

## POR UNA CIUDAD DE CONSENSO Y DE FUTURO

La ciudad tiene que ofrecer una oferta de calidad en todos los diferentes modos de transporte, especialmente en el transporte público, con coordinación intermodal e incorporando la movilidad compartida. La bicicleta no puede ser el vehículo principal en el cual el Ayuntamiento de Barcelona base esencialmente la movilidad en la ciudad. Es poco realista. Es irreal.

Lo que hace falta es más cordura, pragmatismo y sentido común, y menos oportunismo. La ciudad necesita ir recuperando la actividad económica, su dinamismo y vitalidad, al mismo tiempo que se protege la seguridad sanitaria. El vehículo privado y compartido tendrá un papel básico en la ciudad como consecuencia de los requerimientos y limitaciones de la movilidad por el COVID 19.

Se debe favorecer una política de renovación del parque de vehículos que haga de la mejora ambiental uno de sus objetivos básicos, y que sirva como revulsivo para la industria de la automoción en estos momentos de incertidumbre. La grave recesión económica en la cual estamos hace que sea necesaria la revisión de la política actual de movilidad y de la última reforma de la normativa local, dado que, sin las ayudas públicas oportunas, no será posible la financiación y la adquisición de nuevos vehículos.

**La política y normativa de movilidad del Ayuntamiento de Barcelona constituye un obstáculo para la recuperación económica e impone cargas adicionales a los trabajadores por cuenta ajena y autónomos, dificultando el acceso a su puesto de trabajo, en un momento en el que ha aumentado el número de trabajadores afectados por Expedientes de Regulación Temporal de Ocupación.** Muchos autónomos no podrán volver a abrir sus empresas y el paro ha aumentado de forma exponencial por la parada obligada de la economía que ha paralizado sectores capitales de la ciudad y de su área metropolitana.

El Ayuntamiento está obligado a dar soluciones y no a dar problemas como parece que se obceca el gobierno de Ada Colau. El progresivo retorno de la normalidad se tiene que hacer con una movilidad eficiente que proteja a los ciudadanos frente al contagio del Covid-19 y que facilite los desplazamientos al trabajo, sin requerir tiempos excesivamente largos por el transporte.

La creación de una ciudad acogedora con menos tráfico y con mejor transporte público es deseable, pero no a través de la imposición de medidas irreales que solo conseguirán aumentar el colapso de Barcelona y, por lo tanto, incrementar la polución, justo aquello que se pretende evitar.

Pedimos abrir un debate serio sobre la cuestión, sin imposiciones que malogren el futuro de nuestra ciudad. La transformación verde de Barcelona es un objetivo común, pero la transformación debe ser pactada y escalonada. Si el Ayuntamiento opta por la imposición fracasará y fracasará Barcelona. No callaremos ante esta actuación irresponsable.

**El Ayuntamiento de Barcelona** ha estructurado la movilidad en la ciudad basada en el uso del transporte público y de sistemas de movilidad activa individual, como andar o ir en bicicleta y en sistemas compartidos de movilidad personal. Se excluye, explícitamente, una movilidad de uso amplio como la utilización de vehículos privados o compartidos. No todo el mundo tiene la suerte -de la cual, presumiblemente, disfrutaban los autores del plan- de trabajar en el mismo municipio donde viven.

Barcelona es una ciudad con movimiento y el plan redactado en los despachos no sirve en la calle. Se ha hecho un plan que solo aguanta el papel. Barcelona no lo aguanta.

Foment del Treball manifiesta su rechazo total al programa por carencia de realismo, parcialidad y, incluso, sectarismo ante las propuestas de movilidad necesarias para afrontar el COVID-19 y avanzar hacia la nueva normalidad. Un programa que fía todo a un transporte público que hay que potenciar, pero que puede tener dificultades de absorber cuidadosamente la demanda, especialmente en las horas punta, atendidas las restricciones sanitarias en las condiciones de su uso.

El transporte público es una herramienta esencial, pero del todo insuficiente. Y en ningún caso se podrá articular una solución efectiva mediante la bicicleta y ir a pie –bastante importante en su uso para distancias cortas- para medias distancias y para el conjunto de la población.

El establecimiento de un conjunto de actuaciones en las principales arterias de la ciudad -en corredores, como Vía Laietana, València, Consell de Cent, Gran Vía, Avenida Meridiana, por ejemplo- no se traducirá en un incremento significativo del uso otros modelos de transporte. Además, afectará la movilidad motorizada insustituible en el contexto dea COVID 19. Si se ponen más restricciones al vehículo, la dificultad de movilidad puede ir en el sentido contrario de lo que se busca, con riesgo del incremento de la contaminación.

