

PER UNA CIUTAT DE CONSENS I DE FUTUR

La ciutat ha d'oferir una oferta de qualitat en tots els diferents modes de transport, especialment en el transport públic, amb coordinació intermodal i incorporant la mobilitat compartida. La bicicleta no pot ser el vehicle principal en el qual l'Ajuntament de Barcelona basi essencialment la mobilitat a la ciutat. És poc realista. És irreal.

El que cal és més seny, pragmatisme i sentit comú, i menys oportunisme. La ciutat necessita anar recuperant l'activitat econòmica, el seu dinamisme i vitalitat, al mateix temps que es protegeix la seguretat sanitària. El vehicle privat i compartit tindran un paper bàsic en la ciutat com a conseqüència dels requeriments i limitacions de la mobilitat per la COVID 19.

Cal afavorir una política de renovació del parc de vehicles que faci de la millora ambiental un dels seus objectius bàsics, i que serveixi com a revulsiu per a la indústria de l'automoció en aquests moments d'incertesa. La greu recessió econòmica en la qual estem fa que sigui necessària la revisió de la política actual de mobilitat i de la darrera reforma de la normativa local, atès que, sense els ajuts públics escaients, no serà possible el finançament i l'adquisició de nous vehicles.

La política i normativa de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona constitueix un obstacle per a la recuperació econòmica i imposa càrregues addicionals als treballadors per compte aliena i autònoms, dificultant l'accés al seu lloc de treball, en un moment que ha augmentat el nombre de treballadors afectats per Expedients de Regulació Temporal d'Ocupació. Molts autònoms no podran tornar a obrir les seves empreses i l'atur ha augmentat de forma exponencial per la parada obligada de l'economia que ha paralitzat sectors cabdals de la ciutat i de la seva àrea metropolitana.

L'Ajuntament està obligat a donar solucions i no a donar problemes com sembla que es capfica el govern d'Ada Colau. El progressiu retorn de la normalitat s'ha de fer amb una mobilitat eficient que protegeixi els ciutadans enfront del contagi de la Covid-19 i que faciliti els desplaçaments a la feina, sense requerir temps excessivament llargs per el transport.

La creació d'una ciutat acollidora amb menys trànsit i amb millor transport públic és desitjable, però no a través de la imposició de mesures irrealistes que només aconseguiran augmentar el col·lapse de Barcelona i, per tant, incrementar la pol·lució, just allò que es pretén evitar.

Demaneu obrir un debat seriós sobre la qüestió, sense imposicions que malmetin el futur de la nostra ciutat. La transformació verda de Barcelona és un objectiu comú, però la transformació ha de ser pactada i gaudida. Si l'Ajuntament opta per la imposició fracassarà i fracassarà Barcelona. No callarem davant d'aquesta actuació irresponsable.

L'Ajuntament de Barcelona ha estructurat la mobilitat a la ciutat basada en l'ús del transport públic i de sistemes de mobilitat activa individual, com caminar o anar en bicicleta i en sistemes compartits de mobilitat personal. S'exclou, explícitament, una mobilitat d'ús ampli com la utilització de vehicles privats o compartits. No tothom té la sort -de la qual, presumiblement, gaudeixen els autors del pla- de treballar en el mateix municipi on viuen.

Barcelona és una ciutat amb moviment i el pla redactat en els despatxos no serveix al carrer. S'ha fet un pla que només aguanta el paper. Barcelona no l'aguanta.

Foment del Treball manifesta el seu rebuig total al programa per manca de realisme, parcialitat i, fins i tot, sectarisme davant les propostes de mobilitat necessàries per afrontar la COVID-19 i avançar cap a la nova normalitat. Un programa que fia tot a un transport públic que cal potenciar, però que pot tenir dificultats d'absorbir acuradament la demanda, especialment a les hores punta, ateses les restriccions sanitàries en les condicions del seu ús.

El transport públic és una eina essencial, però del tot insuficient. I en cap cas es podrà articular una solució efectiva mitjançant la bicicleta i l'anar a peu –prou important en el seu ús per a distàncies curtes– per a mitjanes distàncies i per al conjunt de la població.

L'establiment d'un conjunt d'actuacions en les principals arteries de la ciutat –en corredors, com Via Laietana, València, Consell de Cent, Gran Via, Avinguda Meridiana, per exemple– no es traduirà en un increment significatiu de l'ús d'altres models de transport. A més, afectarà la mobilitat motoritzada insubstituïble en el context de la COVID 19. Si es posen més restriccions al vehicle, la dificultat de mobilitat pot anar en el sentit contrari del que es busca, amb el risc de l'increment de la contaminació.

