

Disruptors del trànsit: evidències tècniques sobre els límits del sistema viari

Informe tècnic sobre els límits de la mobilitat
urbana: riscos de desregular el transport de
viatgers

Dr. Joan Velázquez Ameijide, enginyer director
del Departament de Resistència de Materials i
Estructures en l'Enginyeria de la UPC.
Prof. Sergi Cutillas Màrquez, economista
especialitzat en mobilitat i digitalització.

Contingut

1. Introducció.....	2
2. Observacions crítiques	4
2.1. Condicions de convivència modal en la infraestructura ciclista	4
2.2. Gestió de la càrrega i descàrrega en contextos de mobilitat complexa	7
2.3. Consideracions tècniques sobre interseccions i passos elevats	9
2.4. Zones 30 km/h: efectes i limitacions	10
3. Diagnòstic general	13
4. Proposta preliminar	15
4.1. Xarxa ciclable estructurada i segregada.....	15
4.2. Eixos prioritaris per a serveis professionals.....	16
4.3. Redefinició d'interseccions estratègiques	18
5. Cap a un estudi complet: properes fases del treball	19
6. Conclusions provisionals	20

1. Introducció

Aquest informe preliminar té com a objectiu aportar una mirada tècnica i empírica sobre l'estat actual de la mobilitat urbana a la ciutat de Barcelona, identificant una sèrie de disfuncions estructurals —anomenades en aquest document “disruptors viaris”— que afecten la seguretat, l'eficiència i la sostenibilitat del sistema.

En els darrers anys, la ciutat ha impulsat transformacions importants per afavorir una mobilitat més activa i menys contaminant, amb actuacions que van des de la reducció de velocitats fins a la reconfiguració de l'espai públic. Tot i compartir l'objectiu general d'una ciutat més saludable i funcional, cal constatar que el sistema viari resultant presenta una elevada complexitat, fragmentació i saturació operativa. Aquesta realitat, especialment visible en les zones d'alta densitat de serveis, conviu amb la necessitat de garantir una mobilitat professional, pública i logística que asseguri el funcionament quotidià de la ciutat.

Aquest informe parteix d'una sèrie d'observacions sobre punts crítics de la xarxa viària, i té com a finalitat obrir una reflexió tècnica rigorosa sobre els límits estructurals del model actual. Aquests límits són incompatibles amb propostes de liberalització massiva del transport de viatgers amb vehicles de fins a 9 places, com les que promouen algunes empreses de plataforma, que busquen eliminar el topall de llicències, desregular tarifes i flexibilitzar els descansos i horaris dels conductors.

La hipòtesi central d'aquest treball és clara: el model de mobilitat de Barcelona, amb totes les seves tensions i complexitats, només és sostenible amb un sistema de transport públic regulat com el taxi, sotmès a obligacions de servei i limitacions d'oferta, i integrat en la planificació metropolitana amb criteris d'interès general. L'objectiu d'aquest informe és, doncs, oferir una base tècnica per a aquest debat, amb evidències que mostren que l'entrada massiva de nous operadors privats desregulats amplificaria els problemes existents i posaria en risc l'equilibri de tot el sistema.

Aquest document ha estat encarregat per Élite Taxi en el context de les converses amb l'IMET i l'AMB, i es presenta com a eina de treball per a la defensa d'un model de mobilitat urbana coherent, equilibrat i compatible amb les polítiques públiques que la ciutat ha anat desenvolupant en matèria de sostenibilitat, salut i dret a la ciutat..

2. Observacions crítiques

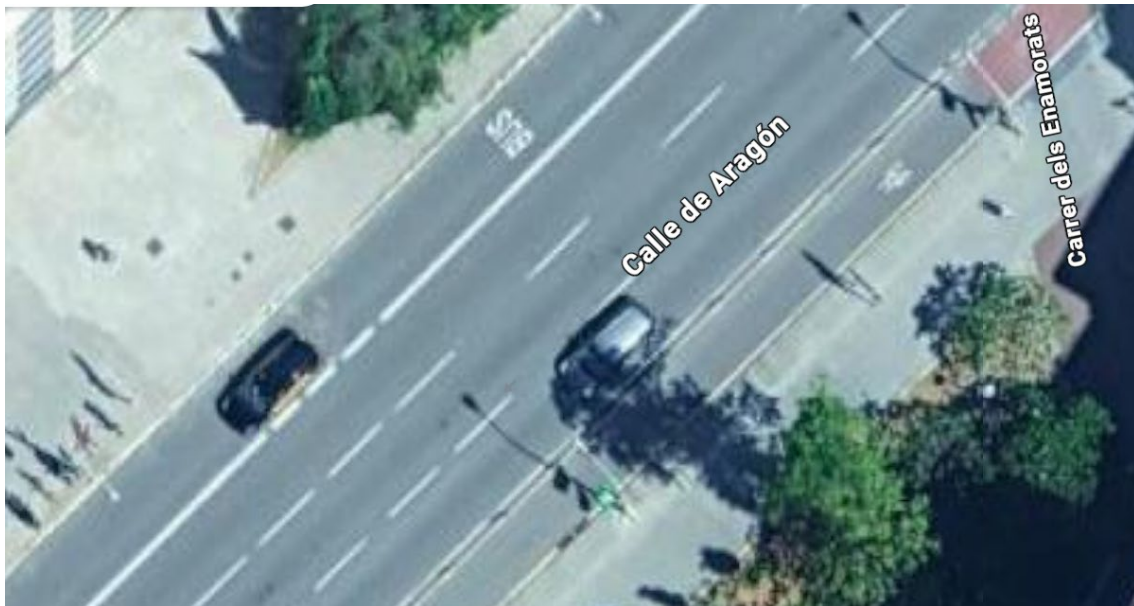
2.1. Condicions de convivència modal en la infraestructura

