

Barcelona, 26 de octubre de 2023

El futuro de la movilidad sostenible está en crisis



La movilidad sostenible da pasos atrás: se plantea el uso de motos en el carril bus, se amenaza con hacer desaparecer carriles bici, se mantienen las motos en las aceras, se prohíben de forma indefinida los Vehículos de Movilidad Personal en el transporte público, se imponen fechas de caducidad irrisorias a títulos mensuales y trimestrales y el aeropuerto sigue "necesitando" ampliarse a expensas del ecosistema.

La coincidencia de varios anuncios y declaraciones en pocos días de diferencia conforma una ola de malas noticias para la movilidad sostenible

Las diferentes administraciones y grupos de interés parecen no trabajar por los objetivos de sostenibilidad y justicia social que teóricamente dicen defender

En los últimos días, desafortunadamente hemos conocido varias malas noticias por la movilidad sostenible. Las diferentes medidas anunciadas por administraciones como el Ayuntamiento de Barcelona, la ATM o el Servicio Catalán de Tráfico, así como las declaraciones de grupos de influencia como Foment, a pesar de tener diferentes grados de gravedad e impacto, coinciden en una ola de lo que son, a nuestro juicio, pasos atrás.

Los índices de calidad del aire de Barcelona no son, ni mucho menos, los deseables y recomendados por la OMS, el cambio climático sigue lejos de frenarse y las desigualdades por razón de accesibilidad a servicios básicos todavía no reducen. Por eso, las medidas que perjudican a los modos más sostenibles (transporte público y movilidad activa), no hacen, sino promover y propiciar el traspaso modal hacia el vehículo privado (coche y avión) y son una opción pésima para nuestro presente y futuro.

El Servicio Catalán de Tráfico plantea que las motos puedan utilizar el carril bus

El pasado 20 de octubre el Servei Català de Trànsit declaró que veía con buenos ojos que las motos puedan utilizar los carriles Bus y Bus-VAO, tanto en la entrada de Barcelona como también dentro de la ciudad.

Desde la PTP hace tiempo que pedimos precisamente que es necesario proteger los carriles bus para evitar invasiones de vehículos no autorizados, que ralentizan la velocidad del bus (que, en la ciudad de Barcelona, hace años que no aumenta) y hacen el transporte público menos atractivo.

Así pues, una medida solo tendrá como efecto el empeoramiento del servicio de transporte público por carretera, y, por tanto, la vemos contraria a los objetivos supuestamente compartidos en pro de la movilidad sostenible.

Imponer fecha de caducidad a los títulos mensuales y trimestrales complica la vida a las personas usuarias

La ATM de Barcelona anunció la caducidad de los títulos de transporte de 2023 para el 15 de enero de 2024, independientemente de una eventual modificación de tarifas, la subida de tarifas y de la propia duración de los títulos. Con esta imposición, los títulos trimestrales y mensuales no podrán ser usados por completo si la fecha de validación es a finales de diciembre, en el caso de los mensuales, o a partir de finales de octubre, en el caso de los trimestrales.

Anteriormente, **los títulos eran válidos hasta febrero del año siguiente**, con la excepción de los títulos trimestrales que tenían validez hasta el mes de marzo, lo que permitía **que el título fuera usado completamente**.

Desde la PTP no le encontramos ningún sentido a que la T-usual y la T-joven tengan una fecha de caducidad que no sea la del mismo billete, siempre que haya sido validado durante el año 2023. Esta medida solo sirve para dificultar la información que reciben las personas usuarias, además de significar un claro agravio porque implica hacer pagar a los usuarios que compren estos títulos a finales de año por una duración que no será la propia de los títulos.

La prohibición indefinida del acceso de los vehículos de movilidad personal al transporte público seguirá enviando usuarios al vehículo privado

La ATM de Barcelona anunció la prohibición indefinida del acceso de VMP al transporte público. Esta prohibición, que recordamos **debía ser de 6 meses y temporal** mientras se encontraban las vías para garantizar seguridad y convivencia en el transporte público, compromete el futuro de la intermodalidad del transporte público.

No debemos olvidar que desde el desconfiamiento, muchas de las personas usuarias del transporte público utilizan los VMP para realizar desplazamientos de última milla, ahorrándose algunos minutos en el trayecto. **La intermodalidad entre los VMPs y el transporte público ha contribuido al cambio modal del vehículo privado** a una combinación de movilidad atractiva y asequible.