En la relació de Barcelona amb el seu entorn, la mobilitat privada té un paper fonamental i l'Ajuntament de la ciutat no té en compte, a més a més, ni la realitat metropolitana ni la catalana. Barcelona no és només una ciutat, és la capital de Catalunya, on milers de ciutadans entren i surten cada dia. El transport públic actual no té la capacitat d'absorbir aquest volum de moviments ni respon a les expectatives de les persones que ens visiten. Ni abans de la COVID-19 ni ara amb les necessàries mesures de seguretat. A més a més, els promesos pàrquings dissuasius són una entelèquia. Simplement, no existeixen.

Per tot això, el que cal, davant de la COVID-19 és posar en revisió la política i recent normativa de mobilitat, i més en un context econòmic de greu crisi econòmica, que dificultarà la renovació del parc de vehicles, especialment per a les famílies i autònoms sense capacitat financera.

Com diu l'Ajuntament de Barcelona *els objectius que es proposen en el seu Pla d'acció, diferenciant entre les mesures prèvies al desconfinament i les mesures per a l'inici del procés de desconfinament, són els eixos següents:*

- foment dels desplaçament a peu.
- mesures de millora i espai segur al transport públic.
- foment dels desplaçaments en bicicleta.
- evitar una mobilitat centrada en els vehicles contaminants.

I conclou que, *d'acord amb els objectius establerts es proposen un conjunt d'actuacions en l'espai públic ordenades en tres tipus d'espais: més espais per a vianants, millores per a l'autobús públic i nous corredors bici.*

Cal entendre que aquesta és una mobilitat esbiaixada, poc realista i desafortunada que ignora el vehicle privat i compartit.

1.- El vehicle privat està destinat a assumir un nou protagonisme mentre duri la pandèmia de la Covid-19 i es mantingui el risc de contagi. És un mitjà de transport segur davant de la pandèmia i moltes persones optaran per ell.

2.- El transport públic s'enfronta a un risc de saturació en veure's obligat a portar menys passatgers davant la necessitat d'haver de garantir una distància mínima entre les persones per evitar els contagis

Així mateix, cal desplegar una mobilitat intel·ligent gràcies a les noves tecnologies i a les noves realitats com, per exemple, el comerç electrònic, per la qual cosa, entre d'altres cal:

- la utilització de la tecnologia per afavorir la planificació dels viatges, i intentar evitar que els taxis i VTC'S circulin sense passatgers i aprofitar tot el potencial de la T- mobilitat.
- Optimitzar la mobilitat davant del comerç electrònic, reforçant una xarxa de punts de fraccionament de càrrega, als quals arriben les compres per la nit, i a l'endemà es distribueixen amb micromobilitat personal sostenible (amb la qual es redueixen les entregues fallides -logística absurda). Addicionalment, cal promoure un canvi de cultura de recollir les compres en un punt determinat
- Potenciar els aparcaments municipals com a *hub* de serveis a disposició de la ciutat per concentrar la diversitat de serveis de mobilitat: bicicletes, motos (amb o sense sharing), vehicles en rent-à-car i car-sharing, punts de recàrrega de vehicles elèctrics, punts de recollida de productes d'internet, distribució de la última milla sostenible,..
- Cal promoure una visió de la mobilitat no només des de l'àmbit de ciutat, sinó també des de la perspectiva metropolitana.

Foment del Treball demana a l'Ajuntament de Barcelona i als seus responsables que donin solució al risc de col·lapse del trànsit que es pot produir en l'àrea metropolitana els pròxims dies amb la desescalada del confinament. La nova política de mobilitat no pot passar, en cap cas, per ofegar la mobilitat privada. Demanem a l'Ajuntament que aturi tot el nou pla i que l'alcaldeessa, Ada Colau, convoqui amb urgència els agents socials i econòmics i els sectors implicats per acordar un pla que doni resposta a les necessitats de la ciutat. Volem una convocatòria ràpida i sense dilacions. Barcelona i els barcelonins no es poden permetre perdre més el temps. I el nostre govern municipal ha d'estar a l'altura i no amagar-se davant de projectes que no tenen sentit, no són realistes i són un obstacle per a la nostre recuperació.

Foment aposta per una ciutat de futur. No volem una ciutat irreal. Volem solucions i no problemes. Ara toca treballar per Barcelona. Cal lluitar per ser un referent en el món, no per ser un model fracassat, que és el que imposa l'Ajuntament de Barcelona.