

# Acta de la sessió plenària del Pacte per la Mobilitat de Barcelona (PMB)



Data: **16 de gener de 2025**

Lloc: **Saló de Cent** (Pl. Sant Jaume, 1 de Barcelona)

Hora inici: **18:15h** Hora final: **20:15h**

Assistència: **78 persones**

Per part de les entitats, organitzacions i operadors:

1. **Carlos Amoretti** de Stop Accidentes
2. **Julian Arenas** de Institut Cerdà
3. **Miguel Ángel Arias** de la UGT
4. **Jaume Artigues** de l'AVV Dreta Eixample
5. **Karla Asmat** del Gremi de Constructors d'Obres de Barcelona i Comarques
6. **Cristian Bardejó** del RACC
7. **Carles Benito** del BACC - Bicicleta Club de Catalunya
8. **Celso Besolí** del Gremi de Tallers de Reparació d'Automòbils de Barcelona
9. **Joan Blancafort** de FECAVEM-Gremi del Motor
10. **Anna Carrasco** d'Aguicat
11. **Victor Carrera** de la Asociación Nacional de Motoristas
12. **Jairo Carrillo** de Un Cotxe Menys Bicicletes - Barcelona ebike tours
13. **Marta Casar** del BACC - Bicicleta Club de Catalunya
14. **Alícia Casar** de la Cambra de Comerç de Barcelona
15. **César Castillo** d'ICIL
16. **Pepe Castro** de la Diputació de Barcelona
17. **Javier Cottet** de Barcelona Oberta i com a Vicepresident ciutadà del PMB
18. **Monica Cuevas** de l'Associació Empresarial Instal·ladors de Barcelona
19. **Carolyn Daher** d'ISGlobal
20. **Jordi Díez** de Saba Aparcamientos, S.A.
21. **Genís Domínguez** d'Eixample Respira
22. **Jose Carlos Espeso** d'AECOC
23. **Joan Guillén** del Consell de Gremis
24. **Albert Esteve** de l'Agència Transports Robles
25. **Xavier Ferrer** del Gremi de Garatges de Barcelona
26. **Xavier Flores** de TMB
27. **Carlos Folchi** de l'AGTC
28. **Noelia Garberí** d'ECOM
29. **Elvira Garcia** de Barcelona Oberta
30. **Gabriel Jené** de Barcelona Oberta
31. **Jordi Julià** del Col·legi d'Enginyers de Camins
32. **Alex Labad** de la FAVB
33. **Evaristo Magaña** d'Astac Condal
34. **Oscar Marcos** de la Universitat de Barcelona
35. **Emiliano Maroto** de l'Agrupament de Botiguers i Comerciants de Catalunya
36. **Jose Maria Marti** de MOVENTIA
37. **Antonio Martínez** de Silence/ACCIONA
38. **Anna Masuet** d'ADISCAT
39. **Josep Mencion** de TMB
40. **Pol Méndez** de la PTP
41. **Raul Millan** de TMB
42. **Laura Muñoz** d'Anesdor
43. **Eduardo Muñoz** de Revolta Escolar
44. **David Muntaner** de BikeViderra
45. **Pau Noy** de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura
46. **María Elisa Ojeda** de COMOBA
47. **Emeka Okpala** de Catalunya Camina
48. **Catherine Pérez** de la Agència de Salut Pública de Barcelona
49. **Juan Manuel Perez** de DOYMO
50. **Núria Pérez** de l'Institut Metròpoli
51. **Joan PuigPey** de la P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit
52. **Adrià Ramírez** de la PTP
53. **Jordi Roca** de la Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers
54. **Isabel Rodríguez** de Barna Centre
55. **José Carlos Romero** del Gremi de Transport i Maquinària de la Construcció de Catalunya
56. **Jaume Roura** de FECAVEM-Gremi del Motor
57. **Vicente Sánchez** de la P(A)T - Prevenció d'Accidents de Trànsit
58. **Ignasi Sanyol** de PIMEC
59. **Martí Sarrate** d'ACAVE
60. **Pere Serrasolses** de Biciclot / Bicihub Barcelona
61. **Dani Tizon** de Freeel Econoving Solutions
62. **Ernest Torquet** de Bicitours Barcelona
63. **Manuel Valdés** de l'ATM - Barcelona
64. **Joan Valls** com a consultor independent
65. **Ana Velasco** del Gremi d'Hotels de Barcelona
66. **Sergi Vidal** de BSM - Barcelona de Serveis Municipals
67. **Francesc Xandri** d'ECCAT

