

Barcelona, 26 de abril de 2024

17 prioridades para Catalunya en materia de movilidad para los próximos 4 años

Con el horizonte puesto en las próximas elecciones al Parlament de Catalunya, que tendrán lugar el 12 de mayo, y frente a los retos actuales y futuros que plantea la movilidad, es imprescindible adoptar un enfoque integral y sostenible para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, proteger el medio ambiente y garantizar una movilidad segura y accesible para todos.

Con esta visión en mente, diversas entidades relacionadas con la movilidad sostenible presentamos las siguientes propuestas en materia de movilidad para los próximos 4 años. Este conjunto de medidas surge de la necesidad de promover un sistema de transporte público eficiente, fomentar el uso de modos de desplazamiento sostenibles como la bicicleta y el desplazamiento a pie, mejorar la seguridad vial, garantizar la accesibilidad para personas con diversidad funcional e implementar políticas que fomenten una movilidad más respetuosa con el medio ambiente. A través de estas propuestas, se busca construir un entorno urbano e interurbano más inclusivo, seguro y sostenible, adaptado a los retos del siglo XXI y al bienestar de todos los ciudadanos de Cataluña.

Las 17 prioridades en materia de movilidad sostenible

- 1. Despliegue de la integración tarifaria en todo el territorio catalán, incluyendo la tarificación social.** Es necesario garantizar este 2024 la integración de todos los municipios catalanes de Cataluña en una Autoridad Territorial de Movilidad (ATM), así como, el despliegue total del sistema de pago T-movilidad para mejorar la accesibilidad y la eficiencia del transporte público. Es imperativo impulsar una tarificación social integrada del transporte público común en toda Cataluña.
- 2. Plan de servicios de cercanías y replanteamiento del R-Aeropuerto.** Diseñar un plan de servicios para Cercanías enfocado a permitir una mejora global del servicio en todas las líneas, reevaluando el proyecto del R-Aeroport, teniendo en cuenta el acuerdo para el traspaso de Cercanías y las necesidades actuales de movilidad.
- 3. Garantizar la calidad del servicio y la accesibilidad del autobús interurbano por carretera.** A la vista de las próximas concesiones de servicios de transporte previstas para 2028, es fundamental establecer disposiciones legales que garanticen la calidad del servicio independientemente de los términos contractuales específicos. Es necesario asegurar una mejora continua en la prestación de los servicios de transporte, independientemente de los cambios en las concesiones y contratos de gestión, y actualizar el mapa de servicios.

4. **Levantar la prohibición de entrada de patinetes y otros Vehículos de Movilidad Personal (VMP) eléctricos en el transporte público.** Es necesario fomentar la multimodalidad y la intermodalidad con una regulación adecuada para garantizar la seguridad de las personas usuarias y la convivencia en el transporte público de estos vehículos, como la definición de espacios específicos en los vagones diferenciados de los espacios PMR.
5. **Desarrollar políticas de tarificación en el vehículo privado que sirvan para financiar el transporte público colectivo y la movilidad sostenible, en el marco del despliegue de la Ley 21/2015 de financiación del transporte público de Cataluña.** Implementar políticas como el peaje urbano y zonas de bajas emisiones (ZBE) para reducir la contaminación y mejorar la calidad del aire. En colaboración con el Estado, la Generalitat debería trabajar activamente para recuperar los peajes en vías de alta capacidad para regular el tráfico y promover alternativas de transporte más sostenibles.
6. **Redacción y aprobación de todos los Planes Directores de Movilidad (pdM) a las diversas Autoridades Territoriales de la Movilidad de acuerdo con la Ley 9/2003 de la movilidad.** Actualmente, sólo disponemos del pdM del ámbito SIMMB que realiza la ATM de Barcelona. Estos planes son vitales para definir las políticas de movilidad sostenible, así como para definir las prioridades en infraestructuras y servicios de transporte en cada veguería.
7. **Expansión y mejora de la red de vías pedaleables entre municipios.** Aumentar y mejorar la infraestructura actual, garantizando que sea ancha y segura. El objetivo es facilitar la movilidad diaria interurbana en Cataluña y promover el cicloturismo en el conjunto del país. Es necesaria una plena colaboración y una corresponsabilidad financiera entre la Generalidad de Cataluña, las ATM y los titulares de las vías, para desplegar esta red.
8. **Crear e integrar espacios de aparcamiento seguro de alta capacidad para bicicletas y VMP en las ciudades y municipios.** Establecer espacios de aparcamiento seguro en las estaciones de tren, autobuses y nodos intermodales, facilitando la intermodalidad bicicleta-transporte público. También en la red de aparcamientos públicos, garajes privados existentes, espacios comunes de las comunidades de vecinos, zonas de gran afluencia, centros comerciales e instalaciones públicas.
9. **Crear un programa nacional de financiación y ayudas para la movilidad en bicicleta.** Apoyar a las empresas y personas autónomas para impulsar la movilidad en bicicleta, mediante bonificaciones fiscales y alicientes económicos a las personas empleadas.
10. **Mejorar el acceso a los polígonos de actividad económica y grandes centros generadores de movilidad.** Implementar políticas para mejorar el acceso a pie y en bicicleta a los polígonos y reducir la dependencia de los vehículos privados. Activar planes de desplazamiento a empresa que incluyan mejoras significativas en el acceso con movilidad activa así como transporte público. Y necesario que todas las ATM, en colaboración con los municipios, aceleren estas políticas, y que desde la Generalitat se dé el apoyo técnico y económico necesario.

