



**Universitat Autònoma
de Barcelona**

POSTGRAU EN ECONOMIA SOCIAL I SOLIDÀRIA

TREBALL FINAL

PROPOSTA DE MODEL PARTICIPATIU

SOBRE MOBILITAT A SABADELL

SUSANA ROMERO SERRANO

Curs acadèmic 2018/2019

Data de presentació de la memòria:

Juliol 2019

TUTORA DEL TREBALL: Glòria Estapé-Dubreuil

Resum executiu

Aquest treball final de postgrau descriu una proposta de model participatiu sobre mobilitat a la ciutat de Sabadell a escala de barris, que vol contribuir modestament a la millora de la participació de les sabadellenques i sabadellencs sobre aspectes claus com la mobilitat per fer dels seus barris un espai més digne i agradable per viure-hi.

Aquesta proposta parteix d'una anàlisi de la situació de la mobilitat a Sabadell, una visió de la participació actual a Sabadell i a altres ciutats del territori i fora d'ell i el grau de participació dels seus veïns i veïnes en l'elaboració dels diferents Plans de Mobilitat Urbana (PMUS). A partir de la informació recopilada, es proposa una metodologia de participació ciutadana per tal d'involucrar a la ciutadania i que aquesta pugui disposar d'espais per realitzar propostes sobre la mobilitat del seu barri, des de la perspectiva d'un model de ciutat més sostenible i segura.

Degut a la pròpia metodologia proposada, que inclou la implicació de tècnics de mobilitat de l'Ajuntament al llarg de tot el procés, les propostes resultants del procés participatiu ja estaran en coneixement de l'Ajuntament i aquest podrà valorar si les executa o les inclou en l'elaboració del nou PMUS.

Índex

1.	Presentació	5
2.	Objectius	6
3.	Estudi inicial de la mobilitat a Sabadell	7
3.1.	Sabadell en xifres	7
3.2.	Model participatiu actual.....	10
3.2.1.	Pressupostos municipals, processos participatius.....	10
3.2.2.	Altres espais participatius a Sabadell	11
3.2.3.	Taula de la Mobilitat	12
3.3.	Marc normatiu (PMUS Sabadell).....	13
3.3.1.	Diagnosi. Situació de la mobilitat a la nostra ciutat	14
3.3.2.	Objectius del PMUS.....	15
3.3.3.	Situació actual (nova redacció del PMUS).....	16
4.	Estat de l'art	17
4.1.	Visió general	17
4.2.	Altres models participatius sobre mobilitat.....	18
4.2.1.	El cas de Terrassa: procés de participació del pla de mobilitat urbana	18
4.2.2.	El cas de Barcelona: procés de participació del pla de mobilitat urbana	20
4.2.3.	El cas de Lleida: procés participatiu del pla de mobilitat urbana.....	20
4.2.4.	El cas de Freiburg (Alemanya).....	21
4.2.5.	El cas de Cascais (Portugal): model de pressupostos participatius	21
4.3.	Actors i entitats de referència. Agents del territori.....	23
5.	Model actual de participació. Anàlisi DAFO	24
6.	Proposta de model participatiu i transversal per la transformació de la mobilitat	25

6.1.	Valoració de la situació de participació actual a Sabadell	25
6.2.	Estructura i descripció general del model de participació proposat	25
6.2.1.	Fòrum de mobilitat general de la ciutat.....	26
6.2.2.	Grup impulsor	27
6.2.3.	Grups de treball específics de barri.....	27
6.3.	Participació de la ciutadania.....	30
6.4.	Seguiment de les propostes	31
6.5.	La proposta de valor i el Canvas	31
6.6.	Cronograma de la proposta.....	33
6.7.	Avaluació del procés participatiu	33
6.8.	Pressupost.....	34
7.	Conclusions	36
8.	Fonts.....	37
9.	Agraïments	38
ANNEX.	Plànol de Sabadell per districtes i barris	39

1. Presentació

El model de mobilitat actual està totalment esgotat i no és sostenible, ja sigui per la congestió i els temps de desplaçament, com la contaminació que es genera pels combustibles fòssils generats majoritàriament pel vehicle privat. Aquesta problemàtica s'agreuja a les ciutats mitjanes o grans i àrees metropolitanes. Cal que la mobilitat evolucioni fins a ser no motoritzada (a peu, bicicletes, patinets, etc...), potenciant el transport públic d'alta capacitat i flexible, promovent el transport compartit, transport autònom, etc..

Davant d'aquest escenari, ciutats com Sabadell han de donar un pas endavant i afrontar la problemàtica des d'un punt de vista més transversal que fins ara. Actualment s'està elaborant un pla de mobilitat a la ciutat i l'òrgan participatiu que ho desenvolupa és la Taula de la Mobilitat, que té limitacions tant en la dinàmica en que es desenvolupa com en la metodologia de treball.

Per tant, aquest treball pretén desenvolupar una proposta de model participatiu més flexible i transversal que dinamitzi el debat i la participació, materialitzant-lo en propostes i projectes on els ciutadans col·laborin en la seva execució. També es posarà èmfasi en la comunicació i difusió de les diferents etapes de la proposta.

A través dels models participatius, les comunitats locals estan apoderades i tenen un sentit de propietat dels resultats. Al mateix temps, el nivell d'interacció entre els responsables de prendre decisions i l'objectiu de les seves decisions s'incrementa substancialment, augmentant així la integritat de les mesures, donant a les parts interessades una millor comprensió de les mesures de mobilitat previstes i reduint la seva oposició als canvis en la mobilitat urbana que resulten dels processos.

2. Objectius

Els objectius que es plantegen durant la realització d'aquest treball són els següents:

- Fomentar la participació ciutadana proposant diferents metodologies de participació per defensar els interessos generals dels ciutadans al voltant de la mobilitat.
- Elaborar propostes consensuades amb el teixit veïnal i comunitari i portar-les a l'Administració. Treballar conjuntament amb les diferents àrees de l'Ajuntament fent el seguiment i participant en la seva implantació si fos el cas.
- Atendre les necessitats de desplaçaments dels diferents sectors de la ciutat a través de l'organització informal dels seus veïns.
- Inter-cooperació entre els diferents agents implicats en el sector i millora de la presa de decisions col·lectives.
- Promoure que els Plans de Mobilitat Urbana Sostenibles (PMUS) que es redactin en un futur a la ciutat, incorporin una metodologia de participació ciutadana similar a la descrita en aquest treball.

3. Estudi inicial de la mobilitat a Sabadell

3.1. Sabadell en xifres

Sabadell és un municipi de 211.734 habitants situat a la segona corona metropolitana, aprox. a 20 quilòmetres de Barcelona. Actualment és capital del Vallès Occidental juntament amb Terrassa i el cinquè municipi més gran de Catalunya després de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Terrassa i Badalona. La seva població es distribueix en 7 districtes, 19 sectors i 40 barris. Té una superfície de 37,79 km² i una densitat de població de 5.602,90 hab./km² considerablement superior a la de la mitjana comarcal (Idescat, 2018)

Està travessada pel riu Ripoll a l'est de la ciutat, al llarg de 7 quilòmetres, separant així del nucli central barris com Torre-romeu, Poblenou i Can Roqueta.

Pel que fa a les infraestructures es pot accedir a Sabadell per la C-58 en tres sortides diferents, la N-150 coneguda també com la ctra. de Barcelona i ctra. de Terrassa, la C-155 que connecta amb Granollers, la B-140 que connecta amb Santa Perpetua de Mogoda, la B-124 que connecta amb Castellar del Vallès i la carretera BV-1248 que comunica amb Matadepera. Pel que fa a les rondes actualment hi ha la Ronda Oest i es vol avançar amb la seva connexió amb la ctra. de Castellar. Per tant, és un territori accessible, molt transitable i atractiu pels diferents usos residencials i productius.

Sabadell també compta a un aeroport que està destinat a serveis d'aviació general (no té servei de línies comercials ni vols regulars).



Figura 1. Situació geogràfica del municipi

Font: PMUS 2020-2025 (en elaboració). Ajuntament de Sabadell.

Pel que fa al transport públic, a Sabadell hi ha servei de tren i autobús urbà i interurbà. Pel que fa al tren actualment operen les següents línies: la S2 de FGC amb cinc estacions, la línia R4 de Rodalies Renfe i la línia R12 de Regionals amb tres estacions.

Si es vol arribar a Sabadell amb autobús actualment operen 20 línies interurbanes diürnes, a més de 3 línies interurbanes nocturnes i el servei de transport urbà consta de 16 línies en feiners i dissabtes més 6 línies en festius. Actualment la zona Centre està tancada al trànsit els dissabtes i festius.

També existeixen 143 llicències de taxis que operen a Sabadell.

Pel que fa al teixit industrial, segons la base de Dades de Dinamització d'Empreses i Activitats en els Polígons d'Activitat Econòmica de Sabadell hi ha 1.107 empreses repartides en set polígons industrials, que donen feina a aproximadament 12.153 treballadors. Destaquen el sector industrial i el comercial, desenvolupant-se activitats com la distribució comercial, la indústria manufacturera, tèxtil i la metal·lúrgica. També hi ha altres activitats com per exemple, els serveis a l'empresa.

El perfil d'empresa majoritari de la ciutat de Sabadell són les PIME dedicades al sector industrial. Una altra característica rellevant es que la gran majoria d'empreses han estat creades a la mateixa ciutat i hi treballa en elles un percentatge elevat de residents de Sabadell (75%).

A Sabadell hi ha tres grans zones comercials. La primera d'elles es localitza al llarg de la llera del riu Ripoll, que compta amb 4 polígons industrials: Ripoll Nord, Ripoll Centre, Ripoll Sud i Can Roqueta. En segon lloc, als barris de Can Feu i Gràcia hi ha una segona zona industrial, amb 4 polígons industrials: Can Feu/Hostafrancs, Gràcia Nord, Gràcia Sud i Sud-Oest. Finalment, al sud del terme municipal es troba Sabadell Parc Empresarial.

Pel que fa a l'activitat comercial la principal es troba al centre i està delimitada per carrers de preferència per a vianants que fomenten la localització d'establiments comercials. Els districtes que ofereixen un menor nombre d'establiments comercials són el 5 i el 6, els quals presenten una major activitat industrial i es troben més allunyats de les zones comercials i cèntriques.

Una altra característica del municipi que condiciona la seva mobilitat és l'estructura d'usos de l'activitat comercial.

Sabadell presenta una distribució per sectors similars a la comarca del Vallès Occidental, on predomina el sector serveis destacant el comerç, la indústria i la construcció. El sector predominant és el servei amb més del 45%, seguit de la restauració i el comerç. El més residual és el sector primari (0,02%).

Pel que fa a la distribució de la població per districtes, la major part de la població es concentra als barris del Centre, la Creu de Barberà, Ca n'Oriac i la Creu Alta. La suma total d'habitants d'aquests quatre barris és més de la meitat de la població de Sabadell i es troba situada entre el nucli antic i les zones centrals del nord i sud del municipi, al voltant de l'eix principal viari que connecta la ciutat de nord a sud. Pel que fa als barris menys poblats corresponen a la perifèria de la ciutat, amb una activitat més industrial.

Aquest contrast tant pronunciat es degut a la diferència entre la zona compacta del centre, la qual es va dispersant cap a la perifèria on predominen urbanitzacions amb cases unifamiliars o zones denses però aïllades.