ciclista

Els carrils bici sovint conviuen amb el trànsit rodat sense separació física, exposant els ciclistes a riscos greus d'accidents i contaminació atmosfèrica directa. Aquesta configuració, lluny de garantir una mobilitat activa segura, situa el ciclista en una posició vulnerable, especialment en vies amb alta densitat de trànsit o amb presència de vehicles pesants. A més, la manca de protecció lateral incrementa l'exposició a partícules contaminants procedents de la combustió, convertint el desplaçament en bicicleta en una activitat potencialment perjudicial per a la salut.

Aquesta situació posa en evidència la fragilitat estructural del sistema viari actual, on la voluntat d'integrar múltiples usos (mobilitat activa, trànsit motoritzat, serveis logístics i transport públic) en un espai limitat genera un entorn saturat i de difícil gestió funcional. En aquest context, l'entrada massiva de nous vehicles destinats al transport lucratiu de viatgers, com els VTC operats per plataformes digitals, agreuja aquesta saturació i incrementa el risc de conflicte entre modes, especialment en trams ja estressats o de convivència forçada.

Per això, és fonamental reconèixer que el disseny actual de la mobilitat urbana, amb els seus límits físics i operatius, només pot sostenir-se amb un sistema de transport regulat, com el taxi, que ja opera amb limitacions d'oferta, obligacions de servei i criteris públics de planificació. Qualsevol ampliació incontrolada del nombre de vehicles amb ànim de lucre posaria en risc els equilibris ja fràgils del model urbà vigent.



Inici del carrer Aragó

Altres vegades, els carrils bici s'ubiquen entre carrils de circulació en sentit contrari, generant situacions confuses i perilloses per al ciclista. Aquesta disposició crea escenaris de risc on el ciclista queda encerclat per fluxos de vehicles que circulen en direccions oposades, amb poc marge de maniobra i una visibilitat limitada tant per part dels conductors com del mateix ciclista. Aquesta configuració incrementa la possibilitat de col·lisions laterals o frontals, especialment en maniobres com girs, canvis de carril o incorporacions des d'interseccions. A més, la complexitat d'interpretació del traçat per part de tots els usuaris de la via pot generar reaccions imprevisibles, confusió i tensió circulatòria.

El cas de la intersecció entre la plaça Llevant, la rambla Prim i l'avinguda Diagonal és paradigmàtic: el ciclista queda com una autèntica baldufa sotmès a múltiples vectors de moviment, contravenint els principis bàsics de seguretat viària i disseny ergonòmic. Aquesta mena de situacions no només afecten la mobilitat activa, sinó que revelen fins a quin punt la xarxa viària actual ja funciona al límit de la seva capacitat de gestió modal.

És en aquest context que qualsevol proposta orientada a incrementar significativament el nombre de vehicles amb finalitat comercial i amb accés lliure a la circulació —com seria el cas d'una liberalització massiva dels VTC— resulta incompatible amb la capacitat física i funcional del sistema. En canvi, un

model regulat com el del taxi, sotmès a limitacions quantitatives i a una governança pública, permet una planificació coherent amb les condicions reals del territori, contribuint a mantenir l'equilibri entre mobilitat, seguretat i convivència urbana.



Plaça Llevant intersecció Rambla Prim i Av. Diagonal

Cal apostar per eixos ciclistes segregats, continus i amb mínima interacció amb altres modes de transport, tant per garantir la seguretat dels usuaris com per fomentar un ús real i massiu de la bicicleta com a mitjà de transport diari. A diferència dels carrils dispersos i discontinus actuals, una xarxa estructurada basada en eixos ben definits —amb prioritat ciclista real i traçat lògic dins la malla urbana— permetria desplaçaments més fluids, intuïtius i atractius per a tots els públics.