Per part de l'Ajuntament de Barcelona:

1. **Laia Bonet**, Primera Tinenta d'Alcaldia
2. **Guille López**, Regidor de Barcelona en Comú
3. **Rosa Suriñach**, Regidora d'ERC
4. **Xavier Paton**, Gerent de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans
5. **Àngel López**, Coordinador de Mobilitat
6. **Adrià Gomila**, Director de Serveis de Mobilitat
7. **Júlia Alsina**, Assessora Primera Tinenta d'Alcaldia
8. **Gerard Lillo**, Cap de Departament de Participació
9. **Carlos Lopez**, Cap departament de la Direcció de serveis de Mobilitat
10. **Eugeni Rico**, Tècnic de la Direcció de serveis de Mobilitat
11. **Joana Llinars**, Tècnica de suport PMU de Barcelona Regional
12. **Miquel Rusalleda**, Tècnic Participació referent Mobilitat
13. **Lidia Callejo**, Tècnica Participació
14. **Yago Ruiz**, Assessor del GM VOX

**Ordre del dia de la sessió:**

1. Benvinguda i obertura de la sessió
2. Presentació de la nova Vicepresidència Ciutadana i la Comissió Permanent del PMB
3. Presentació de la proposta del Pla de Mobilitat Urbana 2025-2030
4. Torn obert de paraules

**1. Benvinguda i obertura de la sessió**

Pren la paraula **Laia Bonet** per excusar-se pel retard i introduir diferents punts:

- Record pel ciclista mort en un desafortunat accident, la primera víctima mortal de l'any, record que estén a les 11 víctimes mortals del 2024, tot demanant treballar conjuntament per a l'objectiu 0 de víctimes i anuncia una propera sessió del PMB per presentar el nou Pla de Seguretat Viària.
- Dona la benvinguda a Javier Cottet com a nou Vicepresident ciutadà del PMB.
- Agraeix la feina feta en el darrer any en l'elaboració de la proposta de PMU que es farà a continuació. Una proposta que desprèn molts punts d'acord entre entitats que segur tenen una mirada molt diferent sobre els canvis a fer en la mobilitat de la ciutat. Tot això en el marc del compromís de millorar en la governança participada del PMB que s'ha materialitzat en les sessions de treball i en l'acceptació de la majoria de les propostes realitzades.
- Destaca la complexitat de la mobilitat en una ciutat molt densa i on la majoria dels desplaçaments es fan en superfície.
- També destaca el nou enfocament d'aquesta proposta de PMU, no tant centrada en "com" ens movem sinó en "per què" ens movem, que ens servirà millor per identificar les necessitats i quines accions cal fer per cada tipus de mobilitat (quotidiana, laboral, educativa, sanitària, de lleure, turística...) i arribar així a l'objectiu compartit de la mobilitat sostenible.
- Un nou enfocament que millorarà la capacitat d'impacte de les accions a fer. Per exemple, en la transvasament modal del vehicle privat al transport públic en els trajectes de connexió en la mobilitat laboral o de la moto a la bicicleta i VMP en la mobilitat educativa.
- En definitiva posar al centre les necessitats de les persones per aconseguir fites més realistes que ens permetin actuacions més efectives. Una proposta de PMU que vol millorar la eficiència de la mobilitat en vorera i calçada, augmentar la utilització del transport públic, reduir l'impacte negatiu del vehicle privat i avançar en la transició energètica aplicada a la mobilitat que ens permetrà una millor qualitat de l'aire.
- També destaca el treball necessari per millorar la convivència entre modes de mobilitat en un espai públic escàs.
- Una proposta de PMU de 32 mesures amb diferents objectius com, per exemple, reduir l'ús del vehicle privat fins a un 15% l'any 2030 o augmentar l'ús del transport públic fins a un 32% l'any 2030. L'objectiu global és arribar a l'any 2030 amb un 85% de la mobilitat en modes sostenibles.
- Per últim destaca que després d'un any de treballar conjuntament amb les entitats del PMB per definir aquesta proposta de PMU, els diferents grups polítics haurien de ser capaços d'arribar al consent polític necessari per aprovar aquest PMU aquest any 2025.