Pel que fa a l'estructura de la població representa una estructura similar a la mitjana de poblacions catalanes, és a dir, una població força envellida on en alguns barris la gent gran supera a la població infantil. Quasi un 20% de població de tots els districtes es troba per sobre dels 65 anys.

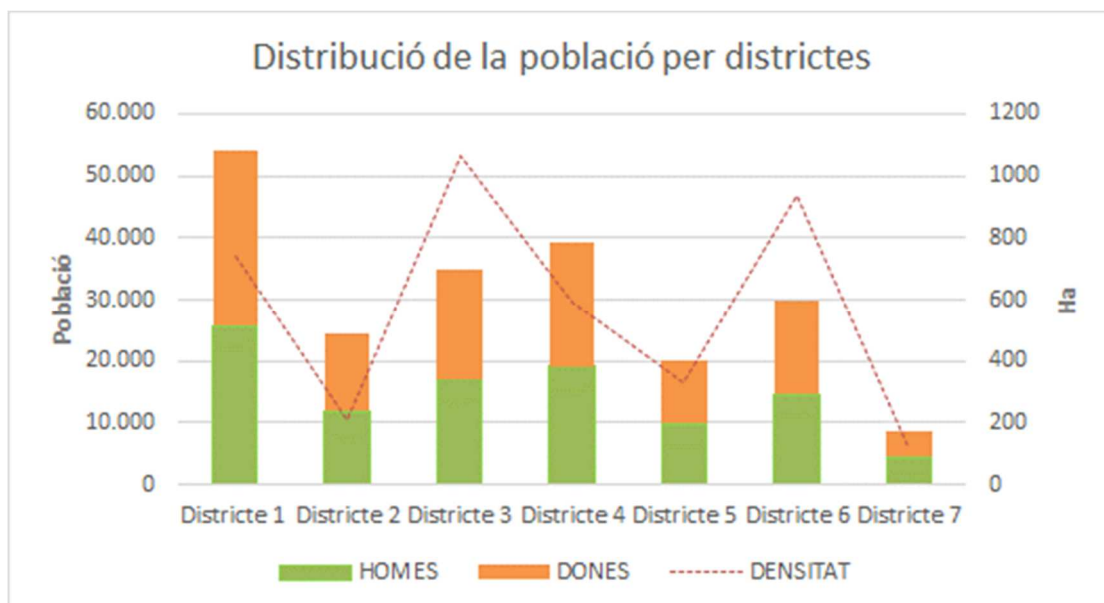


Figura 2. Distribució de la població per districtes.

Font: Elaboració DOYMO. Dades de l'Ajuntament de Sabadell (PMUS 2020-2025)

Pel que fa al parc de vehicles de Sabadell és de 263.941 vehicles, més del 38% corresponen a motocicletes i el 35% a turismes. El districte 1 presenta un nombre més elevat de vehicles (73.480) i el districte 7 el que menys té (12.598). L'índex de motorització és de 456 turismes/1.000 habitants, molt semblant al d'altres municipis adjacents. Les taxes de motorització més altes es localitzen als barris més centrals, que coincideixen on es concentra un major nombre de població benestant. D'altra banda, destaquen els barris de Can Feu i Gràcia per la quantitat de indústries que es localitzen. Les zones perifèriques tenen taxes de motorització que s'apropen a la mitjana, de tendència alta a les zones de cases unifamiliars i de tendència baixa a les zones aïllades de cases entre mitgeres.

En relació a l'oferta total d'aparcaments fora de la calçada, aquesta és de 4.623 places, 1.050 de les quals es destinen a ús de residents i la resta són de rotació. També hi ha un total de 1.462 places de zona blava. Els barris del centre tenen una oferta més elevada d'aparcaments.

El 50% del estacionament de la ciutat està especialitzat en el no resident (zones blaves i pàrquings públics). L'aparcament no regulat tendeix a reduir-se per la progressiva utilització de l'espai per usos més socials. Durant la nit, el 25% de les places en calçada queden lliures. Amb aquestes dades d'ocupació es pot actuar a la via pública per proporcionar altres usos no relacionats amb el vehicle privat.

3.2. Model participatiu actual

La participació a Sabadell s'organitza al voltant dels Consells de Districte i Consell Sectorials, els espais participatius i els processos participatius (pressupostos participatius) com el Construint Ciutat. Des del 2013, l'Ajuntament està portant a terme una revisió de la participació ciutadana al municipi que ha culminat amb l'aprovació del Pla Estratègic de participació de Sabadell que recull els eixos, línies i actuacions que guiaran les polítiques de participació fins el 2025. Un dels objectius d'aquest Pla és crear nous àmbits de participació tant presencials com virtuals perquè la ciutadania es conegui i es relacioni entre sí. S'han creat noves comissions i espais de participació, com per exemple la Taula de Salut, Comissió de Gent Gran que funcionen bé, però per altra banda, els espais de participació territorials, els anomenats Consells de Districte, s'han derogat fins l'elaboració del nou Reglament de participació (en un plaç màxim de 2 anys) ja que el seu funcionament ha esdevingut massa rígid, sent un espai principalment informatiu i les persones que hi participen amb poca motivació. També des del 2015 el Consell de Ciutat ha quedat inactiu a l'espera del nou model participatiu.

Segons dades facilitades pel Departament de Participació de l'Ajuntament, durant l'any 2018 s'han realitzat les següents sessions de participació per districte:

Districte	Nº de sessions	Assistents
2	6	45
3	14	249
5	8	221
6	3	72
7	13	264
TOTAL	44	851

Taula 1. Dades de participació per districte (2018)
Font: Ajuntament de Sabadell

Actualment, Sabadell compta amb 1.028 entitats inscrites al registre d'entitats ciutadanes (Ajuntament de Sabadell), que resulta en un total de 4,9 entitats per cada 1.000 habitants. Per tipologia, n'hi ha 318 de l'àmbit cultural; 187 d'esportives; en l'àrea social n'hi ha 176; 125 del món de l'educació i formatiu; 75 associacions comercials, professionals, empresarials i sindicals; 64 dedicades a la cooperació; 33 veïnals; 22 ambientals; 19 entitats religioses, i 9 de l'àmbit polític.

3.2.1. Pressupostos municipals, processos participatius.

L'Ajuntament posa a disposició una part del pressupost municipal per tal de que la ciutadania aporti propostes per a millorar l'espai públic, els equipaments municipals i la cohesió social a la nostra ciutat. Poden participar les entitats i associacions registrades i les persones a títol individual. L'edició del 2019 és la tercera que es realitza i poden donar suport les persones majors de 14 anys empadronades a Sabadell i que s'hagin registrat abans al portal *decidim.Sabadell.cat*. Enguany s'ha fet una campanya de difusió per tal de motivar a la ciutadania a presentar projectes i després a donar-hi suport.

Cal dir que només es pot votar a través de la plataforma digital, per tant, només ho poden fer aquelles persones que tinguin accés a les noves tecnologies. I els projectes guanyadors es beneficien d'unes subvencions plurianuals per concessió directa per executar el projecte que duren només un any, a partir del qual la viabilitat del projecte pot quedar suspesa.

Segons la plataforma digital de participació ciutadana de l'Ajuntament de Sabadell, feta la consulta el dia 9/7/2019, hi han participat 10.665 persones i s'han generat un total de 109 propostes, 54 de les quals han estat finalment acceptades.

3.2.2. Altres espais participatius a Sabadell

Destaquem els espais i taules (de barri) que actualment estan en funcionament: l'Àgora del Nord, la Taula de Can Llong i la Taula de Coordinació dels Merinals que es caracteritzen per una flexibilitat i obertura en quant al funcionament, objectius, dinàmiques i participants, que superen les limitacions dels anteriors Consells de Districte.

En aquest sentit, la Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Sabadell, consideren que s'ha de pensar en un altre mecanisme de participació ciutadana, com per exemple a través de la via dels plans integrals de barri/districte o taules territorials per tractar qüestions concretes de manera més àgil i eficient.

Aquestes taules estarien formades pels veïns i veïnes i també pel propi personal de l'Ajuntament i es farien reunions amb les entitats per tractar temes concrets que afectin als seus veïns. Alhora volen elaborar un mapa que reflecteixi l'estat dels temes pendents en matèries com la seguretat, convivència, mobilitat, cultura, esports, ...fruit d'una diagnosi prèvia.

La FAVS celebra aquest any els 50 anys del moviment veïnal a Sabadell. La seva funció es actuar com a punt de trobada i coordinació de les diferents associacions. Agrupa un total de 34 associacions de veïns (23 d'elles federades) que són la base del moviment veïnal. Existeixen a la pràctica totalitat dels barris de Sabadell i estan compostes per persones que voluntàriament dediquen el seu temps i esforç treballant pels altres, reivindicant allò que el barri necessita per millorar les seves condicions de vida. Per tant, les AV representen l'activisme social de proximitat, ja que conformen un moviment democràtic i plural. Algunes de les associacions tenen més de 50 anys d'història.



Figura 3. Mapa de les associacions de veïns de Sabadell.

Font: FAVS

3.2.3. Taula de la Mobilitat

Al 2003 es va signar el Pacte per la Mobilitat, un document on la ciutat de Sabadell en el seu conjunt (administració, grups municipals, associacions i entitats cíviques i empreses interessades) van concertar el model de mobilitat que volien per al Sabadell del futur, un model que permetés construir una ciutat de qualitat, habitable i integradora sense comprometre el desenvolupament econòmic i social de la ciutat i els seus ciutadans i ciutadanes. Aquest Pacte, havia de ser el marc de referència del debat que es desenvolupés en el si de la Taula de la Mobilitat. És a dir, el debat ciutadà i les possibles propostes que se'n derivessin haurien de tenir com a finalitat caminar cap als principis estratègics establerts pel Pacte per la Mobilitat.

La Taula de la Mobilitat és un òrgan de participació i debat impulsat per l'Ajuntament de Sabadell per tractar temes de la mobilitat tant de persones com de mercaderies i l'accessibilitat a la ciutat. Facilita la informació necessària al voltant de la mobilitat per després generar debat i que sorgeixin propostes d'actuació. Les línies es desenvolupen en les diferents comissions, amb una calendari estandarditzat i un pressupost assignat.

Les diferents comissions que es van crear són:

- Vianants, Barreres i Accessibilitat

- Bicicleta
- Vehicle privat, infraestructures, aparcament i mercaderies
- Transport col·lectiu
- Mobilitat i Educació
- La darrera convocatòria va ser el 27/02/2018

L'existència de la Taula de Mobilitat de Sabadell ha facilitat el procés de participació de la redacció del PMU 2010 ja que en la mateixa taula queden representats els organismes, les associacions, i altres entitats vinculades d'una o altre forma amb la mobilitat al municipi.

El procés de participació va consistir en sessions participatives distribuïdes en 5 grups de treball en les fases de diagnosi (63 assistents en total de les 5 comissions) i en la fase de propostes d'actuació (65 assistents en total de les 5 comissions). A més d'una sessió final amb totes les entitats que van presentar al·legacions i amb grups municipals en la fase posterior a l'aprovació inicial pel Ple municipal.

Assistents	Fase I Diagnosi	Fase II Propostes
Vianants, barreres i accessibilitat	15	11
Bicicleta	9	10
Vehicle privat	14	14
Transport Públic	14	8
Mobilitat i Educació	11	7
Total Assistents	63	50

Taula 2. Assistents al procés participatiu de la Taula de Mobilitat.
Font: Ajuntament de Sabadell.

