

ESTUDI DE CAMP

Estudi d'aparcament de motos a Barcelona - On i com aparquen?

La voluntat d'aquest estudi és oferir una aproximació el més acurada possible sobre la **situació actual de l'aparcament de motocicletes i ciclomotors a la ciutat de Barcelona**, tant pel que fa a l'ocupació que representa de calçades i voreres, com al nivell de compliment de la normativa actual. Així mateix, els resultats de l'estudi porten a una sèrie de **propostes per millorar la qualitat de vida a la ciutat**.

L'estudi ha estat impulsat per **Catalunya Camina**, entitat defensora dels drets dels vianants, i **Eixample Respira**, plataforma veïnal que reivindica la millora de la qualitat ambiental. Activistes d'aquestes organitzacions, **juntament amb persones expertes en mobilitat i altres voluntàries**, s'han auto-organitzat per a la recollida i processat de les dades, així com per a l'elaboració de l'informe i les propostes, que han rebut el suport de diferents entitats.

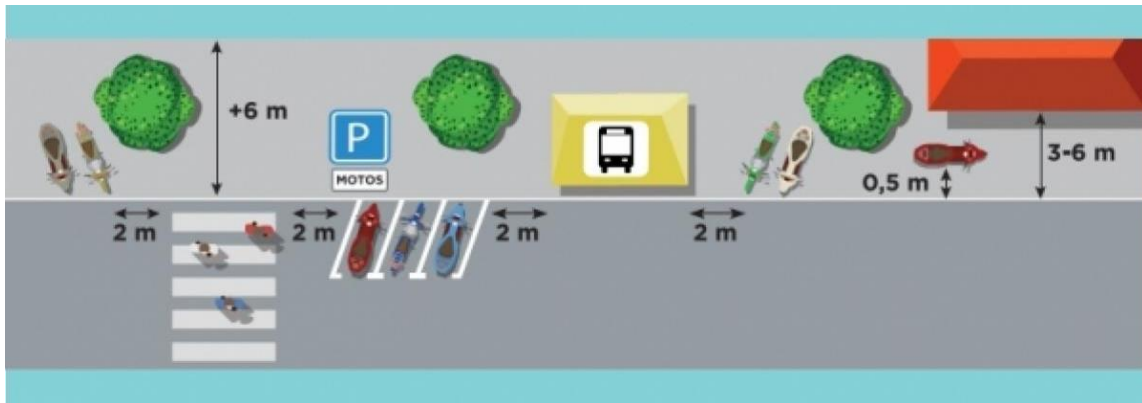
1. Metodologia

Entre finals de març i la primera setmana de maig, es va realitzar una campanya de recompte de ciclomotors i motocicletes (tant scooters com de carretera) a diversos districtes de Barcelona. També s'han tingut en compte els ciclomotors *sharing*, cada cop més freqüents a la nostra ciutat.

L'objectiu d'aquesta campanya és fer una radiografia de com estacionen els vehicles de dues rodes (motos i ciclomotors, a partir d'ara motos) a Barcelona. Per evitar moviments fora d'allò normal, les observacions es van fer en horari d'oficina (tant de matí com de tarda) de dilluns a dijous. En total s'han recorregut més de 30 km de carrers. O el que és el mateix, al voltant del 2,2% de la longitud total dels carrers de Barcelona (estimada a 1.367 km, 2015).

L'ordenança de vehicles i vianants de Barcelona, a l'article 40ⁱⁱ, permet, en algunes situacions, aparcar sobre la vorera, és a dir, sobre l'espai de vianants existent. En termes generals, permet estacionar en *semibateria* la moto si el carrer disposa de més de 6 m d'amplada lliure (és a dir, sense terrasses o altres obstacles) i en paral·lel a la via, si en disposa de menys, sempre si té un mínim d'amplada de 3 m .

Tot seguit, un esquema de com s'aplica la normativa actual:



Esquema de la manera correcta d'estacionar una moto, segons l'ordenança municipal (Aj. de Barcelona)

Però es compleix aquesta normativa? S'utilitzen les places en calçada o s'aparcen davant de la porta?