En la relación de Barcelona con su entorno, la movilidad privada tiene un papel fundamental y el Ayuntamiento de la ciudad no tiene en cuenta, además, ni la realidad metropolitana ni la catalana. Barcelona no es solo una ciudad, es la capital de Cataluña, donde miles de ciudadanos entran y salen cada día. El transporte público actual no tiene la capacidad de absorber este volumen de movimientos ni responde a las expectativas de las personas que nos visitan. Ni antes del COVID-19 ni ahora con las necesarias medidas de seguridad. Además, los prometidos parkings disuasivos son una entelequia. Simplemente, no existen.

**Por todo esto, lo que hace falta, ante el COVID-19 es poner en revisión la política y reciente normativa de movilidad**, y más en un contexto económico de grave crisis económica, que dificultará la renovación del parque de vehículos, especialmente para las familias y autónomos sin capacidad financiera.

Cómo dice el Ayuntamiento de Barcelona los objetivos que se proponen en su Plan de acción, diferenciando entre las medidas previas al desconfinament y las medidas para el inicio del proceso de desconfinament, son los ejes siguientes:

- *Fomento de los desplazamiento a pie.*
- *Medidas de mejora y espacio seguro al transporte público.*
- *Fomento de los desplazamientos en bicicleta.*
- *Evitar una movilidad centrada en los vehículos contaminantes.*

Y concluye en que, de acuerdo con los objetivos establecidos, se proponen un conjunto de actuaciones en el espacio público ordenadas en tres tipos de espacios: más espacios para peatones, mejoras para el autobús público y nuevos corredores bici.

Hay que entender que esta es una movilidad sesgada, poco realista y desafortunada que ignora al vehículo privado y compartido.

1.- El vehículo privado está destinado a asumir un nuevo protagonismo mientras dure la pandemia del Covid-19 y se mantenga el riesgo de contagio. Es un medio de transporte seguro ante la pandemia y muchas personas optarán por él.

2.- El transporte público se enfrenta a un riesgo de saturación al verse obligado a llevar menos pasajeros ante la necesidad de tener que garantizar una distancia mínima entre las personas para evitar los contagios.

Así mismo, se debe desplegar una movilidad inteligente gracias a las nuevas tecnologías y a las nuevas realidades como, por ejemplo, el comercio electrónico, por lo cual, entre otros hace falta:

- La utilización de la tecnología para favorecer la planificación de los viajes, e intentar evitar que los taxis y VTC'S circulen sin pasajeros y aprovechar todo el potencial de la T- movilidad.
- Optimizar la movilidad ante el comercio electrónico, reforzando una red de puntos de fraccionamiento de carga, a los cuales llegan las compras por la noche, y al día siguiente se distribuyen con micromobilitat personal sostenible (con la cual se reducen las entregas fallidas - logística absurda). Adicionalmente, hay que promover un cambio de cultura de recoger las compras en un punto determinado.
- Potenciar los aparcamientos municipales como hub de servicios a disposición de la ciudad para concentrar la diversidad de servicios de movilidad: bicicletas, motos (con o sin sharing), vehículos en levadura-à-carro y caro-sharing, puntos de recarga de vehículos eléctricos, puntos de recogida de productos de internet, distribución de la última milla sostenible.
- Promover una visión de la movilidad no solo desde el ámbito de ciudad, sino también desde la perspectiva metropolitana.

Foment del Treball pide en el Ayuntamiento de Barcelona y a sus responsables que den solución al riesgo de colapso del tráfico que se puede producir en el área metropolitana los próximos días con la desescalada del confinamiento. La nueva política de movilidad no puede pasar, en ningún caso, por ahogar la movilidad privada. Pedimos al Ayuntamiento que pare todo el nuevo plan y que la alcaldesa, Ada Colau, convoque con urgencia a los agentes sociales y económicos y a los sectores implicados para acordar un plan que dé respuesta a las necesidades de la ciudad. Queremos una convocatoria rápida y sin dilaciones. Barcelona y los barceloneses no se pueden permitir perder más el tiempo. Y nuestro gobierno municipal tiene que estar a la altura y no esconderse ante proyectos que no tienen sentido, no son realistas y son un obstáculo para la nuestra recuperación.

Foment apuesta por una ciudad de futuro. No queremos una ciudad irreal. Queremos soluciones y no problemas. Ahora toca trabajar por Barcelona. Debemos luchar por ser un referente en el mundo, no para ser un modelo fracasado, que es el que impone el Ayuntamiento de Barcelona.