica a la que cal donar resposta a nivell de promoció i infraestructures.

La Garrotxa ha canviat en els darrers 20 anys però no ho ha fet en serveis de transport públic ni en mobilitat sostenible, ni transport públic dels petits municipis o disseminats entre ells i la capital, Olot.

Mentrestant s'ha confirmat inequívocament l'escalfament global del planeta i la necessitat

d'una transició energètica urgent que exigeix, no només deixar d'usar els combustibles d'origen fòssil, sinó una revisió absoluta de la forma amb que ens relacionem amb el medi

ambient. No és objecte de debat ja la necessitat de reduir el consum d'energia i que aquesta sigui d'origen renovable.

L'any 2017 Catalunya va usar 25,517ktep² (milers de tones equivalents de petroli) dels quals només un 5% provenien de fonts renovables. D'aquesta energia, un 42'9% es va destinar al transport, molt per sobre del 26'9% de la indústria o el 14'2% de l'àmbit domèstic. És evident doncs que repensar la mobilitat és el principal repte ecològic i social de la humanitat.

Així ho recullen diversos dels Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS)³ de l'Organització de les Nacions Unides (ONU), específicament a l'objectiu 11 sobre ciutats i comunitats sostenibles es planteja:

11.2 D'aquí a 2030, proporcionar accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles per a tothom i millorar la seguretat vial, en particular mitjançant l'ampliació del transport públic, posant especial atenció a les necessitats de les persones en situació de vulnerabilitat, les dones, els infants, les persones amb discapacitat i les persones d'edat.

1 LLEI 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. Text consolidat.

2 ICAEN: http://icaen.gencat.cat/ca/energia/estadistiques/resultats/anuals/balanc_energetic/

3 ODS – ONU <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>



La Unió Europea s'ha compromès a reduir un 40% les emissions de gasos d'efecte hivernacle pel 2030 per assolir una economia neutre en carboni l'any 2050⁴.

També l'estat espanyol ha incorporat aquests objectius al Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC)⁵ comproment-se a reduir un 23% les emissions de gasos d'efecte hivernacle pel 2030 i millorant un 40% l'eficiència energètica. Pel que fa al transport aquest pla de treball preveu reduir un terç l'energia usada passant de les 87.058ktep previstes per aquest any 2020 a només 59.875ktep el 2030.

La Llei 16/2017 d'1 d'agost, de canvi climàtic del Parlament de Catalunya⁶ recull aquests objectius i fixa polítiques específiques en matèria d'energia, com reduir el 32'5% l'energia usada pel 2030, però també específicament per a mobilitat i transports. Així a l'article 24 especifica:

- 1. Les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per a avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle.*

En aquets punt la Comarca necessita eines de gestió comarcal, que sobrepassin els dominis de la capital i que tinguin una visió àmplia de fluxes de mobilitat que afecten a la comarca sencera.

Per això el Pla de mobilitat comarcal s'ha d'estructurar en torn de la **Taula de Mobilitat Comarcal**, i ha de contenir el **Pla de mobilitat turística**, que tenim coneixement del seu inici i hauria d'estar sota el paraigües del comarcal, atenent a la situació d'emergència climàtica i transició energètica, ha de contemplar també el **Pla de mobilitat elèctrica**.

Un cas especial en el Pla de Mobilitat Comarcal a rel de la distribució de polígons de la comarca, cal incloure la col·laboració pública-privada amb **els Plans de Desplaçament a Empresa (PDE)**

Tal com defineix el departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, un Pla de Desplaçament d'Empresa (PDE) "és un conjunt d'actuacions que pretén optimitzar la mobilitat dels treballadors afavorint l'ús de modes de transport alternatius al vehicle privat, i racionalitzar l'ús del cotxe".

El **PDE** "concerneix els desplaçaments relacionats amb l'activitat professional, o sigui tant els trajectes entre el domicili i el lloc de treball com els desplaçaments professionals dels treballadors, col·laboradors i clients."