**2. Presentació de la nova Vicepresidència Ciutadana i la Comissió Permanent del PMB**

Pren la paraula **Gerard Lillo** per explicar el desenvolupament del procés de renovació de la Comissió Permanent i la Vicepresidència Ciutadana ([enllaç document presentat](#)) iniciat al setembre de l'any 2024 després de 6 anys sense renovar-se. Explica que les 14 categories de la CP volen representar un equilibri entre els modes de transport i la nova mirada per motius de mobilitat del nou PMU. També explica que després d'aquest procés de renovació de la CP i VC, la Direcció de Relacions Institucionals de l'Ajuntament de Barcelona, en el marc del conveni 2025 de la Plataforma Sindical Prioritària, va incloure els sindicats Comissions Obreres (CCOO) i la Unió General de Treballadors (UGT) en la Comissió Permanent del Pacte per la Mobilitat de Barcelona i, per tant, la CP del PMB estarà formada per 16 entitats.

A continuació pren la paraula **Javier Cottet**, agraït de la confiança donada i orgullós de la ciutat que escolta els seus ciutadans i empresaris, i comenta els diferents principis que guiaran la seva actuació:

- La col·laboració publico-privada com a motor de canvi.
- Defensar el principi de sostenibilitat per assegurar una mobilitat que resti agressivitat a l'entorn i la ciutadania.
- Establir mecanismes per defensar dret a la mobilitat de tothom.
- Garantir la qualitat de vida de tothom.
- Canvi d'actitud de tots per establir mecanismes que garanteixin la seguretat i la disciplina viària.
- Planificar la mobilitat de les actuacions urbanístiques en funció de la mobilitat que generen.
- Col·laborar amb l'Ajuntament tot escoltant les necessitats dels diferents actors de la ciutat.

### **3. Presentació de la proposta del Pla de Mobilitat Urbana 2025-2030**

Pren la paraula **Àngel López**, qui presenta la proposta PMU que recull la majoria de les propostes presentades al llarg de les diferents sessions de participació fetes i explica la tramitació necessària fins a l'aprovació final.

No explica la valoració PMU anterior ni el procés participatiu que ja es va ser explicat i es centra en els 3 eixos i 32 mesures per el període 2025-2030. Per veure el detall de l'explicació es pot consultar el document presentat a través d'[aquest enllaç](#).

A continuació pren la paraula **Gerard Lillo** per explicar que a través de la plataforma Decidim.Barcelona s'ha donat resposta a les més de 260 propostes realitzades durant tot el procés participatiu del PMU 2025-2030. També informa que com es preceptiu, constarà a l'acta que aquesta proposta de PMU ha estat presentada i debatuda en el Plenari del PMB.

### **4. Torn obert de paraules**

A continuació s'obre el torn obert de paraules en què intervenen les següents persones:

**Genís Domínguez** d'Eixample Respira:

- o Troba a faltar i li preocupa que no es parli de salut en aquest document, en especial, de les externalitats de la mobilitat que incideixen en la qualitat de l'aire i la contaminació acústica. Explica que tant els professionals de la salut com les institucions europees demanen actuacions preventives a Barcelona per evitar morts i malalties derivades de la contaminació de l'aire i acústica.
- o Demana mesures que no depenguin de la "voluntat" per "forçar" el canvi d'hàbits de la ciutadania, com per exemple, prohibir explícitament l'aparcament de motos a la vorera.
- o Reclama el peatge urbà com a única mesura efectiva per reduir la circulació de vehicles a la ciutat.
- o Demana posar indicadors (no només al final del període) a aquest PMU i definir quines mesures correctores s'haurien d'implementar si no s'aconsegueixen els objectius plantejats en el transcurs del període d'aquesta proposta de PMU.
- o Demana també ampliar les estacions de mesura de contaminació de la ciutat.
- o I finalment diu que veu difícil el consens entre el que diu la "ciència" i els interessos econòmics de "certs sectors".

En resposta, **Laia Bonet** diu que la salut és present en el PMU quan decidim que l'objectiu és arribar a un 85% de mobilitat sostenible l'any 2030, precisament per millorar la salut de la ciutadania de Barcelona. O quan l'Àngel López ha fet referència als mecanismes per poder controlar millor l'emissió de contaminació acústica. També explica que l'any 2024 s'han registrat els millors nivells de qualitat de l'aire, fruit de molts tipus de polítiques, com les ZBE i els canvis en el parc de vehicles que ha provocat. Però cal continuar treballant en aquest objectiu i no conformar-nos. Respecte als indicadors i les mesures correctores a aplicar abans de finalitzar el PMU (2023) creu que és una bona idea que cal incorporar al pla.

