

10 PROPOSTES PER BARCELONA

1

Peatge urbà de congestió. Introduir un peatge urbà amb tarifa dinàmica segons la mida vehicular per horaris, factors d'emissió i quilometratge recorregut per reduir la congestió, el soroll viari, l'efecte illa de calor i la pol·lució aèria a la ciutat, en línia amb les bones pràctiques i els resultats observats a Estocolm, Londres, Milà, Palerm, Oslo o Nova York. Els seus ingressos permetran instal·lar purificadors d'aire a punts crítics, reforçar el servei de busos i millorar el manteniment de la xarxa viària. Beneficiarà la qualitat de vida a Barcelona en millorar la mobilitat, facilitar l'accessibilitat i disminuir la morbiditat cardiorespiratòria.

2

Plataforma de Mobilitat com a Servei (MaaS). Desenvolupar una plataforma de Mobilitat com a Servei (Mobility as a Service, MaaS) que integri el transport públic i els operadors públics i privats de micromobilitat sota demanda, per millorar la qualitat i eficiència de la mobilitat urbana i metropolitana, afavorir la intermodalitat i aprofitar la generació de dades en obert, seguint les bones pràctiques de Hèlsinki i Viena. Aquesta plataforma ha de permetre als ciutadans accedir a informació sobre els serveis de transport públic, VTC, taxi, vehicles compartits, lloguer de vehicles per minuts, i altres operadors de mobilitat urbana, per reduir la dependència del vehicle privat pels desplaçaments urbans i interurbans, dins de la ciutat de Barcelona i a la seva àrea metropolitana.

3

Tarifació dels aparcaments. Augmentar (de manera esglaonada en el temps) el preu del permís de residents per aparcar en calçada (Zona Verda) a ~300€/any per tal d'evitar l'increment en el nivell de motorització induït per l'actual subsidi encobert a l'aparcament de vehicles privats. Els residents paguen 52 euros a l'any, molts menys que les taxes per serveis equivalents que es troben a d'altres ciutats: a Amsterdam o Estocolm, per exemple, el preu permís de resident és de 535 i 825 respectivament. Tot això implica que, entre tots els contribuents de Barcelona se subvenciona cada propietari que fa ús de l'Àrea Verda amb ~1.316€/any. Si el preu de l'Àrea Verda a Barcelona fos similar al d'altres ciutats europees,

4

Visió metropolitana de les infraestructures de la ciutat. Impulsar des de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) una transformació del plantejament del transport interurbà, i especialment del transport públic, que millori les vies d'accés a la ciutat des de les seves rodalies i faciliti la integració metropolitana i el moviment dels seus habitants amb millors rutes, freqüències i serveis més ràpids i directes. Facilitar la integració de nous operadors en els serveis interurbans i potenciar la col·laboració públic-privada per la definició dels objectius metropolitans i de les àrees estratègiques a desenvolupar.

5

Transició energètica a escala local. Facilitar els tràmits administratius per a la instal·lació de plaques solars en edificis privats residencials i doblar-ne la cobertura als espais i edificis públics, tot eximint de la necessitat de disposar de llicència d'obres per a instal·lacions d'autoconsum menors a 500 kWp, en alineació amb la Llei 16/2017, d'11 d'agost, de canvi climàtic. Revisar la presència d'ordenances i requeriments urbanístics que puguin entrar en conflicte sistemàtic amb el desplegament de l'autoconsum fotovoltaic, en particular els que fan referència a limitacions de caire estètic, d'alçada màxima de l'edifici i de presència de pèrgoles o suports que puguin resultar essencials per a les esmentades instal·lacions.

6

Polítiques d'impuls de l'oferta d'habitatge. Impulsar l'increment de l'oferta d'habitatge públic i privat a Barcelona i dinamitzar el mercat del lloguer. Agilitzar la concessió de llicències urbanístiques; destinar sòl dotacional a noves promocions; modificar la normativa urbanística per permetre edificar a més alçada i facilitar la conversió de locals comercials i/o baixos a habitatge; i fer un ús més intensiu d'instruments jurídics com el dret de tanteig i retracte, la cessió de dret de superfície o l'aportació gratuïta de terra per permetre la producció d'habitatge a menor cost de mercat que es podria comercialitzar a preus més assequibles.

7

Lluita contra el sensellarisme. Reforçar el Projecte Housing First (la casa, primer) inspirat en l'experiència finlandesa, en col·laboració amb les entitats socials i del tercer sector per oferir habitatge a persones sense llar i en situació d'exclusió social severa.

8

Una regulació intel·ligent del turisme i la llar compartida. Derogar l'actual Pla Especial Urbanístic d'Allotjaments Turístics (PEUAT), crear un mercat de drets d'arrendament d'habitatges a curt termini o TSR per als apartaments turístics, regular la llar compartida com a modalitat d'oferta turística no professional i augmentar la taxa turística com a mecanisme per tal d'internalitzar possibles externalitats causades per l'activitat turística.

9

Internacionalització i innovació. Crear un laboratori d'innovació urbana amb autonomia financera, funcional i de gestió, amb plena independència de les administracions públiques i els cicles electorals, que gestioni convocatòries obertes de projectes intensius en coneixement i tecnologia, a l'estil del New Urban Mechanics de Boston i el Fòrum Virium a Hèlsinki (arquitectura de dades cloud, vehicles elèctrics, eficiència energètica, etc.). Impulsar els intercanvis i relacions econòmiques de Barcelona amb l'exterior a través dels ponts empresarials, les xarxes de talent global en sectors estratègics (ciències de la vida, intel·ligència artificial, supercomputació, etc.) i una millor coordinació institucional amb les missions empresarials i del sector de la recerca, la innovació i l'educació superior.

10

Mesurar per avançar. Integrar l'avaluació independent i sistemàtica dins del cicle de la gestió local: planificació, implementació i valoració de polítiques públiques, amb especial èmfasi en la política d'infraestructures.