D'aquestes sessions es van enumerar les següents recomanacions:

- Millorar participació a nivell intern de l'Ajuntament creant comissions internes de seguiment de la redacció i execució del pla.
- Constitució del consell territorial de la mobilitat, creació de taules sectorials de treball i promoure la participació ciutadana durant l'execució del pla.

3.3. Marc normatiu (PMUS Sabadell)

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat s'estableix com un document bàsic per elaborar estratègies de mobilitat sostenible a Catalunya a través dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). L'objectiu principal de la llei és garantir l'accessibilitat de tota la ciutadania a través de modes de transport sostenible, minimitzant el impacte negatiu. Els PMUS han de configurar un sistema de transport eficient, augmentar la cohesió social promovent que la mobilitat arribi a tots els col·lectius, tenir en compte la salut i la seguretat de la població i redirigir totes les accions a una mobilitat més sostenible

L'obligatorietat de redacció del PMUS queda determinada pels següents punts:

1- L'elaboració i l'aprovació dels PMU 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. Aquests municipis són, segons la Llei municipal i de règim local de Catalunya, els municipis capital de comarca o que tinguin més de 50.000 habitants.

2- D'acord amb el Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire pels contaminants diòxid de nitrogen i partícules en suspensió, tots els municipis inclosos en l'àmbit del pla d'actuació han de redactar un PMU.

D'altra banda, Sabadell està inclòs dins de les zones de protecció especial que marca el Decret 152/2007, del 10 de juliol, per a la protecció especial de l'ambient atmosfèric, els quals han de reduir els contaminants atmosfèrics a través de l'aplicació dels PMUS

Per tant, el PMUS és un compromís d'acció i inclou una proposta de seguiment i avaluació de les polítiques de mobilitat del municipi.

3.3.1. Diagnosi. Situació de la mobilitat a la nostra ciutat

En un dia laborable els residents de Sabadell realitzen uns 768.595 desplaçaments diaris, que suposa uns 3,63 desplaçaments per habitant. D'aquests desplaçaments, el 70,7% són interns i el 29,3% són de connexió i externs.

Mode	Desplaçaments interns	Desplaçaments de connexió	Desplaçaments externs	TOTAL
A peu	298.479	5.805	4.452	308.736
En bicicleta	11.356	1.987	75	13.418
En transport públic	70.026	56.971	2.148	129.145
En vehicle privat	123.170	182.227	11.899	317.296
TOTAL	503.030	246.990	18.574	768.595

Taula 3. Desplaçaments interns, de connexió i externs a Sabadell.
Font: PMUS 2020-2025 (Ajuntament de Sabadell).

S'observa com els desplaçaments interns són molt elevats respecte el total, amb una autocontenció del 65,4%, xifra molt elevada que indica que no ens trobem amb el cas d'una ciutat dormitori. Els desplaçaments interns es realitzen bàsicament en modes no motoritzats, degut a les curtes distàncies que separen la majoria d'eixos generadors de desplaçaments com escoles, equipaments i parades de transport públic. Els viatges de connexió i externs es realitzen fonamentalment en vehicle privat, suposant gairebé més de 300.000 diaris.

Pel que fa a la distribució dels desplaçaments entre districtes després de consultar les dades facilitades per l'Ajuntament de Sabadell (PUMS) es pot observar com té relació directe amb el número de residents i la concentració de serveis i equipaments: hi ha una major mobilitat en el districte 1 seguit dels districtes 4 i 5.

En relació a la mobilitat entre homes i dones podem dir que hi ha una mobilitat similar i en destaca la mobilitat des de i cap al districte 1 que els homes.

Pel que fa a la Contaminació atmosfèrica i acústica a Sabadell, se superen els màxims establerts d'òxids de nitrogen (NOx) i de partícules en suspensió (PM10 i PM2,5), cosa que provoca que el 30% de la població respiri aire de poca qualitat a la ciutat, amb els conseqüents efectes per a la salut. El vehicle privat és el responsable del 78% de les emissions d'òxids de nitrogen i el 90% de les partícules en suspensió. La xarxa d'autobusos només contribueix amb un 3% de NOx i un 1,4% de PM10 del total de les emissions.

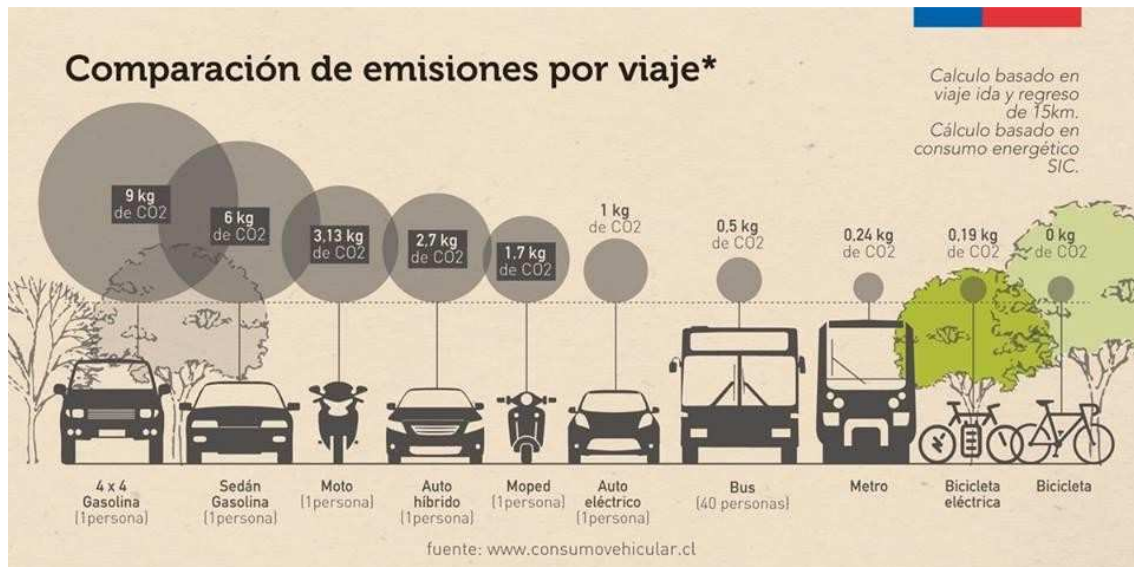


Figura 4. Comparació d'emissions per viatge.
Font: www.consumovehicular.cl

Altres dades significatives són que el sector domèstic-comercial contribueix amb un 11,2% de NOx i 3,8% de PM10 del total de les emissions; la indústria un 0,5% de NOx, i els serveis municipals amb un 0,6% i un 0,2% respectivament.

Els nivells de contaminació acústica derivats de l'ús de vehicles tenen una repercussió directa sobre la salut de les persones. La solució més efectiva per reduir els nivells de soroll, passa sempre per la reducció del l'ús del vehicle.

El maig del 2017 es va presentar el Pla d'acció per a la millora de la qualitat de l'aire a Sabadell (2017-2022), que proposa una sèrie d'accions amb mesures destinades a reduir les emissions dels vehicles i augmentar la utilització del transport públic. Entre les mesures més destacades trobem l'adequació de carrers i places per incrementar les zones per als vianants, els desplaçaments amb bicicleta, l'increment de les àrees d'estada i zones verdes, implantació de camins escolars, l'adquisició de 27 autobusos híbrids fins al 2021 i reconeixement de la primera zona d'Atmosfera especialment protegida a la zona Centre al 2019.

3.3.2. Objectius del PMUS

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 és millorar l'accessibilitat tot minimitzant els impactes negatius del transport.

En un sentit més ampli, la Llei 9/2003 dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis de competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat.

Aquests sis elements agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. És, per tant, l'objectiu del Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell, establir aquelles mesures que maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

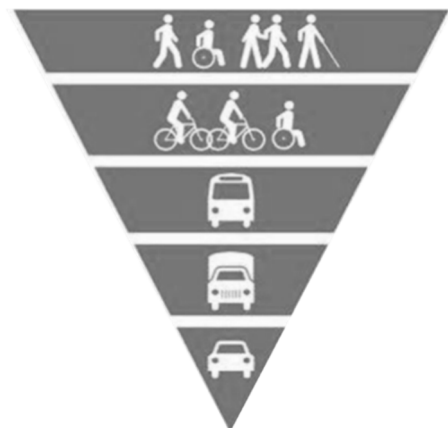
- Configuren un model de transport més eficient per millorar la competitivitat del sistema productiu.
- Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
- No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
- Aporten una major seguretat en els desplaçaments.
- Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

3.3.3. Situació actual (nova redacció del PMUS)

L'Ajuntament, conjuntament amb la Diputació de Barcelona, van signar un acord al desembre de 2016 per la redacció d'un nou PMUS on els vianants seran els protagonistes. Els principals objectius d'aquest nou pla són la recuperació de l'espai públic, la reducció de la contaminació atmosfèrica i la planificació estratègica. A més a més es crea un full de ruta per facilitar la implantació del vehicle elèctric a la ciutat. S'ha iniciat el 2017 amb una durada d'un any i mig amb diferents fases de presentació de les dades elaborades i de participació de les línies d'acció. A dia d'avui, s'ha realitzat la diagnosi i s'està en fase de propostes.

Figura 5. Nou paradigma de la mobilitat on les ciutats han de ser ambientalment sostenibles i que té com a principal objectiu la recuperació de l'espai per al vianant.

Font: Google.



4. Estat de l'art

4.1. Visió general

Fa una dècada van sorgir per tota Europa el concepte dels PMUS, Plans de Mobilitat Urbana Sostenible amb la idea de posar a les persones al centre de les planificacions de mobilitat urbanes. Són models que busquen donar resposta als canvis socials, econòmics i tecnològics que afronten les diferents ciutats.

Degut a la diversitat de les ciutats, on podem trobar des de les més petites (15.000 habitants), fins a les grans metròpolis, els PMUS s'han d'adaptar a les condicions locals per desenvolupar la seva estratègia. La majoria coincideixen primer en identificar el problema de la seva ciutat i després planificar les accions. En aquestes dues accions és on trobem diferents maneres d'encarar-ho.

Pel que fa a la identificació del problema algunes ciutats treballen conjuntament amb grups de representants locals (funcionaris, mitjans de comunicació, empreses privades,...). Altres ciutats aborden el problema des de la perspectiva de les famílies i els nens, reunint-se amb les escoles per parlar amb els alumnes, mestres i pares e identificar les necessitats de mobilitat de les famílies locals. Altres ciutats es centren en formar grups de treball amb les parts interessades locals i els ciutadans.

Pel que fa a la planificació, trobem també diferents maneres d'enfocar-ho. Algunes ciutats planifiquen per separat, fent tallers sobre diferents problemàtiques detectades com l'espai d'estacionament, el transport públic, les bicicletes, la mobilitat a peu, sempre involucrant a un grup central i després estenent-lo a les persones interessades, als representants polítics i als ciutadans a través majoritàriament dels districtes. Altres ciutats adopten una visió global de la planificació urbana, fent un anàlisi de tota la xarxa de mobilitat i dels serveis. A vegades, realitzant enquestes sobre la mobilitat dels seus ciutadans. Qui estableix la prioritat de les accions llavors és més la comunitat política i es plantegen fer tallers a posteriori per recopilar coneixements i opinions d'organismes del transport públic, de federacions d'automòbils, professors, metges, policies,...És important establir un enfoc de baix cap a dalt per als processos de planificació incloent converses directes amb els ciutadans i les parts interessades per establir un mapa de les necessitats de mobilitat, parlar amb les persones directament per saber que necessiten i després pensar-ho.