Tanmateix, aquesta proposta només és viable si es preserva un equilibri global en l'assignació de l'espai públic, evitant la sobrecàrrega de la calçada amb noves categories de vehicles comercials que no responen a una planificació controlada. L'entrada massiva de milers de vehicles addicionals amb finalitats de transport de viatgers, com els VTC desregulats que promouen certes empreses de plataforma, no és compatible amb una xarxa que ja està al límit de la seva capacitat funcional i de convivència modal.

Per això, només un model de transport regulat com el del taxi, amb assignació limitada de llicències, tarifes públiques, calendaris de descans i obligacions de servei, pot integrar-se harmònicament dins un sistema urbà que aposta per una mobilitat ordenada, equitativa i sostenible. Qualsevol altra fórmula que desbordi la capacitat estructural de les vies, especialment amb finalitats lucratives i sense obligacions equivalents, posa en perill l'estabilitat de tot el sistema i l'èxit de les polítiques públiques de mobilitat activa.

2.2. Gestió de la càrrega i descàrrega en contextos de mobilitat complexa

La manca de buffers adequats per a transportistes i repartidors està dificultant greument la logística urbana i agreujant la congestió. En molts punts de la ciutat, especialment en zones d'alta densitat residencial o comercial, els espais designats per a càrrega i descàrrega són insuficients, mal ubicats o directament inexistent. Això obliga els vehicles de repartiment a estacionar en doble fila, sobre voreres o en espais no autoritzats, amb l'impacte negatiu que això suposa per a la fluïdesa del trànsit, la seguretat viària i la qualitat ambiental.

A més, els horaris restrictius i la manca de flexibilitat en la gestió d'aquests espais agreugen encara més la situació, afectant tant les empreses de logística com els comerços i els consumidors finals. Aquesta disfunció estructural genera un cercle viciós on la mobilitat professional és penalitzada, incrementant els temps d'espera, les emissions contaminants i el risc d'accidents.

És en aquest context de pressió estructural sobre la calçada, especialment en trams estratègics per a l'economia urbana, que cal advertir del risc real que suposaria afegir-hi milers de nous vehicles amb finalitats comercials i de transport de passatgers, com proposen algunes empreses de VTC. Aquests vehicles, que solen operar de forma intensiva i sense punts d'estacionament assignats, ocuparien espais ja altament tensionats, en conflicte directe amb les necessitats logístiques, el transport públic i el servei de taxi.



Carrer Calàbria amb París



Carrer Sardenya amb València

És urgent garantir zones operatives de càrrega i descàrrega en punts estratègics del teixit urbà, visibles, ben senyalitzades, accessibles i adaptades als horaris reals d'activitat. Però aquesta mesura només serà efectiva si es

conté i es regula estrictament l'ús comercial de la via pública, prioritant aquells serveis que responen a obligacions de servei públic, com el taxi, i que s'integren en la planificació metropolitana amb criteris de sostenibilitat, eficiència i interès general.

2.3. Consideracions tècniques sobre interseccions i passos elevats

Algunes interseccions incorporen passos de vianants sobreelevats mal resolta, que generen problemes d'accessibilitat i dificulten el trànsit de busos o serveis d'emergència. En comptes de millorar la seguretat viària, aquests elements — quan són mal dissenyats o implantats sense una anàlisi funcional prèvia— poden convertir-se en veritables obstacles per a la mobilitat urbana. Els vehicles de gran tonatge, com autobusos o camions de repartiment, pateixen col·lisions freqüents amb la base dels ressals, cosa que comporta danys mecànics, sobre costos en manteniment i un augment de les emissions contaminants per les constants maniobres de frenada i acceleració.



Sant Raimundo de Peñafort, davant de la EEBe UPC

A més, aquests passos elevats poden comprometre l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda si no compleixen els pendents i transicions reglamentàries. En entorns com el de Sant Raimon de Penyafort, davant de l'Escola d'Enginyeria de la UPC, el pas sobreelevat no només no connecta cap itinerari prioritari, sinó que obliga els autobusos de línies regulars com l'H16 a reduir de manera brusca la velocitat i topar constantment amb el relleu, generant molèsties, soroll i ineficiències operatives.

Aquest tipus de disseny revela fins a quin punt la infraestructura urbana ja es troba condicionada per tensions internes entre funcionalitat, seguretat i sostenibilitat. Afegir-hi nous fluxos intensius de vehicles comercials, com els VTC desregulats que reclamen autorització per operar lliurement, exacerbaria aquestes tensions, empitjorant les condicions de servei per al transport col·lectiu, el taxi i els serveis d'emergència.

