

Procés de participació per l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del Masnou

Informe sessió comerciants



Març de 2026

1- PRESENTACIÓ

L'Ajuntament del Masnou, amb el suport de la Diputació de Barcelona, està impulsant l'actualització del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). El Pla de Mobilitat es configura com l'eina de treball per definir el model i les estratègies de mobilitat del municipi, tot establint uns criteris de mobilitat compartits.

La voluntat és desenvolupar el projecte fomentant la implicació activa dels agents socials del municipi, que potenciï la reflexió entorn l'estat actual de la mobilitat al municipi i afavoreixi la generació de propostes per millorar-la. Per aquest motiu, l'Ajuntament, seguint el model impulsat des de la Diputació de Barcelona, inclou el Programa de participació del PMUS per incorporar els agents socials del municipi.

Les respostes de cada col·lectiu per millorar la situació actual poden ser molt diverses, a vegades complementàries i no sempre coincidents, fins i tot contradictòries, per la qual cosa l'elaboració del Pla de Mobilitat amb participació persegueix el debat d'arguments i l'assoliment d'un consens entre els agents implicats, amb l'acceptació d'uns principis i objectius comuns que, pretenen afavorir un correcte desenvolupament social i econòmic de la ciutat, millorant la situació actual.

En el marc d'aquest procés el passat dia 9 de març va tenir lloc una sessió adreçada als comerciants i restauradors del municipi. A continuació es recullen els resultats d'aquesta sessió.



2- RESULTATS DE LA SESSIÓ

La sessió es va centrar en quatre temes clau des del punt de vista dels comerciants:

- eixos comercials;
- càrrega i descàrrega (horaris, places i ubicació);
- zona blava (horaris, places i ubicació);
- vehicles elèctrics per al transport de mercaderies.

2.1. Eixos comercials

El Masnou presenta un condicionant estructural rellevant per a la mobilitat, derivat de la configuració urbana del municipi: carrers estrets, amb molta pendent i amb problemes d'accessibilitat, entre d'altres.

En aquest sentit, s'assenyala que hi ha carrers on les voreres són estretes, però on tampoc no és possible ampliar-les sense perdre places d'aparcament. Per exemple, al carrer Almeria, si s'amplien les voreres caldria eliminar aparcament, i es considera que tampoc no n'hi ha sobrant.

També es posa de manifest la dificultat d'aparcar en algunes zones del municipi, com ara Ocata i Sant Miquel. Aquesta situació provoca conductes incíviques i mals aparcaments.

Pel que fa als espais de prioritat per a vianants, s'indica que sovint no són respectats per molts vehicles, que hi circulen a velocitats elevades i no tenen prou en compte els vianants. S'esmenta, com a exemple, el cas del carrer Uruguai.

En relació amb l'ús de l'espai públic, es considera que les terrasses dels establiments de restauració haurien d'ocupar únicament l'espai que els correspon i no excedir-lo. Igualment, es remarca que, quan l'establiment està tancat, el mobiliari hauria de recollir-se i no continuar ocupant l'espai públic. Segons la normativa, no s'hauria de deixar ocupant la via pública si es pot guardar dins l'establiment.

A la zona de la N-II es valora positivament que les voreres siguin prou amples. En aquest cas, però, s'identifica com a problema la circulació de vehicles de mobilitat personal (VMP),

especialment patinets, per la vorera i a velocitats elevades, fet que genera risc i molèsties als vianants.

Finalment, es planteja la necessitat de millorar l'enllumenat del carrer Sant Miquel. Tot i que recentment s'hi ha fet un canvi, es considera que la il·luminació continua sent insuficient.

2.2. Càrrega i descàrrega (horaris, places i ubicació)

Un dels principals elements assenyalats és la manca d'estandardització dels horaris de càrrega i descàrrega.

S'explica que el petit comerç només pot dur a terme les operacions de càrrega i descàrrega mentre l'establiment és obert. No les pot fer fora de l'horari comercial perquè disposa de poc personal, que ja assumeix jornades àmplies, i no és factible ampliar encara més aquest horari per fer aquestes tasques.

En canvi, només els grans distribuïdors, com ara ALDI, poden efectuar la càrrega i descàrrega fora de l'horari comercial, per exemple a les 6.00 h del matí.

Per tal d'avançar cap a una certa estandardització dels horaris de distribució, es proposa que l'Ajuntament elabori una llista de distribuïdors. Això permetria als proveïdors ser més eficients a l'hora de fer el repartiment i evitar haver de venir diverses vegades per lliurar mercaderies a comerços diferents.