Además, gran parte de la movilidad generada por esta intermodalidad es laboral o por estudios, como alternativa a la oferta insuficiente de transporte público en algunas zonas, o bien como alternativa al vehículo privado, que tiene un coste mucho mayor que no puede ser asumido por personas con rentas más bajas.

Desde la PTP, compartimos la inquietud por los incidentes que han ocurrido y vemos con buenos ojos algún tipo de regulación para asegurar la seguridad y la gestión de espacio en el transporte público, pero nos cuesta imaginar que no pudiera haber soluciones basadas en la homologación de los patinetes, prohibiciones solo en horas punta, vagones específicos donde poder llevar a los VMPs y vagones donde no, etc.

La Asociación de Usuarios para la Movilidad Personal (AUMP) ha convocado una concentración en la plaza de los Països Catalans de Barcelona para el próximo 28 de octubre, a la que nos sumamos.

El debate sobre la ampliación del Aeropuerto del Prat sigue activo

La patronal no desiste en su voluntad de incrementar el tráfico aéreo de la ciudad de Barcelona y propone una ampliación de 840 metros por encima de la laguna de la Ricarda, con una pista elevada con pilones.

Recordemos que este **debate está abierto desde el verano de 2021**, con la "necesidad" de ampliar el aeropuerto, ya que "no hay alternativas". Desde la PTP elaboramos un [informe](#) donde, precisamente, anunciábamos diferentes alternativas de reducción de vuelos de radio corto, así como la introducción de viajes nocturnos para trayectos largos, reduciendo considerablemente el número de vuelos actuales.

Desde Ecologistas en Acción se ha presentado también un [estudio](#) de las mismas características con propuestas similares a las presentadas por la PTP hace dos años. Con estas propuestas sobre la mesa, que son una realidad plausible, **es incoherente que no se esté estudiando una alternativa verde real a la ampliación del aeropuerto** de la ciudad.

El carril bici de la Vía Augusta se juzga antes de poder ser usado

El 19 de julio, se inauguró el carril bici de Via Augusta, con el apoyo de numerosos colectivos y entidades en defensa y promoción de la bici. Días más tarde, desde el Ayuntamiento de Barcelona, se habla de reevaluar el carril bajo la premisa de que es un carril "polémico" y que causa colapsos importantes en el tráfico.

Este "polémico" carril bici ha sido **financiado con los fondos Next Generation y con presupuestos participativos**, es incomprensible que ahora se cuestione su necesidad y se plantee un trazado alternativo.

El sábado 21 de octubre, entidades y vecindario salieron a la calle para reclamar que **esta infraestructura, reclamada desde hace 15 años, no puede verse modificada por el gusto de unos pocos**. Es incomprensible cómo con menos de 3 meses de análisis de funcionamiento se puede analizar su uso e implementación.

La Ordenanza Municipal de Circulación Vehículos sigue dejando fuera la regulación de las motos en la acera

Desde las entidades en pro de la movilidad sostenible y segura hemos ido haciendo seguimiento de la ordenanza, reclamando la necesidad de **hacer cumplir la ley con respecto a las motos en acera**. Actualmente, la ordenanza contempla el aparcamiento en batería en las aceras de más de 6 metros, en paralelo entre alcorques a las de entre 3 y 6 metros, etc. aunque la ley estatal de tráfico prohíbe el aparcamiento de los vehículos a motor sobre las aceras.

El espacio público debe ser dedicado a las personas y la movilidad sostenible, no puede ser que cada día haya en Barcelona cerca de 90.000 motos mal aparcadas. Se calcula que este espacio equivale a unos 26.000 metros cuadrados de espacio público, contribuyendo a crear situaciones de riesgo.

La modificación de esta ordenanza (que ya estaba pendiente de aprobarse desde antes de las elecciones municipales) **no contempla en ningún caso regular este aparcamiento**. Desde las entidades exigimos que se incluya y acabe con el incumplimiento sistemático de la normativa.

Todas estas propuestas y medidas han sido anunciadas en algo más de una semana. Como siempre, vamos a la contra de Europa, **mientras unos hablan de viajar menos otros quieren recuperar el espacio para el vehículo privado motorizado**.