Per això, qualsevol proposta que impliqui un augment massiu i incontrolat de vehicles dedicats al transport de viatgers, sense obligacions de servei públic ni coordinació amb la planificació urbana, ha de ser valorada amb extrema prudència. El model de ciutat actual —amb limitacions físiques evidents— només és compatible amb operadors regulats com el taxi, que ja treballa amb topalls, descansos, tarifes públiques i adaptació a l'interès general.

2.4. Zones 30 km/h: efectes i limitacions

L'extensió accelerada de les zones 30 km/h a la ciutat —que ja superen el 68% de la xarxa viària— ha estat una de les grans apostes de transformació urbana per reduir la sinistralitat i millorar la convivència entre modes. Aquesta mesura s'ha implementat amb el suport d'actuacions complementàries com la instal·lació de radars, coixins berlinesos i passos de vianants sobreelevats.

Tot i que la reducció de la velocitat màxima pot tenir efectes positius sobre la gravetat dels accidents, cal assenyalar que aquesta transformació no s'ha produït de manera homogènia ni sempre coordinada amb l'estructura funcional de la ciutat. S'han detectat impactes col·laterals que no sempre han estat prou valorats, com ara l'augment del soroll per frenades i arrencades repetides, el

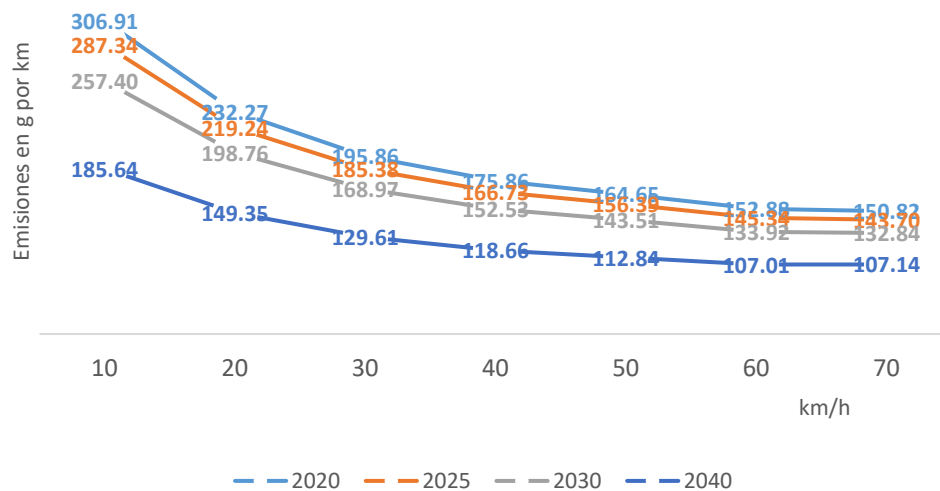
creixement del consum de combustible en vehicles tèrmics, i una disminució de la capacitat operativa de certs eixos que resulta crítica per a serveis com el transport públic, el repartiment o el taxi.

Aquest entorn de mobilitat pacificada i controlada, basat en la reducció de velocitat, la compartició de l'espai i la prioritització de modes sostenibles, només pot funcionar si es manté una regulació estricta dels fluxos viaris i dels usos comercials de la calçada. En aquest sentit, l'entrada massiva de vehicles VTC, funcionant amb lògiques de captació permanent i sense planificació territorial, és incompatible amb l'objectiu estructural de fer de Barcelona una ciutat 30 real i operativa.

A diferència del taxi, que funciona amb un nombre limitat de llicències, calendaris de descans, tarifes regulades i obligacions de servei públic, els VTC operats per plataformes digitals no tenen actualment un encaix funcional dins d'un model basat en la contenció del trànsit i la racionalització de l'espai públic. La coexistència d'aquest model amb una liberalització dels VTC generaria col·lisions d'interès i congestió estructural, especialment als eixos ja pacificats o en transformació.

Per això, resulta imprescindible avaluar amb dades reals els efectes de la política de Ciutat 30 sobre la mobilitat professional i el conjunt del sistema, i garantir que només operadors regulats i adaptats a l'interès general —com el taxi— puguin operar de manera integrada en aquest model urbà. Qualsevol altra opció implicaria tensionar encara més un sistema que ja ha assumit grans esforços de transformació en nom de la salut pública, la seguretat i la sostenibilitat.

Emissions en g de CO₂ per km segons velocitat en km/h



Font: CEREMA, Hauts-de-France.

