



Foro de Debate Primera Plan@

# BCN no sacará las motos de todas las aceras

El ayuntamiento apuesta por el peatón en un mapa multimodal de movilidad

El RACC y los fabricantes piden no criminalizar las dos ruedas motorizadas

XAVIER PÉREZ // SERGI MEJÍAS  
BARCELONA

Motos sí o motos no. Aunque tras el anuncio municipal de aplicar la normativa de retirar las motos del espacio público de las aceras parezca encaminado a ese debate, todo apunta a que no es ese el objetivo. Desde EL PERIÓDICO abordamos el tema de la nueva movilidad y el papel de la moto de la mano de tres de los principales actores: administración, instituciones y fabricantes. Rosa Alarcón, regidora de movilidad del Ayuntamiento de Barcelona y presidenta de TMB; Josep Mateu, presidente del RACC, y Carlos Sotelo, CEO fundador de Silence, compartieron con los lectores sus ideas y propuestas de un futuro urbano, ordenado y sostenible.

La transformación de las ciudades, la sostenibilidad y la movilidad son temas que van de la mano. Las smart cities ganan peso y Barcelona pasa por ser uno de los referentes mundiales. La moto, históricamente aliada de la descongestión urbana, se ha puesto ahora en entredicho. Rosa Alarcón, representante de la movilidad municipal, reconoce que «debemos caminar hacia ciudades más sostenibles porque lo necesitamos por tema de salud, y la pandemia lo ha evidenciado, y por temas medioambientales, porque es evidente que lo necesitamos no solo porque Europa nos haya marcado unos objetivos para el 2030, sino porque como sociedad necesitamos respirar mejor y los niveles de contaminación se han elevado mucho en los últimos años».

Según la edila, «la movilidad debe tener en cuenta esta premisa. También hay que considerar la economía y la generación de empleo. Si no lo hacemos y la movilidad no favorece la eficiencia de la economía, podemos encontrar con otro tipo de crisis que

es la destrucción de puestos de trabajo. La crisis social provoca muchas desigualdades. La movilidad debe ser más eficiente, más sostenible, y el tronco central en entornos municipales como el de Barcelona debe ser el transporte público. A partir de ahí hay otras modalidades como son la bicicleta, que no es la solución pero aporta soluciones al tema de la contaminación».

El eje sostenible está claro, y desde el RACC así lo han mantenido siempre. Para su presidente, «que sea limpia y sostenible es evidente, y que hay que sacar los coches y vehículos contaminantes, pero también hay que ayudarlos. Los coches más antiguos están en manos de familias que son más desfavorecidas y en ese sentido hay que proponer ayuda económica y transporte público eficiente», apunta Josep Mateu.

**ESPACIO PARA TODOS** // La movilidad en una ciudad como Barcelona es multimodal, tal y como añade el presidente del RACC, «y no nos gusta hablar de tribus. No hay los que van en bici, los que van en moto, los que van en transporte público o en coche. Hoy en día una misma persona puede usar todos los modos. Otra cosa es el tema generacional. La gente que vive en la ciudad, no todos tienen 30, 40 o 50 años, aquí hay gente mayor, y hay que darles alternativas porque no van a ir en bici».

La moto y la movilidad van unidas. «BCN es una ciudad de motos por historia. Vivimos en una ladera y la moto da mucha movilidad. Estamos ante una oportunidad histórica para seguir abanderando la descongestión urbana sostenible. Debemos luchar por ese objetivo», comenta Carlos Sotelo.

«Para eliminar la congestión hay que ordenar el espacio público», dice Alarcón. «Somos multimodales, es evidente, pero creo que el peatón debe estar en el



**Rosa Alarcón**

REGIDORA DE MOBILITAT DE BCN

«La moto debe ser más saludable y segura y la bici, pese a no ser la solución, aporta en el tema medioambiental»

**Josep Mateu**

PRESIDENTE DEL RACC

«Las medidas deberían ser más consensuadas y el transporte público ser mucho más competitivo»

**Carlos Sotelo**

CEO Y FUNDADOR DE SILENCE

«Estamos ante una oportunidad histórica para seguir abanderando la descongestión urbana sostenible»



ENCUENTRO Josep Mateu, Rosa Alarcón y Carlos Sotelo.



CARA A CARA El debate fue en la redacción de EL PERIÓDICO.

Los actores de la movilidad admiten la necesidad de regular el uso de la calzada sin 'castigar' a ningún colectivo

centro. Las aceras deben ser sagradas para el peatón, especialmente por la gente mayor. Sabemos que Barcelona no es solo el Eixample, hay barrios con calles estrechas, aceras estrechas, farolas, postes de luz, pero también hay vehículos que estacionan y van por esas aceras. Hay un punto de incivismo asociado a algu-



FERRAN NADEU

# Lecciones de la pandemia

**Algunas medidas** excepcionales pueden haber llegado para quedarse en la ciudad

X. P. / S. M.  
BARCELONA

Durante los momentos más duros del confinamiento hemos visto muchas cosas, y en la vía pública, también. Rosa Alarcón asiente mientras Josep Mateu expone su argumento: «**Ahora que se está haciendo esta reforma del espacio público, debo decir que desde mi punto de vista ha sido poco consensuada. Había zonas para todos, y todos los colores. Hay una confusión tremenda. ¿Por qué no hacemos como se ha hecho con los contenedores de reciclaje, un color para cada cosa...? Que la gente lo entienda. Ya hemos visto imágenes de usos no correctos**», señala el presidente del RACC.