**Martí Sarrate** d'ACAVE:

- o Demana que les mesures que afecten la mobilitat turística es prenguin de forma consensuada amb el sector de la mobilitat turística i proclama la importància el transport discrecional de passatgers per a la mobilitat de la ciutat.

- Reclama a l'Ajuntament de Barcelona més flexibilitat a l'hora d'implementar les mesures de govern que els afecten per poder arribar a aquest consens. Per exemple, en el preu de l'aparcament dels vehicles de transport discrecional.
- Explica que Barcelona té un dèficit d'aparcament dels vehicles de transport discrecional com d'espais d'encotxament i desencotxament.

En resposta, **Laia Bonet** defensa la idea del govern municipal d'augmentar els ingressos municipal (per fer més polítiques) a aquelles activitats econòmiques que tenen un major impacte a la ciutat, com és el cas de l'activitat turística. Alhora, cal reduir els impactes negatius a la ciutat, com és el cas de la utilització de l'espai públic per els autocars per a turistes, i que per això, s'han redistribuït aquests espais. El resultat és que hi ha més espais per aquest tipus de vehicles però no son davant el lloc turístic a visitar.

**Carlos Amoretti** de Stop Accidentes:

- Proposa que en els guals de la ciutat s'implementin aparcaments de motos a ambdós extrems de la calçada per millorar la capacitat de places d'aparcament de motos i per millorar la visibilitat dels conductors dels vehicles que entren i surten del gual. També demana la possibilitat que les motos utilitzin els carrils bus de la ciutat.

En resposta, **Laia Bonet** diu que efectivament posar motos a banda i banda dels guals facilita la visibilitat, mesura que ja s'aplica actualment. En relació a les motos al carril bus explica que aquests carrils son per millorar la velocitat comercial d'aquest transport públic i que no podem tensionar l'autobús encara més deixant que les motos circulin pel carril bus.

**Jordi Díez** de Saba Aparcamientos:

- D'acord a grans trets amb les propostes presentades, reclama una visió positiva del rol dels aparcaments soterrats de la ciutat, tant els públics com els privats, que contribueixen a la optimització de la mobilitat urbana; i no veure'ls com un problema associat a la contaminació. Diu que l'enemic comú es la contaminació i no els aparcaments. Explica que els vehicles aparcats en els aparcaments soterrats no molesten i alliberen espai a la calçada per a altres usos. A més, els aparcaments soterrats permeten altres usos, a banda d'aparcar vehicles, que poden contribuir a millorar la mobilitat i l'activitat econòmica de la ciutat.

En resposta, **Laia Bonet** està d'acord en el plantejament del Sr. Díez, i exposa que per això aquest PMU preveu actuacions per poder augmentar l'espai disponible en aquests aparcaments soterrats per a activitats complementaries que puguin millorar la mobilitat en superfície.

**Adrià Ramírez** de la PTP:

- Reclama que per millorar el transport públic cal acabar la interconnexió del tramvia, millorar la velocitat comercial dels busos urbans i endreçar la mobilitat dels busos interurbans. Els objectius son compartits però diu que fa dècades que la velocitat comercials dels busos no millora i que no veu concreció en la millora de la mobilitat dels busos interurbans. També demana que es doni retorn de evolució del PMU com a mínim un cop l'any.

En resposta, **Laia Bonet** es compromet a fer un retorn anual de com es va desenvolupant aquest PMU més enllà dels diferents espais de treball que en el marc del PMB es vagis desenvolupant. També manifesta que la interconnexió del tramvia està inclosa en aquesta proposta de PMU amb l'objectiu de que l'any 2030 ja estigui executada. Està d'acord en que cal seguir treballant en la millora de la mobilitat dels busos interurbans i explica que s'ha creat un grup de treball amb la Generalitat de Catalunya per avançar en aquest àmbit. En relació amb la velocitat comercial dels busos reconeix també el repte important i la complexitat donat l'escàs espai públic per a totes les necessitats de mobilitat, i remarca que el govern municipal no vol renunciar a millorar la velocitat comercial del transport públic en superfície.