Les dades històriques indiquen que la reducció de la sinistralitat a Barcelona ja era significativa abans de la implantació generalitzada de les zones 30. Això planteja la necessitat de revisar si totes les actuacions urbanístiques de pacificació han estat realment determinants, o si part de la millora en seguretat viària no s'explica també per l'evolució tecnològica del parc mòbil, en especial per la implantació progressiva dels sistemes ADAS (Advanced Driver-Assistance Systems), com la frenada d'emergència automàtica, l'assistència al manteniment de carril o els detectors de vianants.

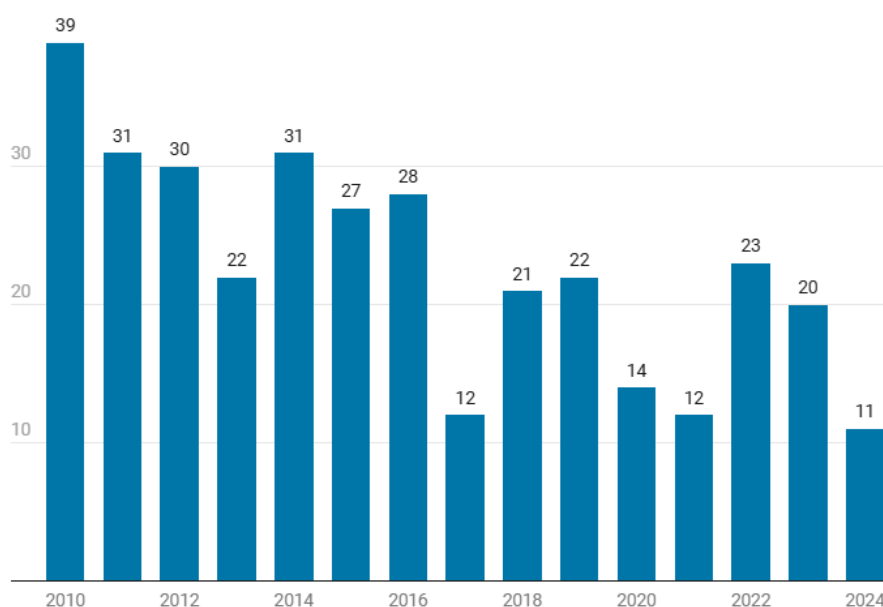
Aquests sistemes permeten reduir accidents de forma proactiva i precisa, amb un cost d'implementació molt inferior a les obres civils (radars, elevacions, coixins berlinesos), i sense comprometre l'eficiència ni la funcionalitat de les vies per als serveis professionals. Això obre la porta a una mobilitat regulada basada en l'estàndard tecnològic, no només en restriccions físiques, amb millors resultats i menys externalitats.

Tanmateix, aquest escenari només és viable si els operadors de transport estan sotmesos a regulació i inspecció pública, com és el cas del taxi. L'entrada massiva de VTCs operats per plataformes amb lògica mercantilista dificulta aquesta estratègia, ja que no assegura ni la renovació tecnològica ni el control

de la qualitat dels vehicles, ni garanteix que els sistemes ADAS siguin operatius o estiguin en bon estat.

Així, qualsevol plantejament de modernització tecnològica com a alternativa a la infraestructura invasiva passa per un model regulat, amb obligacions tècniques i ambientals, com el que representa el taxi. Deixar entrar desenes de milers de nous vehicles no regulats seria contraproductiu amb la pròpia estratègia de ciutat intel·ligent, segura i sostenible que Barcelona pretén defensar.

Víctimes mortals en sinistres de trànsit a Barcelona



Creat amb Datawrapper

Fuente: Ajuntament de Barcelona / Grafico: ARA

3. Diagnòstic general

El model de mobilitat actual de Barcelona busca, de forma legítima, equilibrar la convivència entre diversos modes de transport dins un espai viari limitat.

Tanmateix, la voluntat de satisfer simultàniament totes les funcions —circulació, repartiment, bicicleta, bus, taxi, aparcament, vida veïnal— ha conduït a una sobreocupació estructural de la calçada, que es manifesta en múltiples formes de fricció, col·lapse i pèrdua d'eficiència.

Els eixos viaris han esdevingut espais híbrids i confusos, on modes amb dinàmiques molt diferents (per velocitat, volum, urgència o funció) es veuen forçats a interactuar sense una jerarquia clara. Això comporta situacions de risc, reducció de la qualitat del servei per al transport professional, i una degradació de l'experiència urbana per als vianants i els veïns. En aquest context, les polítiques públiques han apostat per actuacions de pacificació, reducció de velocitat, carrils segregats i noves prioritats modals, però sense ajustar plenament el nombre de vehicles i operadors presents al sistema.

