

ACE 35

Electronic offprint

Separata electrónica

¿ES LA MOTO LA SOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD?

Josep Roca Cladera

Cómo citar este artículo: ROCA, J. *¿Es la moto la solución de los problemas de movilidad de la Ciudad?* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 12 (35): 11-14, 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.5821/ace.12.35.5362> ISSN: 1886-4805.

ACE

Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

c

ACE 35

Electronic offprint

Separata electrónica

IS THE MOTORCYCLE THE SOLUTION TO THE MOBILITY PROBLEMS OF THE CITY?

Key words: motorcycles; healthy mobility; electric vehicles; bicycles

ACE

Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

¿ES LA MOTO LA SOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD?

ROCA CLADERA, Josep¹

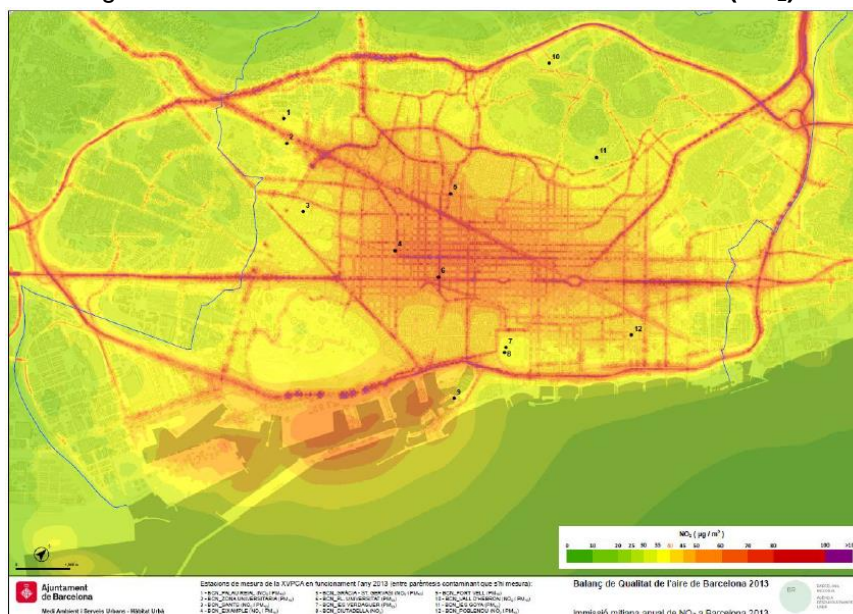
Remisión inicial: 01-10-2017

Remisión final: 29-10-2017

Palabras clave: motos; movilidad saludable; vehículos eléctricos; bicicletas

El Ayuntamiento de Barcelona ha declarado la guerra al coche. “El enemigo público número uno de la ciudad es el coche”². El objetivo, por tanto, es echar el coche de la ciudad. El motivo, en apariencia, es claro; en Barcelona el número de turismos es abusivo. Es lo que afirma, por ejemplo, David Bravo, asesor municipal en temas de movilidad y vivienda: “la densidad de coches de la capital catalana duplica la de Madrid, cuadruplica la de París y supone casi seis veces la de Londres”³. Densidad abusiva que estaría en el corazón de los elevados niveles de contaminación atmosférica y acústica de la ciudad. Política de movilidad, la de Barcelona, que es ejemplo para muchos países.

Figura 1. Contaminación Atmosférica de Barcelona (NO₂)



Fuente: Estrategia de Mejora de la Calidad del Aire de Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona y Barcelona Regional

¹ Dr. Arquitecto. Catedrático del Departamento de Tecnología de la Arquitectura, TA, de la Universidad Politécnica de Cataluña, UPC. Director del Centro de Política de Suelo y Valoraciones, CPSV. Director de la Revista ACE. Correo electrónico: josep.roca@upc.edu

² Entrevista a Pere Macias, *El País*, 16/08/2016.

³ David Bravo: “Más vivienda pública y menos vehículo privado”. *El Periódico*, 05/07/2017.

Frente a tamaño enemigo, la solución política municipal ha tenido dos frentes. Uno, oficial, dirigido al impulso del transporte público y la sostenibilidad⁴, y que ha tenido entre sus grandes objetivos la reducción de la contaminación acústica y atmosférica, la remodelación de la red de autobuses, las supermanzanas y el impulso de la bicicleta en la ciudad. Y el otro, extraoficial, consistente en *impulsar la sustitución del uso del automóvil por la motocicleta*, reduciendo de este modo la congestión viaria. El año 2011 el Ayuntamiento de Barcelona impulsaba el Plan Estratégico de la Moto 2011-2018, con el cual el consistorio buscaba que la moto ganase "prestigio y presencia en la ciudad, por tratarse del vehículo privado óptimo para una ciudad como Barcelona"⁵.