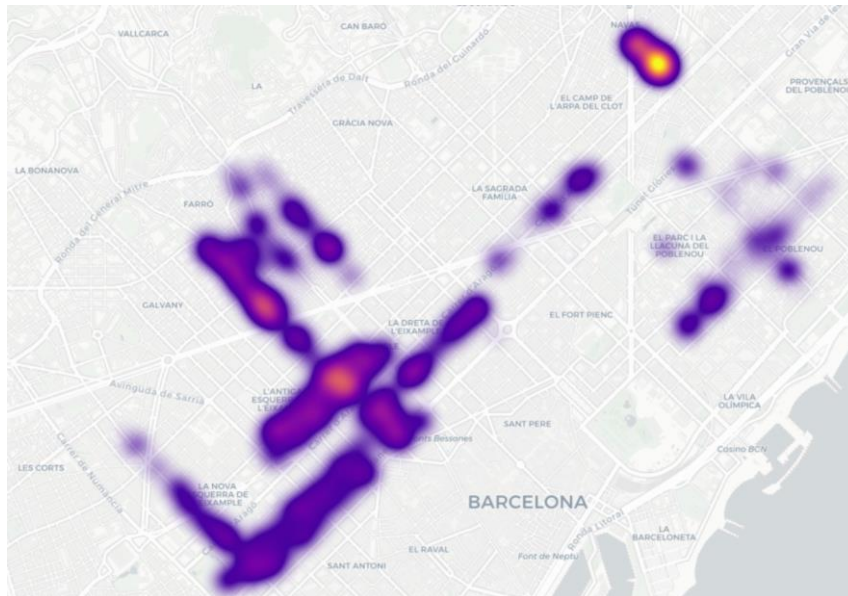
2. Resultats

Els resultats d'aquest estudi mostren el següent:

- S'han comptabilitzat més de **6.500 ciclomotors i motos**. El repartiment per tipus de vehicles és el següent:
 - a) **Motocicletes**, tant scooters o motos de carretera, de més de 125cc en tots els casos): 5.392 (82,2%)
 - b) **Ciclomotors**, de màxim 49cc (matrícula groga): 544 (8,3%)
 - c) **Scooters de Sharing**, de qualsevol cilindrada (elèctriques): 251 (3,8%).

No es disposa de desglossament de motocicletes (scooters o moto de carretera), però la immensa majoria de les observades son scooters. Això apunta que, tret d'excepcions, la mobilitat realitzada amb moto és urbana o, com a màxim, periurbana (ciutat consolidada de Barcelona i primera corona). Trajectes diaris inferiors a 10 km, la qual cosa coincideix amb les estadístiques i les dades ja publicades per les administracions.

- De vegades, es culpa els scooters de *sharing* d'estar mal aparcats i obstaculitzant el pas dels vianants. La realitat observada és de 251 scooters de sharing, amb la majoria ben estacionats.
- El repartiment entre motos aparcades en places disponibles en calçada i en vorera (tant les bé com les mal aparcades) és equilibrat. S'han comptabilitzat 2.900 motos estacionades a calçada i 3.600 motos estacionades a vorera.
- En canvi, pel que fa al nombre d'infraccions, hi ha un clar desequilibri. Mentre que **menys del 3% de les motos estacionades a calçada** incompleixen la normativa (per exemple, estacionades fora de la plaça) **més del 84% de les comptabilitzades a la vorera estan mal aparcades**. O el que és el mateix 3.200 d'un total de 3.600.



Mapa de calor de les motos mal aparcades (vorera i calçada) de les zones analitzades.

Als carrers analitzats de Barcelona **hi ha una moto mal aparcada cada 7,9 metres**. És una **barrera arquitectònica** que impedeix i limita la mobilitat dels vianants, fins i tot en carrers de plataforma única (prioritat de vianants). En total, ocupen gairebé 10.000 m². Si estenem l'estimació de motos mal aparcades a la resta de Barcelona (sobre l'anàlisi del 2,2% dels carrers) rondaria les 90.000 motos mal estacionades a Barcelona cada dia, que ocuparien 260.000m².

Com a referència diàriament circulen per Barcelona i dins de la ZBE, al voltant de 200.000-220.000 vehicles de dues rodesⁱⁱⁱ (motocicletes, ciclomotors i scooters de *sharing*) tant registrades a Barcelona com d'altres localitats. El 2021, hi havia registrades 220.656 motos (>125cc) i 49.341 ciclomotors^{iv} a la ciutat comtal.

- En la majoria de casos, **hi havia places a prop** (a menys de 100 m) disponibles o alternatives per estacionar la moto sobre la vorera de manera correcta. S'han comptabilitzat més de 1.600 places lliures en calçada.

Tot i que és cert que l'ús d'aquestes places varia al llarg del dia, també és cert que de manera consistent s'han detectat places lliures en calçada per aparcar. De mitjana, **el 30% de les places d'estacionament a la calçada eren buides: 1.500 places lliures per estacionar**. En canvi, a moltes de les ubicacions analitzades, s'han detectat problemes d'espai a la vorera.