- 11. Trabajar con los municipios para prohibir el estacionamiento de motos en las aceras en cumplimiento de la normativa vigente.** Pese a las normativas existentes, el estacionamiento ilegal de motos en las aceras sigue siendo un problema, ocupando espacio público y generando riesgos. Además, es un claro incentivo de la movilidad motorizada a través del medio de transporte que tiene la tasa de siniestralidad más elevada.
- 12. Trabajar para implementar una velocidad real de 30 km/h en más municipios.** Reducir los límites de velocidad en áreas urbanas y residenciales por la mejora de la seguridad vial, convivencia más segura entre peatones y vehículos, y reducción de las emisiones contaminantes y el ruido del tráfico así como acabar con el acoso a la micromovilidad. Establecer límites de velocidad teniendo en cuenta la seguridad y salud de las personas, en lugar de la capacidad de los vehículos.
- 13. Compromiso con la visión cero víctimas.** Incorporar la seguridad vial en cualquier acción de movilidad, impulsando un compromiso político al más alto nivel de aplicar la visión cero a víctimas en las acciones de movilidad. La movilidad sólo puede ser sostenible si es segura. Declarar la incompatibilidad entre conducción segura y consumo de alcohol y otras drogas.
- 14. Educación para la movilidad sostenible y segura en todo su ciclo vital.** Abordando temas como la seguridad vial, el uso responsable de los medios de transporte y la conciencia sobre los impactos ambientales.
- 15. Garantizar el buen desarrollo del Decreto 209/2023.** Éste aprueba el Código de Accesibilidad de Cataluña, que despliega la Ley de Accesibilidad (aprobada en 2014), para garantizar la autonomía, la igualdad de oportunidad y la no discriminación de las personas con discapacidad (promoviendo la elaboración de los Planes de Accesibilidad Municipal) y en los Medios de Transporte (garantizando el derecho a la movilidad en todos los medios de transporte) y en los Productos y Servicios (garantizando la interacción y el uso donde la comunicación es transversal y muy importante). Pedimos asegurar también que la transferencia de las competencias de Cercanías RENFE en Cataluña garantice la accesibilidad universal a los edificios, infraestructuras, vehículos, productos y servicios -tanto existentes como nuevos- de la red de transporte.
- 16. Garantizar el derecho a la movilidad con un trabajo transversal y coordinado de la accesibilidad en todos los ámbitos y niveles para asegurar la cadena de accesibilidad y su mantenimiento.** Esto incluye la actualización de todas las concesiones públicas y contratos vigentes con los parámetros de accesibilidad actuales. Es necesario también un protocolo unificado hacia el bus interurbano y el transporte bajo demanda, para avanzar en la mejora de la accesibilidad en toda Cataluña y erradicar las desigualdades territoriales.
- 17. Finalizar el estudio de las propuestas de tren-tramo en el territorio catalán y plantear una hoja de ruta.** Garantizar el estudio de viabilidad de las diferentes iniciativas y definir los siguientes pasos, concretamente realizar las reservas de suelo de las alternativas seleccionadas.