Sin embargo los datos estadísticos no parecen confirmar plenamente el diagnóstico municipal. El gran enemigo, el coche, no es tan fiero como lo pintan. A pesar del alarmismo de los datos anteriores, Barcelona tiene un porcentaje de automóviles per cápita similar a otras capitales europeas (véase tabla n. 1). Si atendemos al parque de vehículos matriculados suministrado por la Dirección General de Tráfico, la provincia de Barcelona tenía, en 2013, un total de 2.366.511 turismos, para una población de 5.541.000, 42,71 coches por habitante, claramente inferior a la Comunidad de Madrid, que con 3.254.153 turismos representaba un total de 50,10 coches per cápita. Si comparamos las ciudades mismas, Barcelona tendría en 2014, según datos de Eurostat, un total de 350,4 coches por 1000 habitantes, frente a 455,3 en Madrid⁶.

Tabla 1. Turismos per cápita de algunas ciudades europeas (2014)

Ciudad	Barcelona	Madrid	Milán	Roma	Londres	París	Ámsterdam	Estocolmo	Varsovia
Coches/1000 h.	350,4	455,3	547,1	701,7	293,8	225,5	256,6	361,6	564,8

Fuente: Eurostat

Ciertamente estos datos no dejan de ser preocupantes. Barcelona tiene aún muchos coches, pero a escala europea se encuentra en el segundo nivel, de los seis que clasifica Eurostat, de ciudades con menos coches (figura n. 2). Concretamente, dentro de las 82 ciudades europeas analizadas por Urban Audit (2015)⁷, Barcelona es la cuarta que menos utiliza el coche para ir al trabajo (un 20,2%), superada tan sólo por París, Zúrich y Estocolmo. De forma opuesta, Barcelona aparece como la ciudad que más utiliza el transporte público (un 51,2%), seguida de cerca por París, Estambul, Zúrich y Madrid⁸. Frente a estos modos de transporte, Barcelona se

⁴ Véase el Plan Municipal de Movilidad (2013-2108), que pretende impulsar una movilidad segura ("reducirla accidentalidad asociada a la movilidad"), sostenible ("facilitar el trasvase modal hacia los modos más sostenibles", "reducir la contaminación atmosférica derivada del transporte", "reducir la contaminación acústica derivada del transporte", "moderar el consumo de energía en el transporte y reducir su contribución al cambio climático", así como "aumentar la proporción del consumo de energías renovables y limpias"), equitativa ("fomentar usos alternativos de la vía pública" y "garantizar la accesibilidad al sistema de movilidad"), así como eficiente ("incrementar la eficiencia de los sistemas de transporte" e "incorporar las nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad").

⁵ "Barcelona lanza un plan para fomentar la moto y reducir un 30% su mortalidad", *La Vanguardia*, 11/03/2011

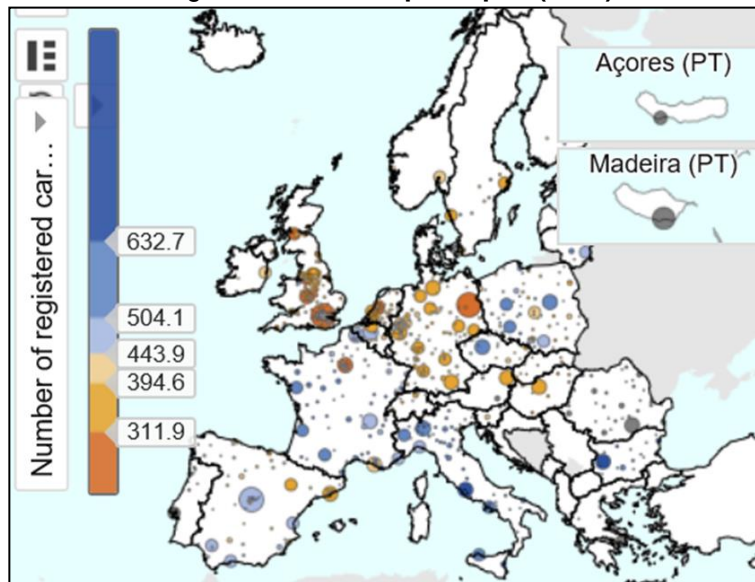
⁶ La diferencia entre estos datos y los suministrados por los asesores municipales proviene del equivocado concepto de *densidad* empleado por ellos. No se puede comparar Barcelona, con 100 km², y Madrid, con 600 km². Para obtener un indicador de densidad equivalente entre Barcelona y Madrid, se debería comparar la capital catalana con la almendra madrileña interior a la M30. Por el mismo motivo, no debería compararse Barcelona con Londres (1.570 km²), sino con Inner London.

⁷ <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>.