Per veure qui té el poder realment a l'hora de prendre les decisions importants en qualsevol procés participatiu, Sherry Arnstein, treballadora social, va elaborar al 1969 una teoria de participació ciutadana mentre treballava en els processos de planificació dels Estats Units. Aquesta teoria pren com a metàfora els esglaons d'una escala. A dalt de tot de l'escala els ciutadans gestionen tot el treball de planificació, formulació de polítiques i gestió de programes, sense intermediaris i amb un control directe dels diners que calen per portar a terme el projecte. En canvi, el primer esglaó representa una societat adormida, manipulada, amb una participació simbòlica, on l'objectiu de l'Ens públic és educar als ciutadans i aconseguir el recolzament del ciutadà a través de les relacions públiques.

Els esglaons entremitjos van passant de només donar informació fins a la consulta, l'associació i la delegació de funcions.

¿cómo y cuánto podemos participar los ciudadanos?

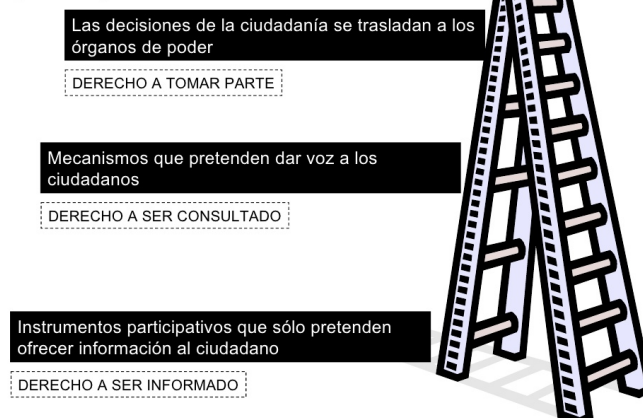


Figura 6. Escala de participació.

Font: La escalera de participación ciudadana de Sherry Arnstein . Blog Gijón Socialista. J. Garmón. 2013

Més de quaranta anys després, podem veure que majoritàriament la ciutadania continua en els primers esglaons de l'escala, però poc a poc es va desenvolupant un nou model o s'inclou a la ciutadania en les etapes més inicials del procés, anticipant-se per tant, al conflicte, i una vegada les entitats estan presents des del minut zero, comencen a influir directament en el mateix procés.

4.2. *Altres models participatius sobre mobilitat*

Es citaran diverses ciutats tant a nivell territorial com europeu i s'explicaran les diverses tipologies existents. A mode d'exemple desenvolupem els models participatius de ciutats properes o amb una mida similar:

4.2.1. *El cas de Terrassa: procés de participació del pla de mobilitat urbana*

Terrassa, amb 218.535 habitants (Idescat. 2018) va aprovar per Ple el maig del 2007 el nou PMUS que estableix el pla d'acció del període 2016-2021. Es va redactar seguint un procés obert de participació ciutadana on han participat més de 250 persones. En la seva elaboració podem diferenciar 3 fases de treball. En la primera fase on es realitza l'anàlisi i diagnosi dels diferents aspectes que afecten a la mobilitat de les persones usuàries: anàlisi socioeconòmica, mobilitat global, a peu, en bicicleta, en transport col·lectiu, en vehicle privat motoritzat, aparcament, seguretat viària, mercaderies i medi ambient. Les conclusions d'aquesta diagnosi es van presentar en una sessió als equips tècnics de l'Ajuntament de Terrassa i en 6 sessions als districtes municipals de la ciutat oberts a associacions i a la ciutadania en general per tal de recollir suggeriments per presentar la diagnosi definitiva. També en aquesta fase es realitzen sessions a membres de la Taula de la Mobilitat i dues a estudiants d'escoles i instituts. En total són 9 sessions on participen 123 persones de diferents zones de la ciutat i de perfils variats. En la segona fase es va fer un estudi de les alternatives, proposta de mesures i programa d'actuacions. En aquesta fase també es fa una sessió de participació oberta a tota la població on es donen a conèixer les principals propostes recollides en el PMU i es recullen els suggeriments i propostes de millora

per a la seva consideració. Com a resultat s'estableixen una sèrie d'indicadors de seguiment del procés d'implantació i per constatar el grau de variació dels hàbits de mobilitat dels residents i les persones usuàries amb les accions realitzades. En la tercera i última fase de tramitació del Pla s'aprova inicialment l'informe de sostenibilitat i es porta a consulta ciutadana on després de recollir les aportacions fetes per la ciutadania s'elabora el PMU definitiu que es porta a informació pública i s'aprova definitivament. Un cop aprovat es fa la comunicació.

Passem a detallar la metodologia de les sessions on destaquem que apliquen les mateixes dinàmiques a les sessions dirigides als membres de la taula de mobilitat i als del Consell dels districtes i per a les sessions amb els estudiants plantegen dinàmiques més senzilles i àgils adaptades als seus coneixements.

- Sessions de participació ciutadana en centres educatius: s'escull un grup classe de 3er d'ESO de dos instituts de la ciutat de diferent perfil. La durada de la sessió és de 55 minuts distribuïts en una breu presentació de la diagnosi del PMU i del taller de participació (10') i 3 dinàmiques de participació: la inicial de situació basada en una enquesta per avaluar les pautes de mobilitat dels escolars (10'), la segona dinàmica de reflexió sobre els principals elements de mobilitat necessaris en la seva ciutat (20') i la final sobre els punts claus que s'aplicarien a la seva ciutat i col·loqui (10'). Finalment la cloenda i agraïments (5')
- Sessions de participació ciutadana en Consells de Districte: es fan les sessions en dia laborable i en la seu de cadascun dels 6 districtes de la ciutat. L'assistència a les sessions es mou entre 4 i 12 persones. Cal destacar la participació majoritària d'homes en les diferents sessions que es pot observar per les fotografies que es recullen, tot i que en la redacció del pla s'especifica que s'ha tingut en compte la perspectiva de gènere. La durada de la sessió és de dues hores distribuïdes en 30 minuts de presentació de la diagnosi del PMU feta per un membre de l'equip redactor del pla i una hora i mitja distribuïda en 3 dinàmiques basades en tertúlies en grups reduïts i conduïdes per un equip dinamitzador per tal de facilitar el debat i la participació de tots els assistents i recollir la informació generada. En aquestes dinàmiques es demana als assistents que escullin els principals aspectes a tenir en compte en la diagnosi separant-los per temàtiques, que prioritzin quins serien els elements més importants on primer actuarien i per últim plantejament de propostes de com volen que sigui la mobilitat futura a Terrassa. També assisteixen tècnics de la redacció del PMUS per tal de resoldre els possibles dubtes que es generin. Finalment es fa la cloenda i els agraïments per l'assistència.
- Sessions de participació ciutadana a membres de la Taula de mobilitat: primerament es convoquen dues sessions però degut a la baixa participació es fa només una en l'escola d'Enginyeria de Terrassa on assisteixen 16 persones. Es segueix el mateix esquema que per les sessions dels Consells de Districte. Tampoc s'observa l'assistència de cap dona en les fotografies recollides.

Finalment es fa un recull dels resultats de totes les sessions de participació en el procés de diagnosi i una valoració global que es considera positiva. En resum es realitza una enquesta on es formulen 13 preguntes per conèixer la percepció de la mobilitat dels ciutadans i ciutadanes on responen més de 1.000 persones, es reben 43 aportacions individuals a través del web específic creat per la redacció del Pla i es recullen les opinions de 250 persones que participen en les diferents sessions i tallers de participació.

4.2.2. *El cas de Barcelona: procés de participació del pla de mobilitat urbana*

Barcelona, amb 1.620.343 habitants (Idescat. 2018) per elaborar el seu PMU 2020-2024 ha seguit el nou reglament de participació ciutadana aprovat a l'octubre del 2017. Es posa en marxa el procés participatiu on-line del futur pla a través de la plataforma *decidim.barcelona.cat*.

Les trobades presencials per la redacció del nou document, un total de 17, es van fer entre maig i octubre de 2018 on es van realitzar dues fases de debat: una amb els col·lectius interessats (de gènere, gent gran, persones amb diversitat funcional, infants) per tractar temàtiques concretes i una altra oberta a la ciutadania de la qual es van fer 4 sessions: la mobilitat a la vida quotidiana i professional, la mobilitat segura per a totes i tots, l'espai públic i la mobilitat, i la tecnologia al servei de la mobilitat. Aquestes sessions s'iniciaven a les 6 de la tarda i a diferents espais de la ciutat. Totes constaven d'una primera part d'introducció i presentació del PMU i explicació del procés la participatiu i una segona part estructurada en tres eixos: informatiu, pedagògic o de sensibilització i deliberatiu amb propostes de diferents dinàmiques segons els participants.

Els agents implicats en aquest procés s'han coordinat en un grup impulsor (l'Ajuntament), una comissió de seguiment formada per 5 persones i 6 entitats i un equip dinamitzador de suport extern. Pel que fa al calendari des del desembre del 2017 i fins al novembre del 2018 s'han desenvolupat les diferents sessions que han consistit en un primer grup de treball del Pacte de la Mobilitat en les dues primeres fases del PMU. Durant la fase d'informació es va difondre la participació a la ciutadania en general a través de diferents mitjans i en la última fase de debat s'ha promogut el diàleg realitzant tres fases de sessions participatives:

A la primera fase s'han realitzat dues sessions amb membres del Pacte per la Mobilitat amb un total de 115 assistents. A la segona fase s'han realitzat 11 sessions dirigides a col·lectius específics per tractar temes concrets amb un total de 251 assistents i a la tercera fase s'ha obert el debat a tota la ciutadania i s'han realitzat 4 sessions amb un total de 119 participants.

S'ha fet un retorn i avaluació de les sessions que s'ha fet arribar a les persones participants i al conjunt de la ciutadania. I en l'última fase, la de seguiment, la comissió encarregada portarà a terme el seguiment del desenvolupament dels resultats del procés.

La comunicació del procés participatiu s'ha realitzat a través de diferents canals i mitjans com OPIS, cartelleria, flyers, web, xarxes socials i premsa.

Finalment els resultats obtinguts del procés participatiu tant presencial com en la plataforma digital ha estat de 299 aportacions, 31 d'oficials i 268 de ciutadanes, d'aquestes últimes 203 s'han recollit a les sessions presencials i 65 a la plataforma.

4.2.3. *El cas de Lleida: procés participatiu del pla de mobilitat urbana*

Lleida compta amb una població de 137.856 habitants (Idescat. 2018). A mitjans del 2016 la Paeria inicia un procés de participació per recollir aportacions sobre la mobilitat que servissin de punt de partida per iniciar la revisió del PMU. El procés dura fins l'abril de 2017 i s'estructura en base a un qüestionari en línia i tres jornades de debat. En la primera jornada es va tractar sobre la diagnosi i el futur model de mobilitat de la ciutat i en la segona i tercera jornada es va tractar aspectes concrets de la mobilitat identificats en el qüestionari inicial.

