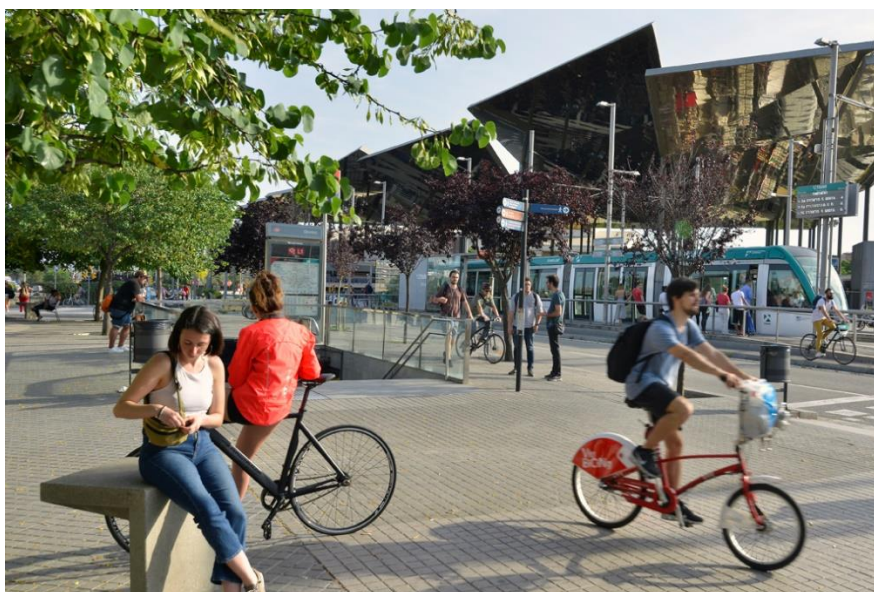


La PTP ve adecuados los objetivos del nuevo Plan de Movilidad Urbana de Barcelona, pero hay que concretar cómo se reducirá el tráfico



Compartimos el objetivo de reducir en un 25% en viajes motorizados, pero el plan no incluye las medidas de restricción que lo harían posible

El PMU debería hacer referencia a la figura del peaje urbano de contaminación o toxicidad

Respecto al transporte público carece un plan de medidas potente para captar más viajeros, que esté a la altura de los objetivos del plan

El Ayuntamiento de Barcelona aprobará hoy el nuevo Plan de Movilidad Urbana (PMU), el documento marco que debe regir la movilidad en Barcelona durante los próximos cuatro años. Desde la PTP consideramos que las medidas que contiene son positivas y avanzan en la buena dirección, pero que resultan insuficientes para responder a los retos que la ciudad necesita en la actualidad y para alcanzar la reducción del tráfico que indica el propio plan. Un 25% menos de los viajes motorizados actuales es un reto ambicioso que compartimos plenamente, y que implicaría cumplir por fin con la legislación europea en materia de contaminación atmosférica como primer paso para alcanzar el nivel recomendado por la OMS. Sin embargo, consideramos que esta reducción del 25% no se puede conseguir sin que haya medidas de restricción física o económica de la movilidad privada.

Precisamente por la ambición de este objetivo, echamos de menos en el PMU referencias concretas a las medidas que deben hacerlo posible. La calendarización que se ha dado de los Ejes Verdes (de momento sólo cuatro calles del ensanche) conllevará un impacto anecdótico sobre la reducción global de los viajes en vehículo privado por este mandato, tampoco se plantean las supermanzanas como estrategia de reorganización de la movilidad por el total de la ciudad, y en conjunto las pacificaciones u otras medidas similares presentadas no implican una restricción del vehículo privado motorizado que permita alcanzar este objetivo. Tampoco se concreta el impacto de medidas como la interconexión de los tranvías por la Diagonal, las mejoras de la Nueva Red Bus o la pacificación de ejes estratégicos.

El PMU no contiene ninguna mención a un peaje urbano de contaminación o toxicidad. Si bien, este instrumento puede tomar diferentes formulaciones y necesita de un acuerdo institucional más allá de la administración local, resulta extraño que el PMU ni siquiera plantee su debate y análisis, cuando es un instrumento que puede tener un gran impacto sobre la reducción de la movilidad en vehículo privado y además, hace tiempo que es objeto de debate en la prensa, en los movimientos sociales y en el ámbito académico. De hecho, el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana 2019-2024 de la AMB, en un escenario de finalización de las concesiones de las vías de alta capacidad, considera que un peaje metropolitano en el ámbito ZBE Rondas convierte como un mecanismo para avanzar hacia la sostenibilidad. Por su parte, el PDM 2020-2025 de la ATM, documento de referencia de los planes de movilidad urbana,