Aquest desequilibri latent no pot ser ignorat a l'hora de plantejar noves polítiques de mobilitat o de liberalització de serveis. En particular, la possible entrada massiva de VTC —solicitada per plataformes que promouen una liberalització gairebé total del servei, amb milers de vehicles actius de forma permanent— és directament incompatible amb l'actual estructura urbana i els seus límits operatius.

Els serveis com el taxi, regulats i adaptats a criteris de servei públic, tenen mecanismes per autoregular la seva presència viària: llicències limitades, torns de descans, tarifes públiques i inspecció regular. Els VTC, en canvi, operen segons la demanda i algorismes de captació massiva de clients, que incrementen de forma exponencial la circulació en buit, l'ocupació de l'espai públic i la competència pel carril.

En aquest escenari, no només es posa en risc la seguretat i l'eficiència del sistema, sinó que també es desvirtuen les pròpies polítiques públiques de ciutat 30, sostenibilitat i mobilitat compartida. Si Barcelona aspira a una mobilitat coherent amb els seus objectius ambientals, socials i d'equitat, ha de preservar un model regulat, planificat i adaptat al context físic i institucional actual.

El diagnòstic tècnic és clar: l'espai viari barceloní no admet més pressió comercial sense comprometre greument el seu funcionament. Les decisions sobre el futur de la mobilitat han de partir d'aquesta realitat, i la regulació del taxi és l'única compatible amb el model de ciutat que la pròpia AMB està construint.

4. Proposta preliminar

Per garantir una mobilitat funcional, segura i ambientalment sostenible, cal avançar cap a un model viari ordenat, amb funcions clarament assignades a cada espai i amb formes d'ús regulades, especialment en els serveis de transport de viatgers. Aquestes propostes busquen millorar el funcionament del sistema sense renunciar als objectius climàtics i socials de la ciutat, i són plenament compatibles amb la prestació del servei públic de taxi, però difícilment assumibles en un escenari de liberalització massiva com el que promouen les plataformes VTC.

4.1. Xarxa ciclable estructurada i segregada

El desenvolupament de la mobilitat activa és una de les grans apostes de les ciutats modernes, i la bicicleta n'és un pilar fonamental. Ara bé, la seva integració en el sistema viari ha de fer-se amb criteris de seguretat, continuïtat i compatibilitat funcional. En molts punts de Barcelona, els carrils bici han estat implementats de manera reactiva o oportunista, generant trams discontinus, traçats insegurs i interaccions perilloses amb altres modes de transport.

Una xarxa ciclable eficient hauria de funcionar com una veritable malla urbana, amb eixos estructurants segregats físicament i clarament jerarquitats. Això implica planificar eixos verticals i horitzontals a l'estil de les vies principals, amb connexions lògiques entre barris, equipaments, intercanviadors i eixos verds. En districtes com l'Eixample, una proposta raonable seria establir una BiciVia cada dues o tres illes de l'eix de l'Eixample, amb traçats rectes, protegits i ben senyalitzats. Aquesta estructura milloraria tant la seguretat com la llegibilitat per part dels usuaris.

A més, la xarxa ha de ser predictable per la resta d'usuaris del sistema viari. Un carril bici que canvia constantment de costat del carrer, que es talla sobtadament o que es creua amb zones de càrrega i descàrrega o parades d'autobús, compromet greument la seguretat de ciclistes i conductors. Per això, la segregació no ha de ser només física, sinó també funcional i temporal: cal

evitar que carrils bici passin per zones on hi ha molta activitat logística o d'accés de vehicles de servei públic.

Aquí cal fer un incís important: només amb un sistema de transport regulat i limitat, com el del taxi, és viable garantir aquesta convivència. L'entrada massiva de VTCs, amb patrons de circulació imprevisibles, serveis a demanda sense torns ni restriccions horàries, i amb elevada circulació en buit, trenca l'equilibri necessari perquè aquesta xarxa ciclable funcioni. No és realista plantejar una ciutat verda, activa i compartida si, alhora, s'obre la porta a una liberalització que multiplica la pressió viària i la competència per l'espai.

En conclusió, una bona xarxa ciclable no és només una qüestió d'infraestructura física, sinó d'ecosistema urbà. I aquest ecosistema només pot sostenir-se si s'hi mantenen serveis compatibles amb la planificació urbana, com el taxi, i es descarten models que operen al marge d'aquesta lògica, com els que propugnen les plataformes VTC.

4.2. Eixos prioritaris per a serveis professionals

Una ciutat amb altes densitats de mobilitat, com Barcelona, necessita establir una jerarquia clara d'usos de la via pública. En aquest context, la definició d'eixos de prioritat per al transport professional —com el taxi, el transport col·lectiu o els serveis de repartiment regulats— és una mesura imprescindible per garantir la funcionalitat, l'eficiència i la seguretat del sistema.