Les tres jornades es van desenvolupar en el mateix espai, en horari de tarda, (de 18h a 20.45h) i amb una estructura i dinàmiques similars a les que ja s'han descrits en els processos participatius de Terrassa i Barcelona: Benvinguda i objectius de la jornada, dades sobre la mobilitat a Lleida, metodologia del debat, debats simultanis en tres grups i posada en comú de les aportacions i consensos detectats. Finalment, cloenda de la sessió. Els participants han sigut principals col·lectius i agents del municipi implicats en la mobilitat, no persones individuals. S'han obtingut 52 respostes del qüestionari en línia i hi ha hagut 92 assistents en les tres jornades de debat, dels quals 16 han estat dones. La majoria dels participants pertanyien a l'administració pública (tècnics i representants municipals). El segon grup amb més representació provenia del transport públic (autobusos i taxis) i per últim i en menor participació entitats (bicicleta, excursionistes), associacions empresarials, col·legis oficials i representants d'universitat. De les conclusions del procés se n'extreu la importància de reobrir el debat un cop es disposi de l'esborrany del PMU i mantenir la participació en el seguiment de la seva implementació.

4.2.4. El cas de Freiburg (Alemanya)

Es tracta d'una ciutat universitària de la regió de la Selva Negra al sud oest d'Alemanya, amb una població de 227.590 habitants (Wikipedia. 2017), pionera en el desenvolupament urbà inclusiu i sostenible. En els anys 80 decideixen treure els cotxes del centre de la ciutat i fomentar el transport públic. Esdevé una ciutat líder en sostenibilitat creant un Comitè de Sostenibilitat format per 40 experts d'àmbits de la política, la ciència, l'economia i la societat civil que assessora l'Ajuntament i recomana maneres d'implantar els objectius de sostenibilitat fixats.

Una de les prioritats de la ciutat pel desenvolupament sostenible és la mobilitat prioritzant formes de moure's ecològiques i fixant els objectius de cara al futur en el Pla de desenvolupament del Transport *VEP 2020* aprovat al 2008. Participen en el procés de planificació del Pla un grup de treball format per persones de departaments municipals, dels Consells municipals i associacions mediambientals, de la bicicleta, l'automòbil i Cambra de comerç. Durant l'elaboració de les propostes participen districtes i municipis dels voltants així com autoritats e institucions. Després es generen debats preliminars en els Consells locals i en el Comitè principal que elaboren el projecte final amb mesures fins el 2020. Els ciutadans de Freiburg tenen moltes oportunitats d'informació i discussió sobre els procediments de planificació urbana a més de les pròpiament estatutàries. Per exemple, s'inicia una procediment de participació inicial on s'informa al ciutadà sobre els objectius i els propòsits generals de la planificació així com els resultats esperats. Les reunions de debat públiques es fan en els respectius districtes, i si és necessari, s'ofereix més oportunitats informals com tallers de planificació o trobades eventuais. Les parts interessades poden obtenir informació completa sobre els plans que es trobin en processos de participació així com l'oportunitat de participar via internet. La segona fase de participació està més estrictament regulada per llei. Tots els documents rellevants i els informes es debaten en una trobada pública.

4.2.5. El cas de Cascais (Portugal): model de pressupostos participatius

Es tracta d'una ciutat turística de 206.479 habitants (Ajuntament de Portugal. 2011) situada a l'oest de Portugal. La introducció d'un mecanisme de pressupostos participatius en el 2011 va fer que els ciutadans comencessin a participar en la presa de decisions i a sentir-se motivats i compromesos amb les polítiques de la ciutat. Els seus pressupostos participatius han sigut reconeguts com un exemple de bona pràctica i ha sigut utilitzat en altres ciutats a nivell nacional

e internacional, creant una xarxa nacional participativa per promoure-ho.

Aquest mètode és legalment vinculant, de baix cost i consta de dues fases: decisió e implementació, que involucra als ciutadans des de la presentació i discussió de les idees fins l'obertura del projecte. És un mecanisme accessible per a tothom, promovent la inclusió social, la igualtat de gènere i la integració de tots els grups socials.

Durant els sis anys de vigència del model han participat 4.389 persones en les diferents sessions públiques, han rebut un total de 975 propostes, un total de 219.307 vots i s'han implementat finalment 88 projectes dels més votats públicament. La metodologia emprada ha consistit tal com hem comentat abans en dos cicles.

El primer cicle de decisió que consta de 4 fases: preparació del procés, recepció de les propostes en 9 sessions distribuïdes entre els diferents districtes per promoure la igualtat i l'accés a la població. Es fa un control dels participants separant-los per les categories de residents, treballadors i estudiants i les sessions es tradueixen del portuguès a l'anglès i al llenguatge de signes. Les sessions es fan en taules rodones i en cada taula lidera el debat un tècnic. De cada taula es seleccionen 2 idees que es presenten a la resta de participants de les taules. Cada participant vota dues propostes i finalment s'escullen les més votades proporcionalment al número de participants. Després en els mesos posteriors un equip tècnic avalua les propostes i les analitzen seguint els criteris d'elegibilitat establerts pel Reglament.

Finalment s'elabora la llista final de projectes que es porta a votació. En aquest moment es dona a conèixer els projectes a través de web, xarxes socials, exposicions i mupis. També es formen grups propulsors de cada projecte per explicar-los. Es pot votar a través del mòbil i els projectes que no han estat escollits es guarden en un banc d'idees. El segon i últim cicle consisteix en la implementació del projecte i l'avaluació continua.

Conclusions

Un cop vist aquests exemples de processos participatius portats a terme en diferents ciutats es pot observar com en les ciutats on s'ha impulsat més la cultura de la participació fomentant una ciutadania activa i amb esperit crític, s'han aconseguit canvis i transformacions socials amb més d'èxit que en d'altres ciutats on els ciutadans només han participat en una o algunes de les fases del projecte, quan ja estava iniciat, mancant una visió general de conjunt al no tenir accés a tota la informació, a espais de diàleg permanents i per tant, els ciutadans no es senten protagonistes en el disseny i seguiment d'un procés el resultat del qual els incideix directament.

4.3. Actors i entitats de referència. Agents del territori.

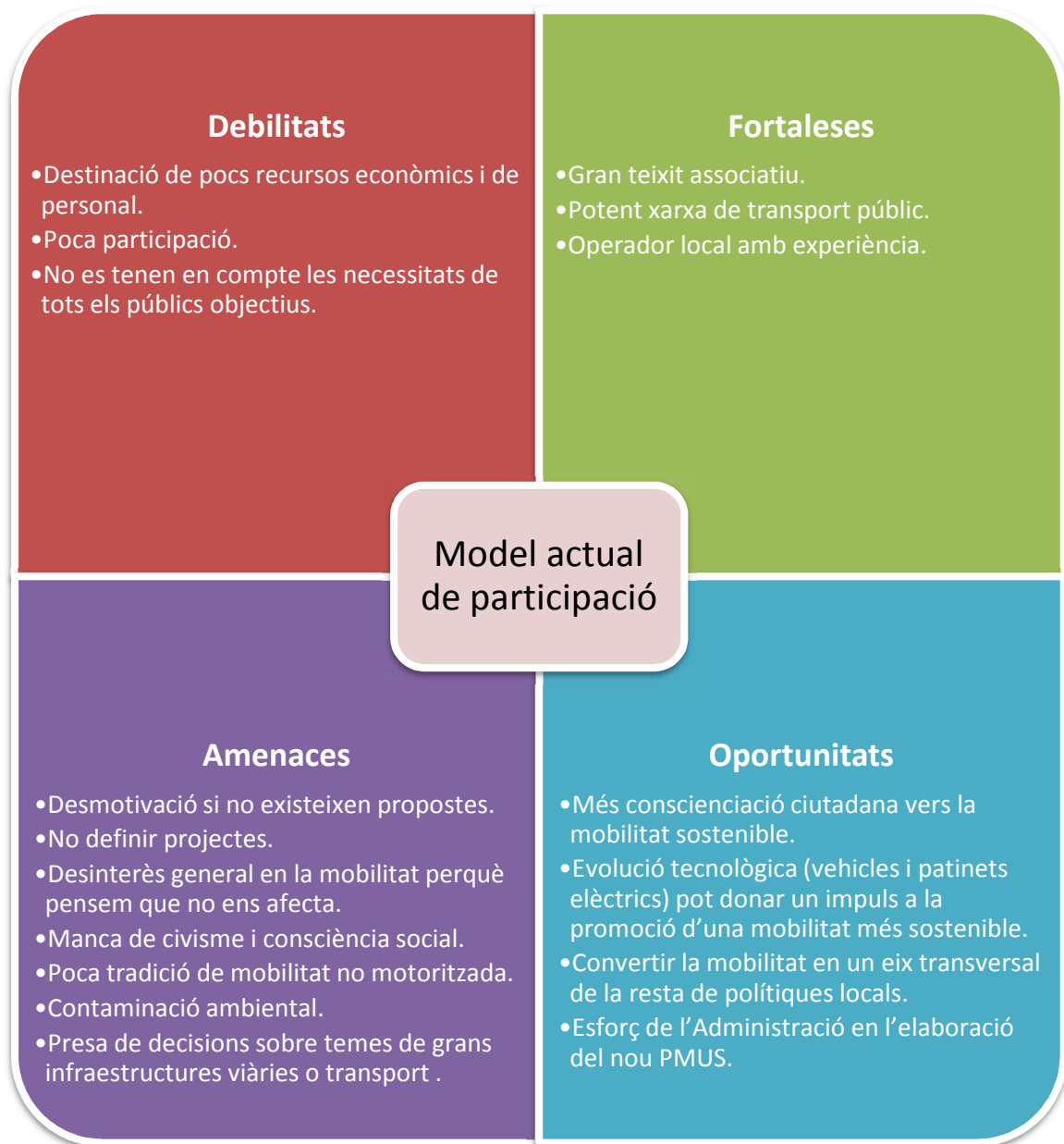
La participació ciutadana hauria de comptar amb la totalitat de la ciutadania, és a dir, a més a més dels sectors majoritàriament representats s'hauria també de preguntar sobre la mobilitat a col·lectius que no solen estar representats com els menors d'edat, les persones grans, les persones amb discapacitat i les persones que realitzen tasques de cures (moltes vegades dones). Majoritàriament són persones que també es mouen i tenen peticions i demandes igual de legítimes que la resta de ciutadans.

Passem a enumerar els actors i entitats que tindrien un paper rellevant en qualsevol procés participatiu:

Experts de la matèria, activistes, usuaris, gestors de transport públic, escoles, entitats, associacions, moviments veïnals, universitat, grups formals/informals, associacions de persones amb discapacitats, col·legis professionals i també com no persones menors d'edat, persones grans, persones amb mobilitat reduïda, persones que realitzen tasques de cures, persones migrades, i tot aquell ciutadà i ciutadana que vulgui ser partícip del model de mobilitat que volem a la nostra ciutat.

Cal destacar que hi ha entitats que promouen accions i lideren moviments per accelerar la transició cap a la mobilitat elèctrica donant eines, recursos i serveis a les persones associades, creant comunitat i aplicant tecnologia. Alguns exemples serien entitats que aposten per un model de mobilitat basat en el carsharing com Som Mobilitat: cooperativa de consumidors per compartir cotxes elèctrics, Drivy (lloguer de cotxes particulars), Social Car, Alternacooop (València), eCotxe (Mallorca), Partago (Bèlgica), BlaBlacar (plataforma per compartir despeses de viatge en cotxe), Avancar (empresa de carsharing a Barcelona) entre d'altres.

5. Model actual de participació. Anàlisi DAFO



6. Proposta de model participatiu i transversal per la transformació de la mobilitat

6.1. Valoració de la situació de participació actual a Sabadell

Els models de participació actuals per a l'elaboració del PMUS s'originen de dalt a baix: el procés és forçat i pot provocar desconfiança entre els agents implicats i dissuadir la seva participació.