- **Aparquen malament perquè poden**. S'estaciona davant la porta, viatjant de porta a porta perquè es permet. A manera de referència, el 2019 i el 2020, a Barcelona es va sancionar (i es va cobrar la sanció) un total de 14.600 motos mal aparcades. **El que és el mateix, 13 al dia^v, un 0,01%** sobre el total estimat que estacionen il·legalment cada dia.

Hi ha impunitat malgrat que representants de tots els grups municipals es van comprometre el 2019 a posar fi a aquest problema^{vi}, en el marc d'un debat electoral sobre mobilitat.

Sense ser l'objectiu principal de l'estudi, aquest ha constatat que les motos aparcades a la vorera **també incompleixen la normativa de circulació**, ja que van per la vorera amb el motor en marxa fins on aparquen. Aquesta conducta està **expressament prohibida a la normativa^{vii}**, per la qual cosa es produeix una doble infracció.

- **L'ocupació de l'espai públic es paga.** Això ja es fa per exemple amb l'estacionament de cotxes i les terrasses dels bars o qualsevol ús comercial. Per què no amb les motos?

Ciutats com Palma de Mallorca^{viii} i capitals europees com París començaran amb el cobrament per aparcar les motos a la via pública el proper 1 de setembre. A la capital francesa, **s'aplicarà una taxa de 3€/h per a no residents i 1,5€/dia per a residents.** Inicialment, els ciclomotors elèctrics quedaran exempts de pagament.

Per a Barcelona, proposem **una taxa inicial de 1,5€/dia (45€/mes)** per a les motos censades a Barcelona i **4€/dia (80€/mes)** per a les motos que provinquin **d'altres municipis**. En el cas dels usuaris de localitats properes, aquesta taxa suposaria pagar el doble del cost del desplaçament amb transport públic (T-mes zona 1). En tots dos casos, tant forans com els locals **podrien llogar un pàrquing i estalviar-se la taxa.**

El cobrament d'aquests estacionaments permetrà fer inversions per mitigar les externalitats creades per aquests vehicles, des de pacificació de zones a millorar la mobilitat activa o el transport públic. Fins i tot una part es podria destinar a les víctimes dels sinistres. O a la inversió en transport públic, p.e. creant carrils busos segregats i protegits per evitar-ne invasions.

- **Hi ha una alternativa de mobilitat activa a la majoria de desplaçaments amb moto de característiques similars: la bicicleta elèctrica.** La bicicleta elèctrica ja ha demostrat que dins de la ciutat té uns temps de desplaçament molt similars o fins i tot millors que la moto^{ix} però amb molts avantatges, ja que no arriben a les velocitats puntes a les quals arriben les motos, reduint la sinistralitat i la gravetat, generant ciutats més segures, més silencioses i amb menys ocupació espacial.
- **Alguns tallers mecànics de motos són part del problema.** En alguns casos utilitzen la via pública com **un gran aparcament gratuït dels seus negocis**, si no com una avantsala de revisió d'aquests vehicles.

Als carrers analitzats, s'ha detectat una important aflluència de motos mal aparcaades amb vorera i calçada a prop d'aquests establiments. En aquests casos, **hi havia aparcaments lliures en calçada** a la mateixa illa.

- L'espai públic és un recurs finit, i cal reduir la mobilitat privada contaminant, sobretot quan:
 - a) En el 95%^x dels casos de la mobilitat metropolitana (no només de Barcelona, sinó de tota l'AMB), **els trajectes són inferiors a 10 km.**
 - b) **Existeixen alternatives suficients tant de transport públic com de mobilitat activa** per accedir i desplaçar-se dins de Barcelona. Almenys 1 de cada 2 vehicles (tant cotxes com motos) que entren i surten de Barcelona tenen alternatives amb metro i tramvia^{xi}.
 - c) **La moto està implicada al 50% dels sinistres** que tenen lloc a Barcelona^{xii} i té una alta taxa de mortalitat. El 2022, el 90% de les morts corresponen amb aquest vehicle
 - d) **És un focus important de contaminació atmosfèrica i un focus principal de contaminació acústica** (soroll) tal com mostren les recurrents campanyes de sensibilització de l'ajuntament.

