

## ESTUDIO DE CAMPO

---

### Estudio de aparcamiento de motos en Barcelona - ¿Dónde y cómo aparcan?

La voluntad de este estudio es ofrecer una aproximación sobre la **situación actual del aparcamiento de motocicletas y ciclomotores en la ciudad de Barcelona**, tanto en lo referente a la ocupación que representa de calzadas y aceras, como al nivel de cumplimiento de la actual normativa. Asimismo, basado en el resultado del estudio se realizan una serie de **propuestas para mejorar la calidad de vida en la ciudad**.

El estudio ha sido impulsado por **Catalunya Camina**, entidad defensora de los derechos de los peatones, y **Eixample Respira**, plataforma vecinal que reivindica la mejora de la calidad ambiental. Activistas de estas organizaciones, **junto a personas expertas en movilidad y otras voluntarias**, se han autoorganizado para la recogida y procesado de los datos, así como para la elaboración del informe y las propuestas, que han recibido el apoyo de distintas entidades.

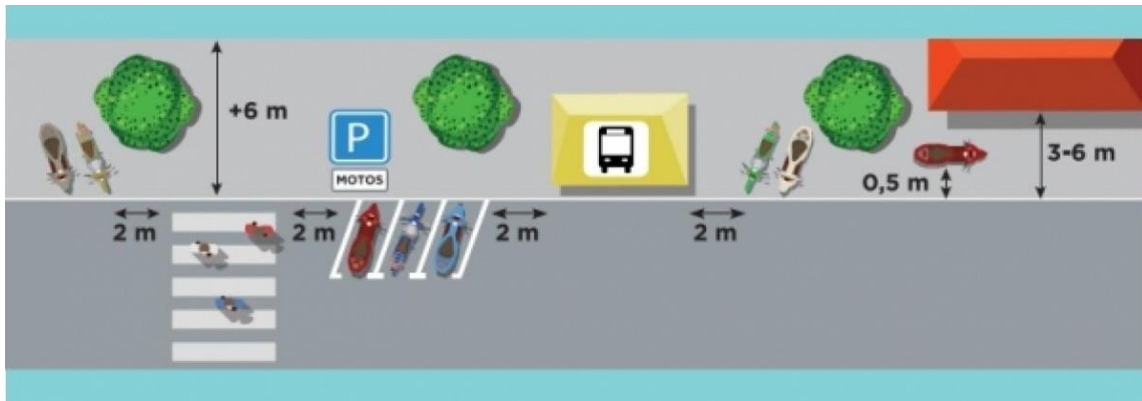
#### 1. Metodología

Entre finales de marzo y la primera semana de mayo, se realizó una campaña de recuento de ciclomotores y motocicletas (tanto escúter como de carretera) en varios distritos de Barcelona. También se han tenido en cuenta los ciclomotores de empresas de *sharing*, cada vez más frecuentes en nuestra ciudad.

El objetivo de esta campaña es realizar una radiografía de cómo se estacionan los vehículos de dos ruedas (motos y ciclomotores, a partir de ahora 'motos') en Barcelona. Para evitar movimientos fuera de lo normal, las mediciones se realizaron en horario de oficina (tanto de mañana como de tarde) de lunes a jueves. En total, se han recorrido más de 30 km de calles. O lo que es lo mismo, alrededor del 2,2% de la longitud total <sup>i</sup> de las calles de Barcelona.

La ordenanza de vehículos y peatones de Barcelona, en su artículo 40 <sup>ii</sup>, permite, en algunas situaciones, aparcar sobre la acera, es decir, sobre el espacio peatonal existente. En términos generales, permite estacionar en *semibatería* la moto si la calle dispone de más de 6m de ancho libre (es decir, sin terrazas u otros obstáculos) y en paralelo a la vía, si dispone de menos.

A continuación, un esquema de cómo se aplica la normativa actual:



Representación de la manera correcta de estacionar una moto, según la ordenanza municipal (Aj. de Barcelona)

Pero **¿Se cumple esta normativa? ¿Se usan las plazas en calzada o se aparca delante de la puerta?**