També, en molts casos els anomenats processos participatius consisteixen en un simple procés de divulgació d'informació que, malgrat ser millor que no informar, no assoleix l'objectiu de promoure la participació efectiva de la ciutadania.

Un altre aspecte a millorar és la falta de seguiment i avaluació dels participants en els processos. En efecte, és habitual que un ciutadà formi part de les fases inicials d'un procés participatiu i que no s'assabenti de les següents fases del procés, podent fins i tot assabentar-se pels mitjans de comunicació de la finalització del procés i de les decisions que s'hi han pres.

En definitiva, l'administració local està poc acostumada a treballar juntament amb altres (transversalitat) i això constitueix un problema. D'altra banda, cal repensar els espais i els formats de la participació ciutadana; els actuals (consells de districte, recentment derogats, etc.) s'han revelat obsolets i no donen resposta als nous escenaris: nous actors, necessitat de formats més flexibles, etc.

Creiem que, per superar les limitacions dels processos participatius actuals, els Ajuntaments haurien de promoure l'autoorganització de la ciutadania: proporcionar marcs de relació, xarxes, espais de trobada i també d'aprenentatge, recursos i persones dinamitzadores, així com facilitar tràmits, per ajudar els veïns i veïnes a organitzar-se per satisfer les seves pròpies necessitats. Al mateix temps, els polítics han d'abandonar la zona de confort i passar a pràctiques de governança compartida. Per construir-la, caldrà habilitar espais de trobada que necessitaran una certa formalització per definir amb qui interlocutem i treballem, els límits en la presa de decisions, etc.; però no convé que siguin molt formalitzats.

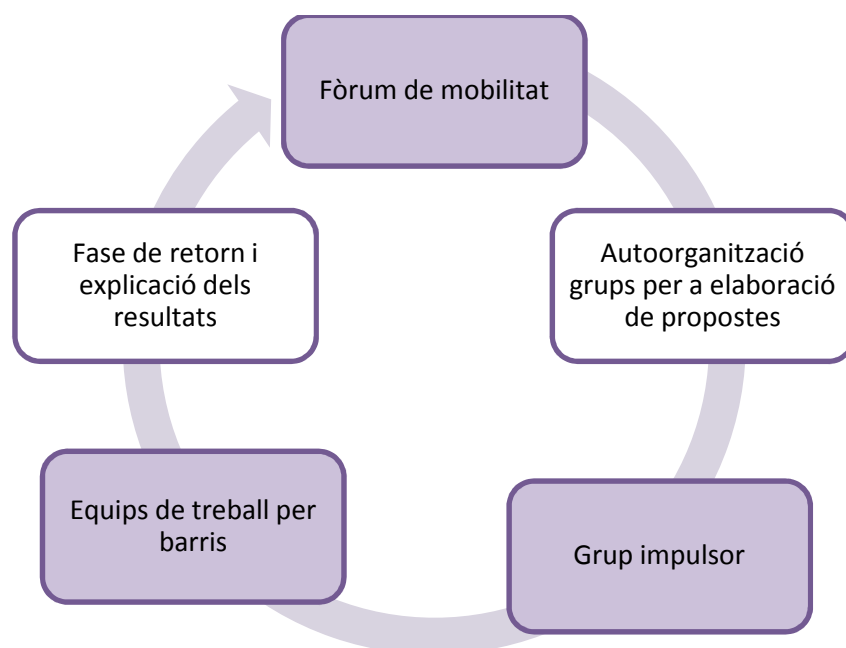
En tot cas, s'ha de cercar el consens amb la ciutadania, així com la seva implicació i coresponsabilització, i anar transferint poder de decisió i de gestió a les entitats i les persones.

En conseqüència, la rendició de comptes també ha de ser compartida, no sols serà exigible a l'administració sinó també a les entitats, que de vegades també necessiten repensar què poden aportar a la societat. Aquests canvis en els rols demanaran un procés d'aprenentatge per part de polítics, tècnics i ciutadans, que convindrà ajudar amb accions educatives.

Així doncs, s'ha procedit a redactar la proposta de model participatiu que es descriu tot seguit, que ha tingut en compte les mancances mencionades del model actual i els objectius plantejats en els apartats anteriors, tenint sempre en compte els actors i entitats de referència descrits.

6.2. Estructura i descripció general del model de participació proposat

El model proposat diferencia tres àmbits de participació:



Pel que fa a la temporalització, s'especifica el número de sessions mínimes que s'haurien de realitzar en un període d'un any per tal de concloure tot el procés, sense establir una durada en anys ja que dependrà de la gestió i la implicació de cada barri.

6.2.1. Fòrum de mobilitat general de la ciutat

El primer àmbit correspon a un espai de participació general de tota la ciutat, on es convidaria a participar a tots els agents del territori descrits a l'apartat 4.2., un espai on tothom aporta la seva opinió sobre les diferents problemàtiques en l'àmbit de la mobilitat i per definir un grup motor que impulsarà i vetllarà pel bon funcionament de tot el procés.

Aquest espai de participació general haurà de tenir una periodicitat semestral, per tal d'anar actualitzant les problemàtiques en matèria de mobilitat que es van generant a la ciutat. Aquest espai no es veurà afectat pels cicles electorals, essent totalment independent dels grups polítics a nivell municipal.

Es tracta d'un primer taller per tal de copsar l'opinió de la ciutadania en general. Es definirà a l'inici els objectius de la participació, la planificació i es matisarà que els resultats que s'esperen suposaran una decisió que es portarà a l'Ajuntament.

Es defineixen les següents fases:

- 1) Demanar la opinió dels assistents sobre problemàtiques que identifiquin en l'àmbit de la mobilitat sostenible. Amb l'ajuda d'eines tecnològiques com les aplicacions Menti, Kahoot o similars, es recull un primer llistat de problemàtiques i s'ordenen segons les que han sigut més votades.
- 2) En funció del número d'assistents i del nombre de problemàtiques identificades, es fa una divisió en grups més petits amb l'ajuda de l'equip dinamitzador; cadascun dels quals debatrà sobre una problemàtica concreta mitjançant dinàmiques que proposaran per tal d'incentivar la

participació. Després es posa en comú els temes tractats i es fa un debat d'on s'extreuen les conclusions més rellevants per després fer un seguiment.

3) L'equip dinamitzador proposarà l'elecció, entre tots els participants, de les persones que formaran el grup impulsor, que expliquem a continuació. Aquest grup haurà de ser paritari en la mesura del possible.

6.2.2. Grup impulsor

El segon àmbit de treball correspon precisament a aquest grup impulsor. En aquest grup hi haurà de participar, a més de les persones escollides al fòrum general, representants dels operadors de mobilitat presents a la ciutat, representants del teixit social i veïnal, i tècnics de l'Ajuntament; per la seva representativitat i coneixements tècnics.

La seva funció serà de traslladar la informació generada al fòrum general a nivell de barris, parlant amb les diferents Associacions de Veïns per tal de comprometre a persones interessades de cada barri per a que creïn equips o taules de treball a escala de barri on es passin a debatre les problemàtiques que afecten al barri en concret.

El grup impulsor escollit romandrà actiu durant un semestre, fins la següent trobada general, on s'hi escolliran els nous membres.

6.2.3. Grups de treball específics de barri

El tercer àmbit seran els equips de treball específics a nivell de barri o comunitat. Aquests, a banda de debatre sobre les problemàtiques sorgides de la fòrum general, faran una diagnosi concreta del seu àmbit més proper, que és difícil de detectar a nivell global de ciutat per persones que no fan vida al barri, i es compartiran coneixements, inquietuds i idees quotidianes.

Els grups de treball de cada barri realitzaran, com a mínim, trobades trimestrals, on hi haurà d'assistir el grup impulsor. En cas de considerar-se necessari, es poden realitzar trobades addicionals.

La filosofia a seguir en aquests tallers de barri correspon al *design thinking*, ja que aquest situa als ciutadans en el centre de la planificació de projectes, i a través de l'estratègia pròpia del mètode "pensar pensant", proporciona més espais pels processos de testar la solució, el que permet anar enrere en les etapes anteriors per veure què s'ha d'anar millorant.

Pel que fa a la metodologia concreta d'aquestes sessions, es basa en els tallers de co-creació, que es basa en els següents aspectes:

- **Disposició a participar:** Havent seleccionat els participants dels tallers de la fase 3 segons el treball realitzat a les fases 1 i 2, ens assegurem que estan disposats a participar en els tallers, que tenen interès en el tema i que estan degudament informats. Així mateix, aquelles veïnes i veïns que s'incorporin al procés participatiu directament a la fase 3, també tindran un interès en les sessions ja que es tractaran temes que afecten directament al seu entorn més proper.

S'incentivarà la participació ja que les sessions es faran fora de l'horari de treball habitual i es disposarà d'un servei de cuidadors/es per si alguna persona que vol assistir-hi té al seu càrrec infants, gent gran, persones amb necessitats especials, etc.

- **L'espai.** Sempre serà obert i ampli, ja que es proposa realitzar les sessions als centres cívics de cada barri, que en general disposen d'àmplies sales molt adequades per a tallers d'aquest tipus. D'aquesta manera, es podrà treballar tant en petits grups com en grans, oferint possibilitats d'intercanvi formal i informal.

Els centres cívics presenten més avantatges a part de les sales, ja que tots estan adaptats per persones amb mobilitat reduïda, i se solen ubicar en espais amb bona comunicació amb transport públic, garantint l'accessibilitat per a tothom.

- **La presentació dels problemes.** Els problemes a debatre no han de ser molt genèrics ni molt específics. Com que les problemàtiques ja s'han treballat a les fases 1 i 2, aquestes queden molt més acotades que no pas un genèric "Sabadell té un problema de congestió i contaminació". Així mateix, la tasca de l'equip dinamitzador ha de vetllar per tal que no s'arribin a tractar problemes tan específics que en realitat siguin problemes individuals com per exemple "A la sortida del meu pàrquing vull una senyal".
- **El procés.** En primer lloc l'equip dinamitzador donarà la benvinguda als assistents, explicarà amb claredat la planificació horària de la trobada, que idealment hauria de durar entre una i dues hores, incloent-hi una pausa; definirà clarament quins són els objectius de la trobada (elaboració de propostes en relació a les problemàtiques exposades a la trobada general), i passarà a presentar al grup impulsor, que explicarà les problemàtiques a tractar en aquesta sessió i realitzarà una breu presentació que servirà com a punt de partida del taller.

Un cop feta la presentació per part del grup impulsor, s'aplicaran diferents dinàmiques en funció del públic assistent per tal d'extreure conclusions i propostes que seran considerades com a solucions a la problemàtica proposada. Aquests grups hauran de ser aleatoris per tal d'incloure-hi la màxima diversitat de persones, col·lectius i opinions. Durant el procés de debat, el grup impulsor anirà taula per taula per tal de comentar i complementar les propostes que vagin sorgint, aportant el seu punt de vista per tal d'evitar propostes poc viables des del punt de vista tècnic o econòmic.

