

Aurora Corral García, secretària general de l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès

CERTIFICO:

Que el Ple de l'Ajuntament, el nombre legal de regidors i regidores del qual és de 25, va adoptar en sessió ordinària de data 25 de juny de 2020, per unanimitat dels regidors i regidores presents, l'acord següent:

"MOCIÓ PRESENTADA PEL GRUP MUNICIPAL D'ERC A Cerdanyola per LA REDACCIÓ D'UN NOU PLA DE MOBILITAT URBANA PER A Cerdanyola DEL VALLÈS

La Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat, en el seu article 9 determina sobre els plans de mobilitat urbana (PMU), entre altres aspectes, que:

6. L'elaboració i l'aprovació dels plans de mobilitat urbana són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

7. Els plans de mobilitat urbana s'han de revisar cada sis anys.

A principis de 2015 aquest plenari va aprovar inicialment el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible 2014-2020 per a Cerdanyola del Vallès. Aquest pla, que mai va ser aprovat definitivament, finalitza el seu termini de vigència enguany. Les dades sobre les que es va fer el treball es remunten al 2013, com a mínim, i partien d'una distribució modal on el 53% dels desplaçaments es feia en vehicle privat i només el 13% en transport públic.

Cerdanyola ha canviat en aquests anys però no hi ha hagut avenços significatius ni en el repartiment modal, ni en les infraestructures disponibles, ni en els serveis de transport públic. El major ús de la bicicleta o l'aparició de nous sistemes de transport personal com els patinets no han comptat ni amb el suport decidit de les institucions ni amb una regulació específica que ajudi a la seva implementació ni en reguli la convivència amb la resta d'usos de l'espai públic.

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 25,517ktep (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) 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.

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 2050.

També l'estat espanyol ha incorporat aquests objectius al Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 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 Catalunya 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

Més enllà de l'energia, l'ús de combustibles fòssils en automoció és la principal font de contaminació ambiental a Cerdanyola fins al punt que la nostra ciutat està inclosa a la Zona 2 del pla de protecció especial de l'ambient atmosfèric. Segons aquest pla el transport terrestre era la primera responsable d'emissions de partícules PM10 (un 46%) i de diòxid de nitrògen NO2 (un 40%) per sobre de la indústria i les altres fonts.

La distribució de l'espai públic també pateix un a greu desproporció entre els espais destinats al vehicle privat respecte dels vianants o altres sistemes de transport individual. Sense anar més lluny, el darrer Pla de Mobilitat Urbana diagnosticava que només el 3'5% dels vials eren exclusius per a vianants o amb prioritat invertida mentre que aquesta suposa un 34% del total de la mobilitat i un 52% dels desplaçaments urbans. Aquesta discriminació afecta especialment dones, infants i persones amb especials vulnerabilitats si bé cal ser conscients que totes les persones conductores són també vianants quan no van en cotxe o moto. L'actual crisi derivada de la COVID-19 ha demostrat de forma incontestable que cal una nova distribució dels espais públics prioritzant les persones per sobre dels vehicles privats.

No cal dir que Cerdanyola no és una illa al Vallès. Caldrà tenir en compte singularitats properes que afecten directament la mobilitat al municipi com la Universitat Autònoma de Barcelona (que ja té un pla de mobilitat propi amb el que cal coordinar-se) o el desenvolupament futur de la Plana del Castell on els Pla Director Urbanístic preveu que un 65% dels nous 180.000 desplaçaments diaris es facin en vehicle particular, xifra que arriba al 75% sobre els nous desplaçaments de connexió, col·lapsant un entorn ja saturat. A més,

caldrà fer especial atenció a realitats diferenciades com l'Entitat Municipal Descentralitzada de Bellaterra, l'enclavament de Can Cerdà, la singularitat de la zona de Campoamor o les activitats del Parc Natural de Collserola, inclòs el cementiri.