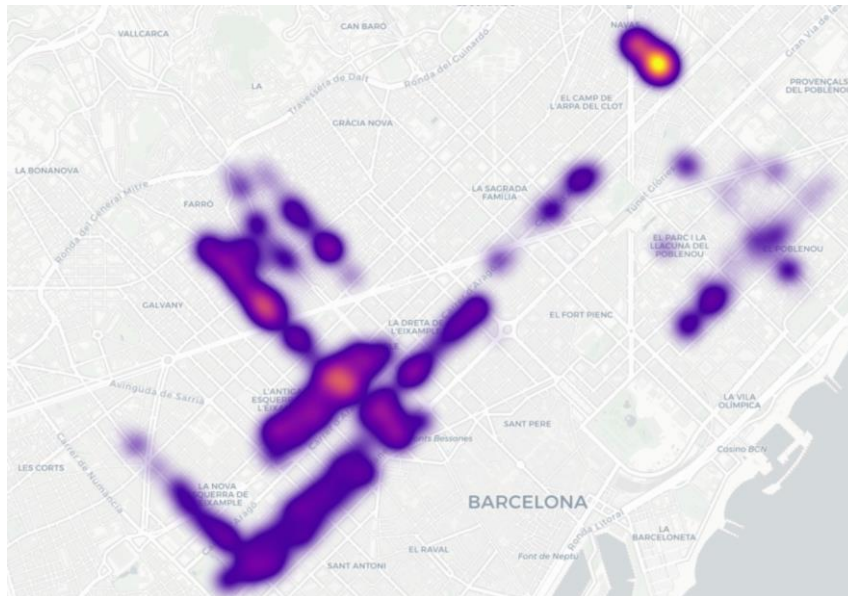
## 2. Resultados

El resultado de este estudio muestra lo siguiente:

- Se han contabilizado más de **6.500 ciclomotores y motos**. El reparto por tipo de vehículos es el siguiente:
  - a) **Motocicletas**, tanto escúteres o motos de carretera, de más de 125cc en todos los casos): 5.392 (82,2%)
  - b) **Ciclomotores**, de máximo 49cc (matrícula amarilla): 544 (8,3%)
  - c) **Escúteres de *sharing***, de cualquier cilindrada (eléctricas): 251 (3,8%).

No se dispone de desglose de motocicletas (escúter o moto de carretera), pero la inmensa mayoría de las observadas son escúteres. Esto apunta a que, salvo excepciones, la movilidad realizada en moto es urbana o, a lo sumo, periurbana (ciudad consolidada de Barcelona y primera corona). Trayectos diarios inferiores a 10 km, lo que coincide con las estadísticas y los datos ya publicados por las administraciones.

- En ocasiones, se culpa a los escúteres de *sharing* de estar mal aparcados y obstaculizando el paso de los peatones. La realidad observada es de 251 escúteres de *sharing* (3,8% del total de observaciones), estando en su mayoría bien estacionados.
- El reparto entre motos aparcadas en plazas disponibles en calzada y en acera (tanto las bien como las mal aparcadas) es equilibrado. Se han contabilizado 2.900 motos estacionadas en calzada y 3.600 motos estacionadas en acera.
- En cambio, en lo que respecta al número de infracciones, hay un claro desequilibrio. Mientras que **menos del 3% de las motos estacionadas en calzada** incumpelen la normativa (por ejemplo, estando estacionadas fuera de la plaza) **más del 84% de las contabilizadas en la acera están mal aparcadas**. O lo que es lo mismo 3.200 de un total de 3.600.



Mapa de calor de las motos mal aparcadas (acera y calzada) de las zonas analizadas.

En las calles analizadas de Barcelona **hay una moto mal aparcada cada 7,9 metros**. Es una **barrera arquitectónica** que impide y limita la movilidad de los peatones, incluso en calles de plataforma única (prioridad peatonal). En total, **ocupan casi 10.000m<sup>2</sup>**. Si extendemos la estimación de motos mal aparcadas al resto de Barcelona (sobre el análisis del 2,2% de las calles) rondaría las 90.000 motos mal estacionadas en Barcelona todos los días, que ocuparían 260.000m<sup>2</sup>.

A modo de referencia diariamente circulan por Barcelona y dentro de la ZBE, alrededor de 200.000-220.000 vehículos de dos ruedas <sup>iii</sup> (motocicletas, ciclomotores y escúteres de *sharing*) tanto registradas en Barcelona como de otras localidades. En 2021, había registradas 220.656 motos (>125cc) y 49.341 ciclomotores <sup>iv</sup> en la ciudad condal.

- En la mayoría de los casos, **existían plazas cerca** (a menos de 100 m) disponibles o alternativas para estacionar la moto sobre la acera de manera correcta. Se han contabilizado más de 1.600 plazas libres en calzada.

Aun siendo cierto que el uso de dichas plazas varía a lo largo del día, también es cierto que, de manera consistente, se han detectado plazas libres en calzada para aparcar. De media, **el 30% de las plazas de estacionamiento en calzada estaban vacías: 1.500 plazas libres para estacionar**. En cambio, en muchas de las ubicaciones analizadas, se han detectado problemas de espacio en acera.