Un dels motius principals pels quals qualsevol empresa hauria de disposar d'un **PDE** és reduir l'accidentalitat in itinere, reduir les emissions de gasos contaminants que emeten els motors de combustió. Per aquest motiu el pla de mobilitat comarcal hauria de incloure la col·laboració amb les empreses apel·lant a la seva responsabilitat social per l'elaboració de plans de desplaçament .

⁴Objectius UE https://ec.europa.eu/info/energy-climate-change-environment_es

⁵ PNIEC <https://www.idae.es/ca/node/13613>

⁶ Llei del canvi climàtic https://canviclimatic.gencat.cat/ca/ambits/Llei_canvi_climatic/



D'acord amb el Decret 152/2007 cal que les empreses privades de més de 500 treballadors i les públiques de més de 200 treballadors es dotin d'un Pla de Desplaçament d'Empresa.

Segons el Pla d'actuació per la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica, també han d'elaborar un PDE tots els centres generadors de mobilitat d'acord amb l'article 3.4 del Decret 344/2006, que generin més de 5000 viatges al dia.

Proposta d'Acords

Primer

Iniciar l'elaboració del Pla de Mobilitat de la Comarca de la Garrotxa

Segon

Instar al Consell Comarcal de la Garrotxa a crear la Taula per la Mobilitat Comarcal, per tal de fomentar la participació ciutadana i de les parts afectades en el debat públic sobre els objectius i les mesures que ha d'assumir el nou PMCG

Tercer

Incloure en el PMCG la mobilitat turística (que està en elaboració) per la gestió del turisme a la comarca en base als criteris de responsabilitat, sostenibilitat, cohesió, redistribució i innovació amb la generació del debat públic a través de la Taula de Mobilitat Comarcal i coneixement compartit sobre l'activitat turística i els seus efectes a través de l'anàlisi de la conjuntura actual i els escenaris de futur. • Integrar de forma concurrent els posicionaments dels diversos espais de debat entorn el turisme.

Quart

Incloure en el PMCG la mobilitat elèctrica amb un pla estratègic, aquest pla estratègic de mobilitat elèctrica ha de presentar diferents propostes d'actuació per tal d'impulsar la mobilitat elèctrica. Cada mesura esmentada té el seu àmbit d'actuació, la implementació del conjunt de les mesures suma facilitats a la utilització del vehicle elèctric.

El pla estratègic de mobilitat elèctrica constarà dels següents eixos:

- Vehicle elèctric.
- Infraestructura de recàrrega.
- Transport públic.
- Promoció econòmica.
- Eines d'incentivació i difusió.

Així com, tots els eixos nombrats seran monitoritzats per un pla estratègic de seguiment per tal de comprovar i actualitzar cadascun dels paràmetres comentats ens els diferents aspectes.

Cinquè

Treballar amb les empreses privades perquè desenvolupin els seus PDE, plans de desplaçament d'empresa, informant dels beneficis fiscals que aquests plans aporten gràcies a les ajudes que diverses administracions públiques posen a disposició de les



empreses. Algunes d'aquestes bonificacions són: **reducció de l'IAE** (Impost d'activitats Econòmiques), reducció de les cotitzacions a la Seguretat Social segons l'establert pel Reial Decret 231/2017 , xec transport pels treballadors segons l'establert pel Reial Decret 1788/2010 o el Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y un uso más eficiente de los modos de transporte de l'IDAE.

Sisè

Iniciar les tasques jurídiques i executives per fer entrar la Garrotxa de forma urgent al **sistema tarifari integrat** com a acció prèvia a les tasques del pla de mobilitat comarcal o la taula de mobilitat. Per motius de sostenibilitat econòmica, social i ambiental de la comarca i d'acord amb l'agenda 20-30 de la que fèiem esment abans, és una acció que no pot quedar aturada per els treballs de la redacció del pla.

Setè

Traslladar els acords presents a la Diputació de Girona, a la Conselleria de Territori i Sostenibilitat, al Parlament de Catalunya, al Ministerio de Transición Ecológica i Reto Territorial i al Ministerio de Transportes

Garrotxa, gener de 2021