4. Recomanacions - Policy recommendations

Les entitats promotores d'aquest estudi proposen:

1. **Crear places d'estacionament en calçada per a les motos i baixar a calçada els existents a la vorera.** L'espai d'un cotxe permet aparcar, de manera fàcil, fins a 3 motos. Això ajudarà a alliberar les voreres de les motos. També en aparcaments subterranis (substituint les de cotxe, per exemple), amb una tarifa similar o inferior a la proposta d'aparcament en calçada, ja que aquest hauria de ser el lloc preferent aparcament i així alliberar l'espai en superfície.
2. **Que es faci complir la normativa vigent immediatament.** Cal recuperar l'espai públic dels vianants (les voreres), no només per complir la normativa d'accessibilitat vigent (amplitud mínima practicable 1,8m), sinó per fomentar la mobilitat activa. Les voreres **no poden ser ocupades il·legalment per un vehicle.**
3. **Que es modifiqui la normativa per prohibir terminantment aparcar a la vorera,** i alliberar així 26 hectàrees d'espai. Els representants polítics ja es van comprometre al maig del 2019 amb aquesta mesura, que ja s'ha realitzat a Girona^{xiii} o a Terrassa^{xiv}.
4. A curt termini, **establir el cobrament per estacionament a les motos.** Ja existeix un estudi sobre això^{xv} amb mesures i propostes concretes per al cobrament per aparcar.
5. **Millorar la infraestructura i oferta actual de mobilitat activa (tant de vianants com amb bici) i col·lectiva:**
 - a) **Fomentar una mobilitat activa és clau per reduir l'ús de la moto.** Ocupa menys espai, redueix la contaminació (tant atmosfèrica com a soroll) generada per aquests vehicles i fomenta una interacció més propera amb el comerç local.

A l'espai recuperat es podran instal·lar elements d'estada i descans (p.e. bancs) per afavorir aquesta mobilitat de vianants (amb visió 4-80) i crear relacions interpersonals.
 - b) Invertir en **carrils busos segregats i protegits** és clau per evitar les invasions contínues de motos i cotxes. Això millorarà la freqüència i velocitat comercial dels autobusos i fer-los més atractius.
 - c) **Crear infraestructura d'aparcament segur per a bicicletes.**
6. **Aplicar aquestes millores més enllà de Barcelona capital.** Tenint en compte la mobilitat amb motocicleta a l'entorn metropolità, tots aquests punts haurien de ser aplicables a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, és a dir, municipis AMB de manera coordinada.

Sobre l'estudi:

L'estudi ha estat impulsat per **Catalunya Camina**, entitat defensora dels drets dels vianants, i **Eixample Respira**, plataforma veïnal que reivindica la millora de la qualitat ambiental.

Activistes d'aquestes organitzacions, juntament amb persones expertes en mobilitat i altres voluntàries, s'han auto-organitzat per a la recollida i processat de les dades, així com per a l'elaboració de l'informe i les propostes, que han rebut el suport de diferents entitats.



Entitats que recolzen l'estudi i les propostes realitzades:

- **Andando** - Coordinadora estatal de asociaciones de peatones
- **PTP** - Associació per a la Promoció del Transport Públic
- **FAVB** - Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona
- **PQA** - Plataforma per la Qualitat de l'Aire
- **P(A)T** - Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit



Coordinació de l'estudi:

- Oier Violet
- César Ochoa

Referències citades al document

- i [La longitud dels carrers de Barcelona s'estima en 1.367 km](#) (Ajuntament de Barcelona, 2015)
- ii Ordenança de vehicles i vianants (art 40)
- iii Dada inferida sobre la base de dades d'ATM i Barcelona Open Data. Disponibles [aquí](#) y [aquí](#)
- iv Dada obtinguda de l'oficina d'estadística de l'Ajuntament de Barcelona. [aquí](#)
- v Dada obtinguda per petició de transparència, 2022. S'hi inclouen tot vehicle similar a moto. S'han tingut en compte les sancions en què la descripció fa referència a estacionar i vorera.
- vi Debat organitzat per la PTP el 2019, aquí més informació: <https://transportpublic.org/debat-bcn2019/>
- vii Ordenança de vehicles i vianants
- viii [El Ajuntament de Palma pretende que las motos paguen la ORA y que no circulen por los Acire](#)
- ix [Cursa PTP](#), 2021
- x MITMA, 2020
- xi [Uno de cada dos vehículos que entran y salen de Barcelona tienen alternativa de metro y tranvía \(2022\)](#)
- xii Dada sinistralitat 2019, Barcelona
- xiii Article 22, ordenança municipal de mobilitat de Girona.
- xiv [Terrassa té aquesta mesura aprovada, si bé actualment se n'estigui realitzant una moratòria.](#)
- xv [Una proposta per reduir les motos a Barcelona: que paguin per aparcar](#)(2018)