Por otra parte, consideramos que las medidas sobre transporte público incluidas en el PMU son excesivamente genéricas y no se corresponden con el objetivo de dar un salto en la captación de nuevos usuarios. Hay que cuantificar qué captación harán los diversos modos de transporte público sobre el tráfico privado. La racionalización de los recursos existentes es siempre necesaria, pero no garantiza por sí sola incremento de viajeros. La innovación tecnológica del transporte a la demanda puede permitir rediseñar la actual red de bus de barrio que muestra actualmente varias ineficiencias. En un contexto de emergencia climática, echamos de menos estudios para ampliar la red de tranvías además ejes de la ciudad. Asimismo, proponemos la incorporación al PMU de dos estrategias infraestructurales para el transporte público:

- modelo urbano de carril bus ancho y segregado, con un esquema legible y seguro tanto para las calles unidireccionales como bidireccionales, fomentando el uso de carriles centrales y no laterales cuando se pueda siguiendo el modelo del tranvía.
- modelo de terminales y puntos de intermodalidad de los autobuses interurbanos que acceden a Barcelona.

El PMU aborda medidas que tienen como finalidad la ampliación de la regulación del aparcamiento de los vehículos de cuatro ruedas en la calzada, y se prevé llegar hasta el 90%. Creemos que es una medida necesaria y celebramos su incorporación. Sin embargo, se trata de una medida que posiblemente conllevará un traspaso modal relativamente reducido. Hay que tener en cuenta que, en cuanto a los desplazamientos por motivo trabajo con destino Barcelona, los datos de la EMEF constatan que en el 49% de los desplazamientos se aparca en un aparcamiento reservado en destino en un 12% en parking en propiedad , alquiler o concesión.

Por el contrario, el PMU no aborda el hecho de bajar las motos de la acera. Es decir, no ya para hacer cumplir la normativa existente (que a pesar de los esfuerzos desde hace unos años para cambiar la situación, se continúa desobedeciendo masivamente a la ciudad), sino por plantearse un horizonte de aceras completamente libres de motos, más coherente con los tiempos actuales que una normativa que data de cuando la ciudad tenía menos motos de las actuales y que además ocupaban menos espacio, ya que los ciclomotores eran mucho más habituales (actualmente Barcelona cuenta con cerca de 266.000 motocicletas y ciclomotores censadas) . Hay que recordar que liberar las aceras de las motos fue un compromiso electoral de todas las fuerzas políticas en el debate electoral organizado por la PTP, el BACC, Catalunya Camina y la Plataforma para la Calidad del Aire.

Una de las medidas incluidas en el PMU con más potencial de transformación es el establecimiento de la velocidad máxima de la ciudad en 30 km / h de forma genérica, más coherente con la anchura de carriles existentes y la necesidad de reducir los efectos de los accidentes los principales vehículos implicados: motos y coches. Al mismo tiempo hay que evitar que esta medida perjudique la velocidad comercial del transporte público con ondas verdes adecuadas y posibles excepciones de velocidad máxima sobre bus y tranvía cuando las condiciones viarias lo permitan. Valoramos muy positivamente esta previsión de limitación de velocidad, que no debe ser desvirtuada por las excepciones que se impongan, pero advertimos que el incumplimiento generalizado de los límites de velocidad en la ciudad, tanto en las vías donde ya opera esta norma (desconocida para buena parte de los conductores) como en otras vías con límites superiores, hace temer por la efectividad de esta medida. Será necesaria mucho trabajo por parte de la Guardia Urbana para llevar a cabo este objetivo.

En conjunto, desde la PTP coincidimos en los objetivos establecidos en el PMU, pero consideramos que no presenta instrumentos efectivos suficientes para su cumplimiento, lo que indica al mismo tiempo una falta de ambición y de rigor técnico. El PMU es el documento marco de todas las políticas de movilidad en la ciudad, una cuestión de gran importancia para el bienestar de Barcelona y que merece que se le otorgue la máxima prioridad. De las medidas que contenga depende la garantía de varios derechos, cuestiones cruciales para la salud pública, la accesibilidad y el propio derecho a la movilidad de todos. En el contexto actual de pandemia, tener un PMU ambicioso es más importante que nunca. Por primera vez, después de años sucesivos de aumento de usuarios de todos los medios de transporte público, estamos viendo un repunte de la movilidad privada a revertir inmediatamente.

Dentro del periodo de información pública que ahora se abre, la PTP presentará alegaciones sobre los aspectos del PMU que hemos señalado como insatisfactorios. Al mismo tiempo, reclamamos al gobierno de la ciudad y los partidos que han de aprobar definitivamente este Plan que hagan lo posible para que el PMU esté a la altura de los retos que afronta Barcelona.

Para más información, contactar con Daniel Pi (678675651) o Nuria Pérez (686084984)