- **Aparcan mal porque pueden**. Se estaciona delante de la puerta, viajando de puerta a puerta porque se permite. A modo de referencia, en todo 2021, en Barcelona se sancionó (y se cobró la sanción) a un total de 14.600 motos mal aparcadas. **Lo que es lo mismo, 13 al día <sup>v</sup>, un 0,01%** sobre el total estimado que estacionan ilegalmente a diario.

Existe impunidad pese a que representantes de todos los grupos municipales se comprometieron en 2019 a acabar con este problema <sup>vi</sup>, en el marco de un debate electoral sobre movilidad. Sin ser el objetivo principal del estudio, el mismo ha constatado que las motos aparcadas en acera **también incumplen la normativa de circulación**,

pues van por la acera con el motor en marcha hasta donde aparcen. Esta conducta está **expresamente prohibida en la normativa** <sup>vii</sup>, por lo que se produce una doble infracción.

- **La ocupación del espacio público se paga.** Esto ya se realiza por ejemplo con el estacionamiento de coches y las terrazas de los bares o cualquier uso comercial. ¿Por qué no las motos?

Ciudades como Palma de Mallorca <sup>viii</sup> y capitales europeas como París comenzarán con el cobro por aparcar las motos en la vía pública el próximo 1 de septiembre de 2022. En la capital francesa, **se aplicará una tasa de 3€/h para no residentes y 1,5€/día para residentes.** Inicialmente, los ciclomotores eléctricos quedarán exentos de pago.

Para Barcelona, proponemos una **tasa inicial de 1,5€/día (45€/mes)** para las motos censadas en Barcelona y **4€/día (80€/mes)** para las motos que provengan de **otros municipios.** En el caso de los usuarios de localidades cercanas, esta tasa supondría pagar el doble del coste del desplazamiento en transporte público (T-mes zona 1). En ambos casos, tanto foráneos como los locales **podrían alquilar un parquin y ahorrarse la tasa.**

El cobro de estos estacionamientos permitirá realizar inversiones para mitigar las externalidades creadas por estos vehículos, desde pacificación de zonas a mejorar la movilidad activa o el transporte público. Incluso una parte podría destinarse a las víctimas de los siniestros. O a la inversión en transporte público, p.e. creando carriles bus segregados y protegidos para evitar invasiones de estos.

- **Existe una alternativa de movilidad activa a la mayoría de los desplazamientos en moto de características similares: la bicicleta eléctrica.** La bicicleta eléctrica ya ha demostrado que dentro de la ciudad tiene unos tiempos de desplazamiento muy similares o incluso mejores que la moto <sup>ix</sup> pero con muchas ventajas, ya que no llega a las velocidades punta a las cuales llegan las motos, reduciendo la siniestralidad y su gravedad, generando ciudades más seguras, más silenciosas y con menos ocupación espacial.
- **Algunos talleres mecánicos de motos son parte del problema.** En algunos casos utilizan la vía pública como **un gran aparcamiento gratuito de sus negocios,** cuando no como una antesala de revisión de estos vehículos.

En las calles analizadas, se ha detectado una importante afluencia de motos mal aparcadas en acera y calzada cerca de estos establecimientos. En estos casos, **existían aparcamientos libres en calzada** en la misma manzana.

- El espacio público es un recurso finito, y es necesario reducir la movilidad privada contaminante, sobre todo cuando:
  - a) En el 95%<sup>x</sup> de los casos de la movilidad metropolitana (no ya sólo de Barcelona, sino de toda la AMB), **los trayectos son inferiores a 10 km.**

- b) **Existen alternativas suficientes tanto de transporte público como de movilidad activa** para acceder y desplazarse dentro de Barcelona. Al menos 1 de cada 2 vehículos (tanto coches como motos) que entran y salen de Barcelona tienen alternativas en metro y tranvía <sup>xi</sup>.
- c) **La moto está implicada en el 50% de los siniestros** que tienen lugar en Barcelona <sup>xii</sup> y tiene una **alta tasa de mortalidad**. En 2022, el **90%** de las muertes corresponden a este vehículo.
- d) **Es un foco importante de contaminación atmosférica y un foco principal de contaminación acústica** (ruido) tal y como muestran las recurrentes campañas de sensibilización del ayuntamiento.