Existeixen diferents dinàmiques grupals però hem volgut descriure aquestes tres com a més representatives:

Dinàmica tipus *world cafe*: consisteix en la organització de diferents taules de debat temàtiques conduïdes per una persona facilitadora. Durant 20-30 minuts els participants de cada taula debaten un tema i s'apunten en fulls les problemàtiques detectades i les propostes. Passat el temps, les persones canvien de taula aleatòriament amb l'objectiu de que es barregin les taules. Al començament de cada nova taula, la persona facilitadora fa un resum d'allò que s'ha



parlat a la tanda anterior amb l'objectiu de no repetir qüestions i poder afegir-ne de noves o enriquir les que ja han sortit. Aquesta dinàmica permet que tothom se senti còmode per dir la seva i que, alhora, es vagi més enllà de les vivències individuals dels participants.

Dinàmica taula rodona: consisteix en la organització de diversos espais de debat on es tracten temàtiques diferents. Cadascun d'aquests espais està conduït per una persona convidada experta en el tema d'aquella taula. La durada pot ser entre 30-40 minuts. Aquesta persona fa una breu presentació i va introduint els temes de debat. El públic intervé, realitza preguntes i aporta propostes. Una persona de l'equip dinamitzador va prenent apunts, les aportacions fetes i els dubtes sorgits. Al cap dels 30-40 minuts que pot durar es canvia de grup per fer el mateix, repassant primer els temes sorgits a la taula anterior.

Dinàmica plafó participatiu: consisteix en elaborar col·laborativament un plafó-enquesta a partir d'un debat on es tracten les problemàtiques que més preocupen als participants en matèria de mobilitat posant el focus en la seva mobilitat diària. Se'ls demana també que imaginin possibles solucions a les diferents problemàtiques. Una persona de l'equip dinamitzador ha d'anar recollint aquestes aportacions en post-its i les ha d'anar col·locant a la dreta del plafó la qual està pensada per deixar constància dels problemes detectats i de les solucions proposades. La part esquerra funciona com una enquesta que s'ha d'anar completant paral·lelament durant el debat. Cada persona ha d'anar passant i, mitjançant un cordill de color blau, ha de deixar constància de la seva edat, districte on viu, manera de moure's...i al final de la sessió, cada persona ha votat, posant un fil vermell al problema que li sembla més greu i, posant un fil verd a la solució que li sembla més urgent.

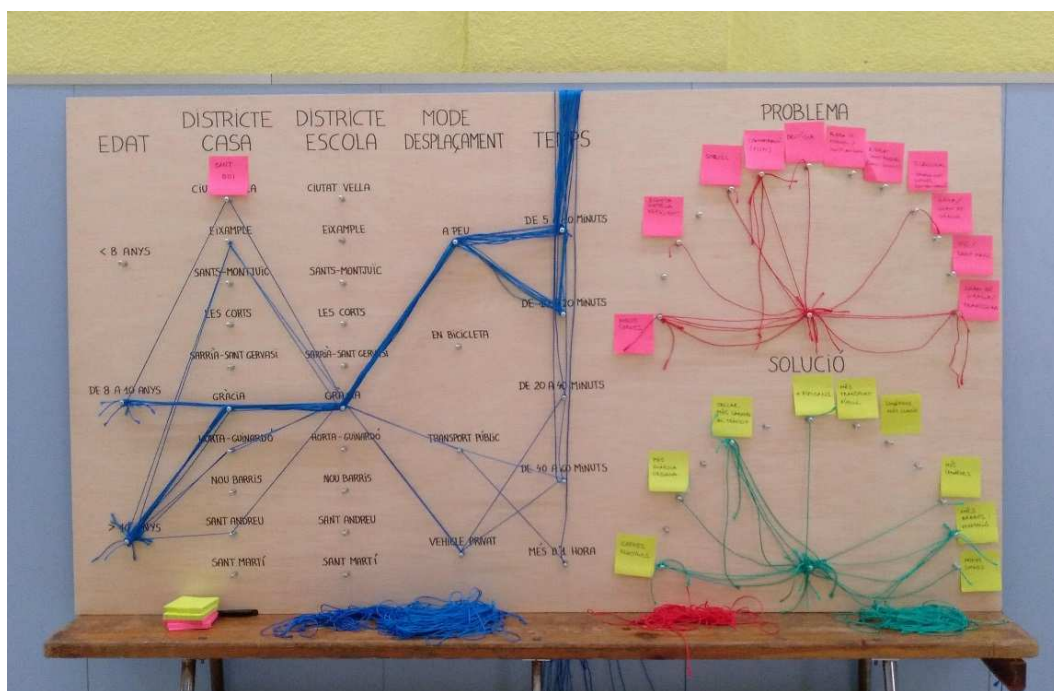


Figura 7. Foto: Sessió “infants” realitzada a l’Escola Santa Anna, 2n dins el procés participatiu del PMU de Barcelona conduït per *El Globus Vermell*.

A continuació de la realització d'alguna de les dinàmiques proposades es farà una posada en comú general d'aquests solucions amb l'ajuda d'eines tecnològiques ja mencionades com Menti, Kahoot o similars, on es recull un primer llistat de possibles solucions i s'ordenen segons les que han sigut més votades.

Finalment, es recolliran les propostes sorgides, es posaran en comú i es decidirà mitjançant votació de tots els assistents quina o quines es creuen les més adients per plantejar-ne l'execució. El grup impulsor recollirà les propostes resultants per al seu posterior trasllat a l'àrea corresponent de l'Ajuntament i per a informar en el següent fòrum general, dels temes tractats. Així mateix, farà un llistat de les persones que han participat en la sessió per a poder gestionar millor el retorn de les actuacions realitzades per l'Ajuntament en els àmbits tractats i per poder tenir dades de participació de cara a calcular indicadors de participació.

L'equip dinamitzador ha de procurar en tot moment fer sentir còmodes als participants, motivant-los a expressar-los amb llibertat; i ha de proposar preguntes clares, concises i entenedores que ho permetin. Així mateix, el llenguatge a utilitzar serà entenedor, de manera que permeti integrar tota la varietat de persones i col·lectius presents en el procés. El grup dinamitzador haurà previst tot el material físic i digital necessari per al correcte desenvolupament de la dinàmica.

El grup dinamitzador valorarà si, segons la temàtica a tractar, si es pot utilitzar una eina d'escriptura col·laborativa que permet prendre apunts de manera conjunta i afegir comentaris, com per exemple *Etherpad*. Així mateix, també hi ha la possibilitat d'enregistrar les sessions en vídeo; d'aquesta manera, es possibilita que les persones que no hagin pogut assistir a les sessions tinguin el material necessari per seguir el procés participatiu.

- **Els resultats.** Degut a la pròpia naturalesa del procés descrit, es generen uns resultats en forma de propostes concretes que es plantejaran a l'Ajuntament. Com que en el grup impulsor ja hi participen tècnics de l'Ajuntament, ens assurem que la tramesa d'informació des de les sessions de treball fins a l'Administració és fluida i no es perd.

Al final de les sessions es demanarà als assistents emplenar una enquesta en un mural col·locat a la sortida de la sala on els participants podran respondre unes preguntes de valoració de la sessió mitjançant uns gomets sobre la durada, l'espai, la informació rebuda, la organització i si tornaria a participar en una altra sessió similar per tal d'anar millorant-les successivament.

6.3. Participació de la ciutadania

Hem d'aconseguir que la ciutadania estigui informada en tot moment dels ritmes, calendaris i procediments, per fer-se una idea del conjunt i entendre què suposarà la seva participació i que es farà amb les seves propostes i aportacions. En tot cas, s'ha de ser clar en la comunicació.

Els canals que es creuen més convenients per a informar de les sessions que es realitzaran són:

- Fulletons distribuïts als centres de salut, comerços i mercats, estacions de tren, escoles, instituts, centres cívics, bústies de particulars.
- Creació d'una plataforma digital específica i publicacions a les xarxes socials.
- Anuncis als mitjans de comunicació
- Suports publicitaris a la via pública (Mupis)

Les campanyes de difusió hauran de parar especial atenció als col·lectius que són més difícils que participin com joves sense cap tipus de vincle associatiu, persones migrades, persones amb baix nivell educatiu, poc integrades en la vida política i social.

També, aprofitant l'activitat "Mou-te" i altres activitats relacionades amb la sostenibilitat que es fan dins del programa Ciutat i Escola es poden realitzar algunes de les dinàmiques proposades amb aquest mètode, adequades a l'edat dels alumnes participants, per tal de copsar les seves opinions sobre la mobilitat a Sabadell, implicar als nens i joves en la solució dels problemes de mobilitat i ambientals de la ciutat i amb la voluntat de generar un espai estable de col·laboració entre els centres escolars i les seves comunitats.

6.4. Seguiment de les propostes

Un cop finalitzada una sessió de participació, correspondrà a l'equip dinamitzador redactar un document on es recullin les propostes generades en la sessió. Aquest document s'enviarà al grup impulsor, que el comunicarà a l'Ajuntament.

Així mateix, a través de la plataforma digital es compartiran tots els documents generats (en formats editables i oberts) per tal que totes les persones que ho desitgin (assistents o no) els consultin i també puguin fer un seguiment de totes les propostes generades, donar arguments a favor o en contra, fer reflexions generals, i realitzar noves aportacions que poden servir de base per a les següents sessions. D'aquesta manera, s'evita la sensació d'anar un dia a participar i no tornar a saber res més del tema.

6.5. La proposta de valor i el Canvas

0 Missió: Proposta de model participatiu transversal per la mobilitat

1 Problema -Baixa participació. -Poca informació dels temes a tractar. -Diferents nivells de preparació i/o educació. -Poca motivació. -Poc reconeixement de la mobilitat com a problema de tots.	5 Activitats clau -Grup impulsor per activar la participació, creació de xarxa, cohesió del veïnat dels diferents barris. -Activitats de difusió.	3 Proposta de Valor -Creació d'una xarxa o grup fixe entorn la mobilitat, motivat i especialitzat. -Experiència en el món associatiu per acompanyar projectes. -Vinculació del barri amb les seves veïnes i veïns.	6 Contactes -Responsables del Servei de Mobilitat, Participació i Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Sabadell.	2 Beneficiàries -Ciutadania en general. -Ajuntament.	9 Externalitats positives -Apoderament de les veïnes i veïns per a que participin en el disseny de la seva ciutat. -Cohesió social entorn a la mobilitat. -millora dels espais comuns. -compromís conscient amb al comunitat.
4 Solucions -Formacions específiques als veïns i veïnes, escoles e instituts del barri a partir de les demandes proposades. -Tallers, xerrades per posar en comú la problemàtica de cada barri entorn a temes del seu entorn. -Sortides en grup pel barri amb els veïns i veïnes per detectar problemàtiques.	5 Mètrica -Número de participants. -Número de propostes. -Nivell de compliment de les propostes.		6 Canals -Edició impresa (flyers, posters, mupis...) -Web i xarxes socials. -Trobades presencials. -Mitjans comunicació.	2 Socis clau -Ajuntament. -FAV. -Entitats, associacions, organitzacions. -Teler Cooperatiu. -Operadors de transport públic -Comunitat educativa.	9 Externalitats negatives -Resistència al canvi (les persones tenen costums i hàbits adquirits). -Baix nivells de les propostes inicials. -Dilatació en el temps que fa decaure la motivació.
8 Costos -Personal equip dinamitzador (2-3 persones fixes). -Adequació espai reunions (local cedit per Ajuntament). -Material per les sessions: projector, fulls, retoladors, cartolines, internet. -Plataforma digital i gestor de xarxes. -Personal cuidador per les sessions participatives presencials. -Impressió material gràfic. -cost repartiment impresos per les llars.			7 Ingressos -Subvencions Administració local. -Pressupostos participatius.		