**Carles Benito** del BACC - Bicicleta Club de Catalunya:

- Manifesta que aquesta proposta de PMU té mancances evidents que posen en dubte que es puguin aconseguir els seus objectius declarats. Diu que es decebedor veure com aquest pla no

- prioritza la bicicleta doncs les infraestructures que es construeixen no son de qualitat, ni es garanteix la seguretat dels ciclistes en vies d'alta intensitat de transit i no hi ha objectius concrets ni un calendari ambiciós per aconseguir els objectius proposats.
- Diu que sense reduir els vehicles motoritzats i eliminar les barreres físiques als ciclistes no es pot aconseguir una veritable mobilitat sostenible i qüestiona les inversions en infraestructures per a cotxes quan s'hauria de prioritzar el transport públic i la mobilitat en bicicleta i a peu.
  - Diu que el model actual es caduc, atès que penalitza l'espai públic i fomenta la contaminació.
  - Diu que la ordenança aprovada fa poc relega l'ús de la bicicleta a la absoluta clandestinitat i que promou la criminalització dels ciclistes.
  - Opina que aquest PMU denota una visió de la bicicleta com un vehicle de "segona".
  - Explica que els ciclistes son objecte d'assetjament constant sense cap mena de sanció als assetjadors i amb obres a la ciutat que trenquen rutes ciclistes consolidades sense donar cap alternativa. A més, sense cap acció de protecció dels menors que s'inicien en l'ús de la bici.
  - Però que malgrat tots aquests entrebancs, l'ús de bicicleta segueix creixent.
  - Exigeix compromisos real i tangibles amb la infraestructura ciclista i reclama arribar a una quota modal de la bicicleta del 20% l'any 2030 i polítiques de reducció de la mobilitat en vehicles motoritzats i de pacificació de la via pública.
  - També reclama una participació rellevant dels col·lectius de la mobilitat sostenible i un pla que no maquilli el present; sinó un full de ruta valent que posi la mobilitat en bicicleta en el centre.

En resposta, **Laia Bonet** diu que evidentment hi ha mancances pel que fa l'ús de bicicleta però reivindica que si s'ha arribat a les xifres actuals també deu ser per la xarxa de carrils bici i vies clicables que tenim a Barcelona; i no només perquè tot son obstacles. Explica que aquesta proposta de PMU vol incidir en moltes de les mancances que Carles Benito ha manifestat en la seva intervenció.

**Carolyn Daher** d'ISGlobal:

- Comparteix la visió de que la salut i el benestar han perdut protagonisme en aquesta proposta de PMU. Explica que les evidències científiques no son suficients per produir els canvis necessaris i reclama de tots el governs accions eficients per augmentar l'ús dels diferents tipus de mobilitat sostenible. Per aconseguir-ho demana articular algun mecanisme per fer més contundents les accions necessàries.

En resposta, **Laia Bonet** explica que el PMU és un pla de "mobilitat urbana" però que hi ha altres plans, com el Pla Clima, per abordar les qüestions plantejades per la Carolyn Daher. Explica que el Pla Clima (ja presentat) és un pla transversal que té un eix dedicat a la mobilitat i un altre a la calor, i que hi ha coherència entre els diferents plans, però que cada un te una funcionalitat diferent.

**Núria Pérez** de l'Institut Metròpoli:

- Agraïx la presentació del PMU i posa en valor que aquesta proposta, a diferència dels plans anteriors, introdueix temes relatius a la governança, la perspectiva de gènere, aspectes socials i la dimensió metropolitana entre altres aspectes. Però sobretot agraeix la introducció de la motivació en l'anàlisi de la mobilitat i sobretot les aportacions fetes en relació a la mobilitat laboral. Demana aclarir quins son els objectius específics per a l'ús modal de la moto i també introduir quin son els objectius de mobilitat per els diferents districtes de la ciutat. Per acabar reforça la sol·licitud feta sobre la necessitat de posar indicadors "durant" el període del PMU per poder implementar mesures correctores si fos necessari.

En resposta, **Laia Bonet** pren nota per procurar introduir la mirada territorial a aquesta proposta de PMU. En tot cas, informa que hi ha altres eines de planificació que complementen el PMU i on es concretaran aspectes sectorials, com és el cas del Pla Director de la Moto.

**Miguel Ángel Arias** de la UGT:

- Agraïx que s'hagi posat a les persones en el centre d'aquest PMU doncs creu que així es redueix la visió en la qual els diferents modes de mobilitat competeixen. En relació a la mobilitat laboral, demana reforçar el transport públic per reduir el temps utilitzat per arribar a la feina per part dels treballadors.