Actualment, els horaris de les zones de càrrega i descàrrega són molt diversos. En algunes zones són de 9.00 a 13.00 h, una franja que es considera insuficient. En d'altres, com a la zona de Sant Miquel, l'horari és de 9.00 a 21.00 h. També s'indica que hi ha proveïdors que han de venir en franges diferents segons el tipus de comerç, com passa, per exemple, a la zona d'Ocata o a la N-II.

Com a proposta, s'apunta que caldria valorar la tipologia de comerç existent a cada zona i les necessitats específiques que se'n deriven, atès que no és el mateix donar servei a establiments de restauració que a botigues de roba. Alhora, però, també es reconeix que aquesta adaptació és complexa, perquè hi ha zones amb una elevada mixtura comercial. En paral·lel, s'assenyala que establir una franja horària més estandarditzada també podria ajudar. En termes generals, es considera que l'horari de càrrega i descàrrega hauria de ser de 8.00 a 20.00 h per cobrir tota la franja necessària, tot i que també s'admet que entre les 19.00 i les 21.00 h pràcticament no s'hi fa activitat.

Pel que fa a la dotació de places, es considera que hi ha força zones de càrrega i descàrrega, però que, malgrat això, encara hi ha àrees del municipi on en caldrien més.

També es remarca que, en algunes ocasions, aquestes zones no estan prou ben ubicades. Com a exemple, s'esmenta la zona de la N-II, on la presència del “quitamiedos” obliga la persona que fa la càrrega i descàrrega a caminar per la carretera. Igualment, s'indica que cal evitar situar aquestes places davant de terrasses de bars i restaurants, ja que això dificulta la descàrrega perquè no hi ha prou espai.

Un altre aspecte destacat és la indisciplina viària. Es denuncia que moltes persones ocupen les zones de càrrega i descàrrega sense fer-ne aquest ús. Tot i que la policia local hi realitza força controls, sovint les persones usuàries es queden dins del vehicle o l'estan vigilant, el retiren quan arriba la policia i, un cop aquesta marxa, tornen a ocupar la plaça.

Segons s'indica, aquesta situació s'agreuja durant l'estiu, quan augmenta l'incivisme i les places de càrrega i descàrrega són ocupades amb més freqüència per persones que van a la platja, especialment en zones com Ocata.

Finalment, es valora que el sistema de disc horari no funciona, perquè la ciutadania no el respecta. També es considera que, encara que aquest sistema es digitalitzés mitjançant una aplicació, probablement tampoc no es respectaria.

2.3. Zona blava (horaris, places i ubicació)

En relació amb la zona blava, s'assenyala que en manca al carrer Almeria, tot i que els veïns i veïnes de la zona no la volen.

També es considera que hi ha zones blaves que no tenen gaire sentit, com ara a l'entorn del carrer Puerto Rico.

Es valora positivament la possibilitat d'aparcar a la zona blava durant 30 minuts mitjançant el disc horari.

Així mateix, es considera adequada la diferenciació d'horaris entre l'estiu i l'hivern. A l'estiu, la zona blava funciona cada dia de la setmana, de dilluns a diumenge, mentre que a l'hivern només funciona de dilluns a dissabte.

Pel que fa a la zona verda, alguna de les persones participants no acaba de veure el sentit a dividir el municipi en quatre sectors diferenciats —A, B, C i D—, tot i que s'explica que aquesta divisió respon a la voluntat d'equilibrar l'oferta d'aparcament amb el parc de vehicles.

Assenyala que aquest model de zona verda per àmbits no funciona prou bé, especialment en les zones limítrofes, i que sovint els veïns i veïnes no el respecten.

2.4. Vehicles elèctrics per al transport de mercaderies

Pel que fa al repartiment de mercaderies d'última milla, es considera que sí que es podrien utilitzar vehicles elèctrics. Tanmateix, s'assenyala que aquesta opció depèn del tipus de producte transportat i del seu volum.

En el cas dels paquets vinculats a compres en línia, es considera que normalment es podria fer el repartiment amb bicicleta elèctrica. En canvi, si es tracta de la distribució de caixes de begudes, aquesta opció no seria viable. Pel que fa als productes frescos, de mercat o de supermercat, s'apunta que podrien constituir un àmbit potencial per a l'ús de vehicles elèctrics de distribució.

Finalment, es planteja que seria positiu promoure un centre de distribució logística al municipi, on tots els proveïdors poguessin descarregar els seus productes i, posteriorment, els comerços anessin a recollir-hi les seves mercaderies. Segons s'exposa, això beneficiaria especialment les empreses de distribució, ja que el cost del transport en combustible es concentra sobretot en la circulació urbana. Si aquesta es reduís o s'evités, també disminuirien de manera significativa tant els costos com la contaminació ambiental.