El Ple Municipal de l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès ja s'ha pronunciat en repetides ocasions recollint la preocupació ciutadana pels temes relatius a la mobilitat, la contaminació i la transició energètica. Sense anar més lluny podem citar les següents mocions aprovades:

- Setembre 2019: Moció de la Junta de Portaveus a favor de donar suport a la declaració de l'estat d'emergència climàtica per part del Ple de l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès
- Març 2019: Moció per a la redacció i aprovació d'una ordenança reguladora de la protecció davant la contaminació atmosfèrica per NO₂ i PM₁₀ de les activitats industrials
- Febrer 2019: Moció per a la redacció d'ordenança municipal sobre la implementació d'accessibilitat universal
- Novembre 2018: Moció per a l'impuls d'una línia de transport públic que enllaci les estacions de ferrocarril de Cerdanyola
- Novembre 2018: Moció sol·licitant l'exempció de la taxa per utilització privativa de la via pública per part del col·lectiu de mobilitat reduïda
- Octubre 2018: Moció per al planejament i orientació urbanística de la nostra ciutat amb perspectiva de gènere
- Juliol 2018: Moció per la recuperació del bono taxi i per un servei especial de transport públic adaptat 'Porta a porta'
- Juny 2018: Moció per sol·licitar que l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès lideri les actuacions a la carretera BV-1414
- Març 2018: Moció per modificar el recorregut de l'autobús urbà i apropar-lo als centres d'atenció primària de Cerdanyola del Vallès
- Febrer 2018: Moció per a l'estudi de la implantació de l'aparcament de zona verda residencial
- Novembre 2017: Moció pel foment de la zona 30 i la mobilitat sostenible a Cerdanyola del Vallès
- Juliol 2017: Moció per incrementar a l'estiu els controls sobre el soroll a la via pública
- Juny 2017: Moció per a modificar el recorregut de l'autobús urbà i apropar-lo als Centres d'Atenció Primària de Cerdanyola
- Gener 2016: Moció sobre la mobilitat i els transport públic a Cerdanyola

Atesos els motius exposats, el nou Pla de Mobilitat Urbana de Cerdanyola no només és

urgent sinó que ha de ser ambiciós i transformador assumint els objectius genèrics següents:

- Prioritzar els modes de transport sostenibles com els trajectes a peu, en bicicleta o vehicles de mobilitat personal.
- Fomentar el transport públic col·lectiu i intermodal de qualitat, econòmic i competitiu respecte del vehicle privat.
- Reformular l'ús de l'espai públic per prioritzar els espais destinats a l'ús social, la mobilitat sostenible i el transport públic, en detriment dels vehicles privats.
- Fomentar la transició energètica cap a l'ús d'energies renovables i tecnologies no contaminants tant en el transport públic com en el privat amb objectius ambiciosos que desemboquin al 100% renovable l'any 2050.

El Ple ACORDA

Primer. **INSTAR** l'Ajuntament de Cerdanyola a iniciar els treballs per a la redacció d'un Pla de Mobilitat Urbana (PMU) adaptat a la realitat actual i els objectius de descarbonització i transició energètica més ambiciosos.

Segon. **INSTAR** el Govern Municipal a convocar el Consell de Mobilitat 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 PMU.

Tercer. **INSTAR** el Govern Municipal a consensuar, en el marc del Consell de Mobilitat i el més aviat possible, una bateria de mesures d'urgència per a la millora de la mobilitat sostenible a Cerdanyola, a aplicar sense esperar a l'aprovació del nou PMU.

Quart. **TRASLLADAR** els presents acords a l'Entitat Municipal Descentralitzada de Bellaterra, la Universitat Autònoma de Barcelona, el Parc Natural de Collserola, el Consell Comarcal del Vallès Occidental, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, a la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya als efectes oportuns."

I perquè així consti als efectes oportuns es lliura aquest certificat, amb l'advertiment que determina l'article 206 del Reglament d'organització, funcionament i règim jurídic de les entitats locals vigent, per ordre i amb el vist-i-plau del senyor regidor delegat de Secretaria de l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès.

La Secretària General

Aurora Corral García

Vist i plau
El Regidor delegat de Secretaria,

Víctor Francos Díaz