En resposta, **Laia Bonet** diu que part de les millores en el transport públic estan en mans d'organismes públics a qui cal exigir les millores a la xarxa de metro per aconseguir aquesta transferència del vehicle privat al transport públic. Posa molts exemples de projectes d'ampliació de la xarxa ferroviària, sobretot en termes de connexió, que son cabdals per augmentar la capacitat de creixement de la mobilitat en transport públic i donar alternatives a la mobilitat en vehicles privats.

**Gabriel Jené** de Barcelona Oberta:

- Diu que venim d'una situació complicada en relació al consens necessari en la definició de les mesures de mobilitat quan afecten a l'activitat econòmica. Explica que estan d'acord en l'objectiu d'un 85% de mobilitat en modes sostenibles per a l'any 2030, però que cal valorar el impacte que tindrà aquest objectiu a l'activitat econòmica i diu que això no sempre es fa. I posa com exemple la "degradació" de l'ecosistema comercial de Ciutat Vella derivada en gran part a les mesures "agressives" de mobilitat aplicades per l'Ajuntament de Barcelona els darrers anys.
- Diu que Barcelona és una ciutat molt compactada on diferents tipus d'activitat han de compartir l'espai, i que per això cal tenir molt en compte l'impacte de les decisions que es prenguin, sobretot en la seva afectació econòmica i, per tant, en els llocs de treball que això implica. En concret, demana valorar l'afectació en l'ecosistema comercial de la construcció del nou tramvia entre Glòries i Verdaguer.

En resposta, **Laia Bonet** creu que cal analitzar amb calma quins son aquests impactes negatius a l'activitat econòmica d'algunes obres, com per exemple, la del tramvia, però que cal diferenciar entre l'impacte de les obres de construcció i el de la pròpia infraestructura. Les obres impacten negativament però no creu que el tramvia en sí tingui cap efecte negatiu en el comerç de la zona.

**Pau Noy** de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura:

- Explica les bones notícies d'aquesta dècada per a la mobilitat de Barcelona, com la reducció del transit, la millora de la qualitat de l'aire i del transport públic que conformen una ciutat endreçada i que funciona bé. Però exposa dos problemes que no estan ben solucionats: la velocitat i el soroll. Dos aspectes molt interrelacionats i que es concreten sobretot en la mobilitat en moto, amb actituds dels motoristes molt poc cíviques. Demana diàleg amb el sector implicat i que s'utilitzin les noves tecnologies per controlar les actituds incíviques en relació a la velocitat dels vehicles i al soroll que provoquen.

En resposta, **Laia Bonet** diu que la indisciplina es present en molts àmbits i també en la mobilitat i diu que cal seguir treballant per cercar les millors maneres o eines de control de la indisciplina.

**Joan Blancafort** de FECAVEM-Gremi del Motor:

- Explica que l'àmbit de l'automoció genera molta activitat econòmica i que la normativa actual limita molt la capacitat d'emissions contaminants dels vehicles nous. Per altra banda, l'automoció dona resposta a una mobilitat "requerida" en el sentit que per a certes distàncies no la pot oferir el transport públic o altres modes com la bicicleta. I que els usuaris del vehicle privat contribueixen econòmicament amb diferents impostos, taxes o altres.
- Diu que aquest PMU no resolt els problemes de congestió de trànsit, tant en l'accés a la ciutat, com en la mobilitat interna, com en el aparcament dels vehicles, com en la gestió de la DUM o en l'encotxament i desencotxament de viatgers.
- Per acabar diu que presentaran propostes per tal de millorar el PMU i sempre amb esperit constructiu.

En resposta, **Laia Bonet** explica que és conscient del repte del sector de l'automoció en la electrificació dels vehicle i reduir així l'impacte negatiu de l'ús del vehicle privat. També fa esment de les ZBE i com han implicat l'augment de vehicles amb etiqueta eco. Comenta que per millorar la congestió de trànsit de la ciutat cal millorar la xarxa de transport públic i evitar les externalitats negatives del transport privat.

I ja per acabar, explica la importància de seguir treballant en millorar l'accessibilitat dels diferents modes de mobilitat i, tot agraïnt la feina feta i la que segur farem, tanca la sessió a les 20:15h.