Aquests eixos han de dissenyar-se amb criteris tècnics que incloguin:

- Carrils específics o reservats amb preferència real per a serveis públics i professionals regulats.
- Regulació semafòrica optimitzada per garantir fluxos fluids i minimitzar temps d'espera.
- Control d'accés i d'usos, evitant l'entrada de vehicles no autoritzats o sense funcions justificades.
- Infraestructura de suport, com àrees de càrrega i descàrrega, zones de parada per al taxi, plataformes accessibles, etc.

Aquestes mesures només poden funcionar si s'apliquen sobre un ecosistema de mobilitat amb operadors previsibles, professionals i reglamentats. En aquest sentit, el taxi —amb torns, tarifes, formació obligatòria, control administratiu i disponibilitat territorial garantida— és l'únic sistema de transport de viatgers amb vehicles de fins a 9 places realment compatible amb aquest model.

El problema sorgeix quan es planteja una liberalització de l'activitat de transport de viatgers per part de plataformes com Uber o Cabify. Aquests operadors, que busquen introduir milers de VTCs en el sistema, no estan subjectes a torns, no tenen tarifes públiques, no tenen restriccions horàries ni compromisos d'equilibri territorial, i tampoc compleixen amb requisits com la disponibilitat immediata o la rotació eficient dels vehicles.

En un escenari així, els eixos prioritaris quedarien col·lapsats i desvirtuats. En lloc de millorar la mobilitat, esdevindrien focus de congestió, sobreocupació i competència deslleial pels espais comuns. A més, l'absència d'una regulació forta sobre aquestes plataformes implica que podrien concentrar la seva activitat en determinades zones d'alt rendiment (com els aeroports, els centres comercials o els entorns turístics), deixant sense servei altres parts de la ciutat i trencant l'equilibri global de la xarxa de mobilitat.

Cal remarcar que el taxi, com a servei públic d'interès general, compleix amb obligacions que el fan compatible amb aquests eixos prioritaris: respon a normatives de descans, de rotació, d'atenció universal, de cobertura horària, d'emissions, d'accessibilitat i de tarifació transparent. És un actor regulat, visible, responsable i responsablement sancionable.

Per tant, només mantenint un sistema de transport professional basat en el taxi i serveis logístics regulats, amb un control estricte sobre el nombre d'operadors i vehicles, serà possible desplegar eixos prioritaris efectius. La liberalització de les VTC seria frontalment incompatible amb aquest objectiu i erosionaria greument qualsevol avenç en racionalització urbana.

4.3. Redefinició d'interseccions estratègiques

Les interseccions urbanes són punts crítics del sistema viari. És en aquestes zones on convergeixen múltiples fluxos —vehicles, vianants, bicicletes, transport col·lectiu, repartidors— i on es concentra una part significativa de la sinistralitat i del temps perdut en la mobilitat urbana. Un disseny deficient d'aquests encreuaments pot generar colls d'ampolla, conflictes d'usos, riscos per a la seguretat i una clara pèrdua d'eficiència del sistema en conjunt.

En aquest sentit, és imprescindible redefinir aquelles interseccions que avui presenten dissenys ineficients o contraproductius, com ara les que combinen passos sobreelevats mal resoltos amb gir bruscos, canvis de nivell, visibilitat reduïda o encreuaments amb carrils bici desprotegits. El cas de l'encreuament a l'avinguda Diagonal davant la UPC, per exemple, exemplifica les conseqüències d'una mala planificació: vehicles pesants, autobusos articulats i serveis d'emergència topen constantment amb elements físics que dificulten la circulació i generen desgast mecànic, soroll, increments d'emissions i riscos de seguretat.

La solució passa per una racionalització basada en criteris tècnics contrastats:

- Supressió o redisseny de passos elevats inadequats, substituint-los per plataformes integrades que compleixin la normativa d'accessibilitat i siguin compatibles amb el trànsit de vehicles de gran tonatge.
- Disseny clar i predictable de la jerarquia modal en cada cruïlla: separació clara de fluxos, visibilitat garantida, senyalització inequívoca.
- Adaptació del mobiliari urbà i del paviment per evitar sorolls, vibracions o danys als vehicles, especialment els de servei públic.
- Priorització semafòrica per a serveis essencials com el bus i el taxi, reduint temps d'espera i augmentant la fiabilitat del servei.

Ara bé, aquest tipus d'intervencions només té sentit en un entorn de mobilitat regulada i controlada. Si es permet la liberalització del transport de viatgers amb l'entrada de milers de VTCs, aquestes interseccions es veuran desbordades. El comportament d'aquests vehicles, sovint descoordinat,

concentrat en zones d'alta demanda, amb elevada circulació en buit i ús intensiu del GPS per reassignació de serveis, afegeix una pressió insostenible a punts ja sensibles de la xarxa.