6.6. Cronograma de la proposta

A continuació es detallen les tasques necessàries a realitzar abans de realitzar el fòrum general.

Proposta de model participatiu		MES 1				MES 2				MES 3				MES 4				MES 5			
FASES	SUBFASES	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Diàleg amb l'Ajuntament	Col·laborar amb el personal de l'Ajuntament per tal que adoptin la proposta																				
Elaboració del llistat dels agents implicats	Definir els criteris de selecció del personal del sector de la mobilitat que participaran a les sessions.																				
	Contactar amb els professionals del sector de la mobilitat escollits																				
Creació de la plataforma digital	Contractació d'una empresa per a la creació de la plataforma digital																				
	Disseny global de l'estructura web i de les diferents seccions, creació de la imatge corporativa																				
	Programació a mida sobre plataforma wordpress i amb disseny tipus responsive adaptat a dispositius mòbils. Inclou registre d'usuaris																				
Preparació de l'equip dinamitzador	Definició del nombre de persones necessàries que formarà part de l'equip dinamitzador																				
	Contractació del personal de l'equip																				
	Preparació del material físic i audiovisual per al fòrum de mobilitat																				
Celebració del fòrum	Definició de l'hora i lloc de celebració del fòrum																				
	Enviament de la convocatòria																				
	Celebració del fòrum																				

6.7. Avaluació del procés participatiu

Els principals indicadors que ens permetran avaluar si el procés participatiu proposat en aquest treball té un seguiment exitós seran:

- Nombre d'assistents a les sessions presencials i nombre de persones actives que entren a la plataforma i donen suport i opinions de les diferents propostes recollides.
- Nombre de propostes en l'àmbit de la mobilitat sostenible que sorgeixen a partir de la feina dels grups de treball.

- Percentatge d'execució per part de l'Administració local de les propostes presentades.

Tots aquests indicadors se segregaran per barris i es farà un seguiment de la seva evolució.

Creiem que aquests indicadors són fàcilment mesurables i eviten la sobrecàrrega d'informació.

La gestió diària d'aquests indicadors anirà a càrrec de l'equip de dinamització, que en durà el control. Aquesta informació haurà d'estar sempre disponible per a l'Ajuntament, que d'aquesta manera podrà analitzar l'èxit de la implantació d'aquest mètode de participació.

6.8. Pressupost

A continuació es presenta un pressupost quantificant el cost econòmic d'aquesta proposta, tant pel que fa als requeriments necessaris per a la seva posada en marxa com les despeses que s'originarien per cadascuna de les sessions participatives que es realitzarien. La valoració s'ha fet per a un període d'un any i s'ha tingut en compte un número de sessions igual al número de barris existents a la ciutat. No obstant, per tal d'optimitzar recursos i en funció de les característiques similars d'alguns barris, es pot decidir fer algunes sessions conjuntes i així estalviar-ne costos.

Pel que fa a la part de la creació de la plataforma digital i la posterior gestió de la comunicació en web i xarxes socials s'ha demanat assessorament i valoració econòmica a una empresa especialitzada del sector.

No obstant, considerem que assumir aquest cost per part de l'Ajuntament, a banda de la millora de la mobilitat, podria suposar a mitjà i llarg termini un guany per la ciutat, que afectaria positivament a diferents aspectes:

- Menor congestió de vehicles, menys contaminació de l'aire de la nostra ciutat i, per tant en una millora de la salut de les persones, implicant per tant una disminució de les malalties respiratòries i de les malalties neurodegeneratives que impedeixen el correcte desenvolupament cognitiu de la població infantil. La reducció d'aquestes malalties suposaria una reducció dels costos sanitaris.
- Disminució del soroll als espais públics per la reducció del trànsit privat i del trànsit de les mercaderies reduiria les malalties cardiovasculars i l'estrès així com desordres dels patrons del son, que també incideixen en la salut de les persones.
- Menys sinistralitat tant entre els propis usuaris del transport privat com entre els ciclistes i els vianants.
- Més mobilitat activa, que implica un major nivell de benestar i salut mental i física de la població i que suposaria també menys costos sanitaris.
- Major taxa d'ocupació del transport públic, que redundarà en un servei menys deficitari i major disponibilitat de recursos econòmics per part de l'Ajuntament.

	Barris	Reunions anuals/ barri	Persones/ reunió	Hores/ persona	HORES ANUALS	PREU/HORA (sou brut + S.S. 33,2%)	IMPORT
EQUIP DINAMITZADOR							
Sessions de barri	40	4	2	4	1280	21,60 €	27.648,00 €
Fòrum de la mobilitat	1	2	4	4	32	21,60 €	691,20 €
		Vegades	Edició fulletó	Distribució	Edició+Distribució		
Difusió fulletons Distribució per les llars / barris		162	0,5 jornada	4	729	21,60 €	15.746,40 €
		Reunions anuals	Persones	Hores/persona			
Personal cuidador		162	2	2	648	14,63 €	9.480,24 €
			Unitats	Preu	TOTAL		
Material per a les sessions		Pack fulls	1	6	6		
		Retoladors	6	5	30		
		Paquets Post-Its	10	5	50		
		Sobres de cartolines	3	2	6		
		Bolígrafs	30	1,5	45	Nº REUNIONS	TOTAL MATERIAL
				TOTAL 1 REUNIÓ	137	162	22.194,00 €
GESTOR CONTINGUTS							
Creació de la plataforma digital							4.500 €
Gestió de comunicació web i xarxes socials (manteniment i actualització de continguts)					450	26,67 €	12.002 €
2% Fons de contingència							1.845,23 €
						TOTAL ANUAL	94.106,57 €

7. Conclusions

Durant la realització del present treball, tant durant la fase de recopilació d'informació com durant la redacció, he pogut arribar a una sèrie de conclusions:

En primer lloc, hem pogut veure com l'estat de la participació a Sabadell és millorable. Així doncs, la major part de la ciutadania no percep la participació com una eina de legitimació i consens, sinó que es limita a anar a votar cada 4 anys o ni això. A més, els representants socials canvien sovint, el procés sol ser llarg, no existeix traspàs d'informació dintre dels propis representants i el sistema de difusió i comunicació del procés no arriba al conjunt de la ciutadania.

A partir d'aquesta diagnosi, hem pogut concloure que, per millorar el sistema de participació a la ciutat cal tendir cap a les següents accions, que queden reflectides en la metodologia explicada al llarg del treball:

- Donar a conèixer a la ciutadania totes les accions que s'estan duent a terme implicant a tots els estaments que poden actuar com a transmissors: departaments de l'Ajuntament, empreses municipals, policia local, entitats socials organitzades e institucions.
- Voluntat política per anar més enllà dels tècnics per a que esdevinguin més col·laboratius i amb equips transversals que estiguin coordinats. Flexibilitat i capacitat de reacció. Formació dels tècnics en la gestió del conflicte i l'atenció ciutadana.
- Capacitat d'implementar les propostes resultants. Intentar complir els calendaris establerts.
- Capacitat financera i de personal suficients.
- Definir molt bé els públics a qui s'ha d'arribar: l'administració local (persones i departaments vinculats al PMUS), caps d'Àrea, funcionaris, sindicats, treballadors d'empreses municipals, partir del govern i de l'oposició, societat civil. Els mitjans de comunicació i els informadors actius: bloggers, activistes 2.0, articulistes d'opinió, tertulians.
- Tenir en compte la incorporació de la perspectiva de gènere així com la diversitat de persones (persones amb mobilitat reduïda, infants, gent gran, joves, persones transgènere, persones migrades) a tots els processos participatius, així com obtenir informació més detallada dels diferents elements culturals, socials i econòmics que existeixen en cada barri enriquirà aquests espais i milloraran la mobilitat dels seus habitants.
- Fomentar la cultura participativa, sobretot entre infants i joves a través de les escoles, dels instituts, de les entitats socials, educant i sensibilitzant. En definitiva, enfortir el teixit comunitari per conèixer que es fa més enllà del barri o d'un sector determinat i també donar reconeixement a altres formes d'acció col·lectives, com les plataformes ciutadanes o xarxes col·laboratives comunitàries.

8. Fonts

Ajuntament de Barcelona. (2019). Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona, 2019-2024. Informe dels resultats del procés participatiu. El Globus Vermell.

Ajuntament de Lleida. Pla de Mobilitat Urbana de Lleida 2011-2017.

Ajuntament de Sabadell. (2010) Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell Juny de 2010. PMUS 2020-2025.

Ajuntament de Sabadell (2019). Pla d'acció per a la millora de la qualitat de l'aire. Sabadell 2022. Diputació de Barcelona i Ajuntament de Sabadell. (Maig 2017)

Ajuntament de Sabadell. (2019). Pla Estratègic de Participació de Sabadell, horitzó 2025.

Ajuntament de Terrassa. (2017). Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa 2016-2021.

ATM. Àrea de Barcelona. (2019). Pla Director de Mobilitat, PDM 2020-2025, *Diagnosi Preliminar i Estratègica, Barcelona*.

Biosca, Oriol. (2017). Pensamiento de diseño: como involucrar a los ciudadanos en la concepción de mejores proyectos de movilidad para su comunidad. D3.2. Mind-Sets. MCRIT, ISIS, University of Groningen, Technion and Mind-Sets consortium.

CCOO. Informe sobre la visita a Friburgo de Brisgovia. (2010). Secretaría confederal de Medio Ambiente de CCOO.

Civitas. 2017 Participación 2.0 en el proceso de plan de movilidad urbano sostenible. Experiencias del proyecto civitas DYM@MO Disponible a: <https://www.ubc-sustainable.net/library/publication/participation-20-sustainable-urban-mobility-planning-process-experiences-civitas>

Diputación de Barcelona. (2015). La participación ciudadana en la planificación estratégica territorial. Guías metodológicas para la participación estratégica, 7.

Garmón, J. (2013). La escalera de participación ciudadana de Sherry Amstein . Blog Gijón Socialista.

URBACT. Cerrando la brecha. Cascais /Portugal. Disponible a: <https://urbact.eu/bridging-gap>

Vega Pindado, Pilar. (2017). Los planes de Movilidad Urbana Sostenible. Balance desde la perspectiva ecologista. Cuaderno 25. Ecologistas en Acción..

9. Agraïments

A la meva tutora del Treball Final de Postgrau, Glòria Estapé per les seves aportacions i el seguiment del meu treball i a la Rosa i l'Eudald, també tutors del Postgrau, a tots ells per la manera de transmetre els seus coneixements de la matèria i plantejar-nos una altra visió de l'economia fora del capitalisme. La realització d'aquest treball m'ha permès donar un pas endavant en l'ampliació dels meus coneixements e interessos sobre l'Economia Social i Solidària.

A Jose Luis Barón, cap de l'Àrea de Mobilitat i al Carles Bericat, Responsable de l'Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Sabadell per dedicar-me una estona del seu temps i facilitar-me la informació necessària per l'elaboració d'una part del treball.

A Manuel Navas, President de la FAVS per rebre'm i explicar-me la seva visió sobre la participació als barris de la nostra ciutat.

A l'Oriol per les seves aportacions i coneixements sobre la mobilitat a la nostra ciutat.

Als companys del Postgrau per les seves converses i aportacions durant el transcurs del postgrau que m'han enriquit com a persona.

I, en especial a la meva família per la seva comprensió.

ANNEX. Plànol de Sabadell per districtes i barris