⁸ Si bien el indicador turismos por habitante es significativamente más adecuado que el de densidad (véase nota anterior), también plantea problemas atendiendo a la dimensión de las mismas. Barcelona, por ejemplo, difícilmente puede ser comparada con Madrid en cuanto al transporte público. De hecho si comparáramos el área metropolitana en su conjunto, probablemente nos encontraríamos que Madrid tiene un mejor y más eficiente sistema de transporte público que Barcelona.

encuentra en el lugar 34 (un 23,3%) en el ranking de ciudades que se desplazan más andando al lugar de trabajo, así como en el 36 (con un 5,4%) en el del uso de la bicicleta.

Figura 2. Turismos per cápita (2014)



Fuente: Eurostat

De lo que no da cuenta la estadística comunitaria es del *parque de motocicletas*, ni tampoco de su *uso*. En este sentido Barcelona destaca de forma especial. Con un parque de 223.671 motos y 57.037 ciclomotores, alcanza un 50% del total de turismos de la ciudad (Ayuntamiento de Barcelona, *Dades obertes*, 2016), situándose, probablemente, como la ciudad europea con un mayor proporción de motos per cápita⁹. Dicha forma de movilidad ha tenido un especial crecimiento en los últimos años. Así, entre 2004 y 2012, el parque de motocicletas aumentó un 36,2%, frente a una caída del 3,8% en el parque automovilístico (Marquet & Miralles, 2016). *La moto ha arrinconado al coche en la ciudad de Barcelona*.

Este boom de las motocicletas se vería favorecido por diversos factores. En primer lugar, y de forma muy significativa, por el ahorro de tiempo de transporte; la moto es significativamente más rápida que el coche en un contexto de congestión de tráfico generalizado. Y también, pero no por ello menos significativo, por el ahorro económico y de tiempo de búsqueda de aparcamiento: la moto es un sistema de transporte “puerta a puerta”¹⁰.

⁹ Con 398.104 motos, Roma es la ciudad europea con un mayor número de ciclomotores. Sin embargo, si se estandarizan los datos por habitante, Barcelona (174,5 motos y ciclomotores por 1.000 habitantes) supera ampliamente a la capital italiana (138,6).

¹⁰ En el cambio del patrón de movilidad de Barcelona parece haber tenido un papel menos significativo la coyuntura económica que lo que Marquet & Miralles indican. Si comparamos los periodos 2000-2007 (expansión), 2007-2013 (crisis) y 2013-2016 (expansión), el parque de automóviles se mantuvo en el primero de esos periodos, decayó un 8,5% en la crisis y subió un 2,9% en la recuperación subsiguiente. El de motocicletas se incrementó en un 91,6% en la primera expansión, un 30,4% en la crisis 2007-2013, así como un 10,0% en el segundo periodo inflacionario. Finalmente los ciclomotores se incrementaron un 20,0% en el periodo 2000-2007, cayeron un 39,1% entre 2007 y 2013, y han continuado cayendo un 9,9% en la nueva época de expansión 2013-2017. El paso del automóvil a las motocicletas manifiesta, por tanto, un comportamiento estructural, no sólo cíclico. Sin embargo desde 2007, y más allá de la crisis económica, se observa un claro corrimiento hacia una mayor cilindrada de las motos (con los riesgos que ello conlleva para la seguridad vial), al caer en picado los ciclomotores y aumentar el parque de motos.

En dicho cambio de comportamiento, esto es del coche a la moto (de alta cilindrada) ha tenido un papel especial la política (poco ejemplar) del Ayuntamiento de Barcelona. Política que ha tolerado la contaminación acústica de las motos (que es de forma muy acusada la fuente de mayor ruido de la ciudad), la indisciplina viaria (motos circulando por el carril bus, entre los coches sin guardar las distancias de seguridad, sobrepasando las líneas continuas de separación de los sentidos opuestos de tránsito, circulando a una velocidad muy superior a la autorizada, o invadiendo la acera e incluso el espacio reservado para las bicicletas), así como, y muy especialmente el aparcamiento en el espacio destinado a los peatones, contraviniendo las normas de tráfico.

Especialmente grave es este último aspecto, en el que *se subordina el espacio público destinado al peatón a la voracidad de aparcamiento de las motos*, las cuales no sólo no pagan por hacerlo en la vía pública (como es el caso de los automóviles, en las zonas reservadas para ello), sino que privatiza un espacio por naturaleza de todos, como son las áreas peatonales.

Figura 3. **Motos vs. espacio público en Barcelona**



Fuente: Fotografías del autor

La anterior es una política de movilidad intrínsecamente equivocada. No un modelo ejemplar que deba ser imitado. Una política que debe ser revisada en profundidad. Que requiere una autocrítica abierta y transparente, y que genere un *nuevo modelo de movilidad verdaderamente sostenible, seguro y saludable*.

Bibliografía

MARQUET, O. & MIRALLES-GUASCH, C. "City of Motorcycles. On how objective and subjective factors are behind the rise of two-wheeled mobility in Barcelona" En: Transport Policy, 52: 37-45. [En línea] 2016 DOI: <<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.07.002>>