#### 4. Recomendaciones - *Policy recommendations*

Las personas y entidades promotoras de este estudio proponen:

1. **Crear plazas de estacionamiento en calzada para las motos y bajar a calzada los existentes en acera.** El espacio de un coche permite aparcar, de manera fácil, hasta 3 motos. Esto ayudará a liberar las aceras de las motos. También en aparcamientos subterráneos (sustituyendo las de coche, por ejemplo), con una tarifa similar o inferior a la propuesta de aparcamiento en calzada, ya que este debiera ser el lugar preferente de aparcamiento y así liberar el espacio en superficie.
2. **Que se haga cumplir la normativa vigente de inmediato.** Es necesario recuperar el espacio público de los peatones (las aceras), no sólo para cumplir la normativa de accesibilidad vigente (amplitud mínima practicable 1,8m), sino para fomentar la movilidad activa. Las aceras **no pueden ser ocupadas ilegalmente por un vehículo**.
3. **Que se modifique la normativa para prohibir terminantemente aparcar en acera,** liberando así 26 hectáreas de espacio. Los representantes políticos ya se comprometieron en mayo de 2019 con esta medida, que ya se ha realizado en Girona <sup>xiii</sup> o en Terrassa <sup>xiv</sup>.
4. A corto plazo, **establecer el cobro por estacionamiento a las motos.** Ya existe un estudio al respecto <sup>xv</sup> con medidas y propuestas concretas para el cobro por aparcar.
5. **Mejorar la infraestructura y oferta actual de movilidad activa (tanto peatonal como en bici) y colectiva:**
  - a) **Fomentar una movilidad activa es clave para reducir el uso de la moto.** Ocupa menos espacio, reduce la contaminación (tanto atmosférica como ruido) generada por estos vehículos y fomenta una interacción más cercana con el comercio local.

- b) En el espacio recuperado se podrán instalar elementos de estancia y descanso (p.e. bancos) para favorecer dicha movilidad peatonal (con visión 4-80, más ambiciosa que la 8-80) y crear relaciones interpersonales.
- c) Invertir en **carriles bus segregados y protegidos** es clave para evitar las invasiones continuas de motos y coches. Esto mejorará la frecuencia y velocidad comercial de los autobuses, haciéndolos más atractivos.
- d) **Crear infraestructura de aparcamiento seguro para bicicletas.**

**6. Aplicar estas mejoras más allá de Barcelona capital.** Teniendo en cuenta la movilidad en motocicleta en el entorno metropolitano, todos estos puntos deberían de aplicarse en el Área Metropolitana de Barcelona, es decir, municipios AMB de manera coordinada.

#### Sobre el estudio:

El estudio ha sido impulsado por **Catalunya Camina**, entidad defensora de los derechos de los peatones, y **Eixample Respira**, plataforma vecinal que reivindica la mejora de la calidad ambiental.

Activistas de estas organizaciones, junto a personas expertas en movilidad y otras voluntarias, se han autoorganizado para la recogida y procesado de los datos, así como para la elaboración del informe y las propuestas, que han recibido el apoyo de distintas entidades



#### Entidades que apoyan el estudio y las propuestas realizadas:

- **FAVB** – Federació d' Associacions veïnals de Barcelona
- **PTP** – Associació per a la Promoció del Transport Públic
- **P(AT)** – Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit
- **Andando** – Coordinadora estatal de asociaciones de peatones
- **Plataforma per la Qualitat de l'Aire**



#### Coordinadores del estudio:

- Oier Violet
- César Ochoa

---

## Referencias citadas en el documento

---

- i [La longitud de las calles de Barcelona se estima en 1.367 km](#) (Ajuntament de Barcelona, 2015)
- ii Ordenanza de vehículos y peatones ([artículo 40](#))
- iii Dato inferido en base a datos de ATM y Barcelona Open Data. Disponibles [aquí](#) y [aquí](#)
- iv Dato obtenido de la oficina de Estadística del Ajuntament de Barcelona. Link [aquí](#)
- v Dato obtenido por petición de transparencia, 2022. Se incluyen todo vehículo similar a moto. Se han tenido en cuenta las sanciones en las que la descripción hace referencia a 'estacionar' y 'acera'.
- vi Debate organizado por la PTP en 2019, aquí más información: <https://transportpublic.org/debat-bcn2019/>
- vii [Ordenanza de vehículos y peatones](#)
- 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 Dato siniestralidad 2019, Barcelona
- xiii Artículo 22, ordenanza municipal de movilidad de Girona.
- xiv [Terrassa tiene esta medida aprobada, si bien actualmente se esté realizando una moratoria de la misma.](#)
- xv [Una propuesta para reducir las motos en Barcelona: que paguen por aparcar](#) (2018)