En canvi, el taxi, com a servei públic regulat, pot ser integrat planificadament en aquests dissenys, amb torns establerts, tarifes conegudes, presència distribuïda i possibilitat de col·laboració amb l'administració en la gestió de la mobilitat urbana.

Per tant, la redefinició d'interseccions només pot ser efectiva si s'acompanya d'un model de mobilitat compatible amb la planificació i el control, és a dir, basat en serveis com el taxi i no en plataformes liberalitzades amb comportaments imprevisibles i massius..

5. Cap a un estudi complet: properes fases del treball

Aquest informe preliminar ha tingut com a objectiu identificar, des d'una mirada tècnica i empírica, els principals punts de fricció del sistema de mobilitat urbana de Barcelona, amb especial atenció als anomenats “disruptors viaris”: aquells elements del disseny urbà que, per manca de planificació o integració, generen col·lapse, inseguretat, ineficiència o impactes ambientals.

L'anàlisi s'ha realitzat amb voluntat constructiva i en positiu, aportant dades, observacions in situ i propostes inicials que poden contribuir a millorar la mobilitat de la ciutat. Lluny de plantejar una visió oposada al model actual, aquest treball vol ser una eina de diagnòstic útil per a l'IMET, l'AMB i altres actors responsables, que permeti afinar les polítiques públiques en un context de gran complexitat urbana i social.

Ara bé, de l'anàlisi també se'n desprèn una conclusió clara: l'actual sistema de mobilitat presenta un grau elevat de tensió estructural, amb una xarxa saturada, carrils multifuncionals i una alta densitat modal. En aquest marc, la introducció de nous vehicles de transport lucratiu no regulats o liberalitzats, com els que promouen determinades plataformes digitals, no només no resol els problemes existents, sinó que els agreuja i desestabilitza l'ecosistema en conjunt.

Per contra, el taxi —com a servei públic amb regulació estricta, limitacions d'oferta, cobertura territorial garantida, tarifació transparent i control administratiu— és l'únic mode de transport amb vehicles de fins a 9 places que encaixa plenament en un model urbà dissenyat per a l'interès general. El seu paper és insubstituïble si volem preservar una mobilitat segura, sostenible i eficient per a tota la ciutadania.

A partir d'aquí, aquest informe inicia un treball més ampli i sistemàtic que inclourà:

- L'ampliació del nombre de punts de conflicte estudiats, amb criteris urbanístics, ambientals i funcionals;
- La recollida d'evidències empíriques: enregistraments audiovisuals, mesuraments de soroll, emissions i temps d'espera;
- Qüestionaris i entrevistes a veïns, professionals i usuaris, per captar els impactes socials i percebuts del model actual;
- L'elaboració d'un mapa crític de punts negres i friccions viàries, que ajudi a la presa de decisions basada en dades.

Aquest procés, que Élite Taxi impulsarà amb rigor i esperit col·laboratiu, busca contribuir a una mobilitat urbana que sigui no només eficient i segura, sinó també democràtica, equitativa i coherent amb els objectius ambientals i socials de la ciutat.

6. Conclusions provisionals

Barcelona ha impulsat un model de mobilitat urbana amb objectius clars: millorar la sostenibilitat, la seguretat i l'eficiència en l'ús de l'espai públic. No obstant això, el disseny actual presenta un nombre important de punts de fricció que generen problemes de convivència modal, pèrdues d'eficiència i situacions de risc.

L'estructura urbana ja es troba sotmesa a una elevada pressió viària i logística. L'entrada massiva de nous operadors de transport lucratiu com les VTC, sense

una regulació estricta, comprometria greument l'equilibri del sistema i faria inviable el model actual de ciutat pacificada i multimodal.

El taxi, com a servei de transport regulat, territorialment equilibrat i amb obligacions de servei públic, és l'únic mode de transport amb vehicles de fins a 9 places que es pot integrar de manera planificada i sostenible dins l'esquema vigent de mobilitat urbana.

L'informe constata que qualsevol ampliació d'oferta de transport ha de passar per criteris d'interès general, prioritzant la funcionalitat, la seguretat, l'eficiència i l'encaix amb l'ecosistema urbà. En aquest marc, la liberalització de serveis com les VTC és incompatible amb els objectius que persegueixen tant l'AMB com l'Ajuntament de Barcelona.

Aquest document és només una primera fase d'un treball tècnic i empíric més ambiciós, que posarà al centre l'avaluació real i participada del model de mobilitat, integrant veïns, usuaris i professionals, i aportant dades contrastades per a una millor presa de decisions públiques.