Este pantone inacabable en que se han convertido las calles de Barcelona es algo que también hay que regular. La regidora de Mobilitat también lo tiene claro. «**Ayer lo hablaba con Janet Sanz (teniente de alcalde) que debemos establecer un código de colores para la ciudad en este sentido, y eso se comentó en la comisión de movilidad. Tenéis que saber que en estos momentos de pandemia como gobierno debíamos actuar, y en el primer momento de la pandemia tomamos medidas que en la vida como regidora de movilidad me habría planteado**», explica Rosa Alarcón admitiendo que no fue fácil.

Había que hacer algo pensando en los ciudadanos, ese es el argumento multicolor. «**Era evidente que con la desescalada se hacía necesario espacio para que la gente paseara. Medidas rápidas y urgentes. Las primeras iban en contra de todo lo que habíamos dicho, las otras eran más de espacio público que de movilidad. Creo que eran para un momento determinado, ahora estamos haciendo evaluaciones y ya hemos dicho que haremos ajustes en las medidas que**

**se tengan que hacer y las podamos consolidar, las consolidaremos**», admite la responsable municipal.

En esa tesitura, Carlos Sotelo reflexiona sobre otro de los efectos de la pandemia: el ruido. «**Los que vivimos en la ciudad nos hemos dado cuenta en la pandemia de que había sonidos que no conocíamos, oíamos los pájaros en lugar del sonido de los motores y los tubos de escape de los vehículos, porque en Barcelona también estamos por encima de los límites de niveles de ruido**», recalca el expiloto y fundador de Silence. Por eso piensa que este puede ser uno de los efectos positivos de la pandemia, ya que «**si nos ponemos**



FERRAN NADEU

diendo que no aparquen en las aceras, que estoy de acuerdo, pero hay aceras y aceras. Si una moto perjudica a un peatón, de acuerdo con sancionarlo, pero hay que ser flexibles».

«Hay que hacer un cambio cultural», reclama Alarcón «Con el coche hicimos uno en los años 80, que era el concepto de puerta a puerta. En la calle, igual que no hay espacio para aparcar todos los coches, tampoco habrá espacio para aparcar todas las motos». «Pero no podemos coger a estos casi 300.000 ciudadanos y decirles que por ley que vayan al parking», replica Sotelo. «No, claro», expone Alarcón.

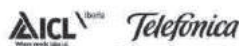
«No pasará de un día para el otro», afirman desde el ayuntamiento: «No estamos diciendo que sacaremos todas las motos de las aceras porque no lo podemos hacer, pero llegará. Creo en el derecho a la movilidad más que en el derecho individual a la movilidad».

«Nosotros como RACC estamos convencidos de que el vehículo privado saldrá del centro de todas las ciudades en cinco años, y digo privado incluyendo el

vehículo eléctrico», expone Mateu. «El transporte público debe ser más competitivo, y fomentar el compartido», concluye. «Anunciamos que ampliaríamos a 10.000 licencias las de vehículos compartidos (ahora tenemos 7.000), estamos trabajando con AMB que no solo sea de la ciudad de Barcelona, sino de toda el área metropolitana», añade Alarcón.

La moto, en definitiva, sigue siendo útil, todos coinciden. «Reconozco que la moto es un elemento de movilidad de Barcelona», dice Alarcón, «pero también tiene mucha siniestralidad». «Básicamente los ciclomotores», explica Sotelo, «no frenan, no aceleran y lo coge gente que viene del coche y no ha pasado ningún examen para llevarlo», argumenta.

En conclusión: movilidad sí, en moto también. Alarcón lo deja claro: el ayuntamiento no está en guerra con la moto. «La moto forma parte del sistema urbano de movilidad de la ciudad, pero debe ser más saludable, más disciplinada y más segura», remata. ≡



FERRAN NADEU

► Encuentro con mascarilla.

nas motos, a algunas bicicletas y a algunos patinetes».

«Claro, pero hay que ser flexible», puntualiza Josep Mateu. «Tenemos cerca de 300.000 motos censadas y espacios para aparcarlas creo que hay 70.000. Tienen una gran ventaja porque son más ágiles, contaminan menos que los coches. Creo que se está pi-

**acuerdo en sacar el ruido de la ciudad y mejoramos la sostenibilidad, dejaremos de hacer demagogia de si tenemos que ir en bici, en moto, en patinete, en transporte público o en vehículo privado, porque hay que intentar dar libertad de movilidad a todos los ciudadanos**».

Retroceder al confinamiento por los rebrotes no será positivo, de eso no cabe duda, «por supuesto», admite Alarcón. «Y sobre todo no se puede caer en el falso debate generado durante la pandemia en torno a la dicotomía entre economía y salud», explica la edila de Mobilitat y presidenta de TMB. ≡