el Periódico

La movilidad sostenible gana terreno en Barcelona

Ayuntamiento, asociaciones y vecinos trabajan conjuntamente en la creación de 'supermanzanas' en varios barrios



El presidente de la Associació de Veïns de Sant Antoni, Pep Sala, en la avenida de Mistral, uno de los espacios verdes de su barrio / **LUAY ALBASHA**

LUIS BENAVIDES – 12/03/2018

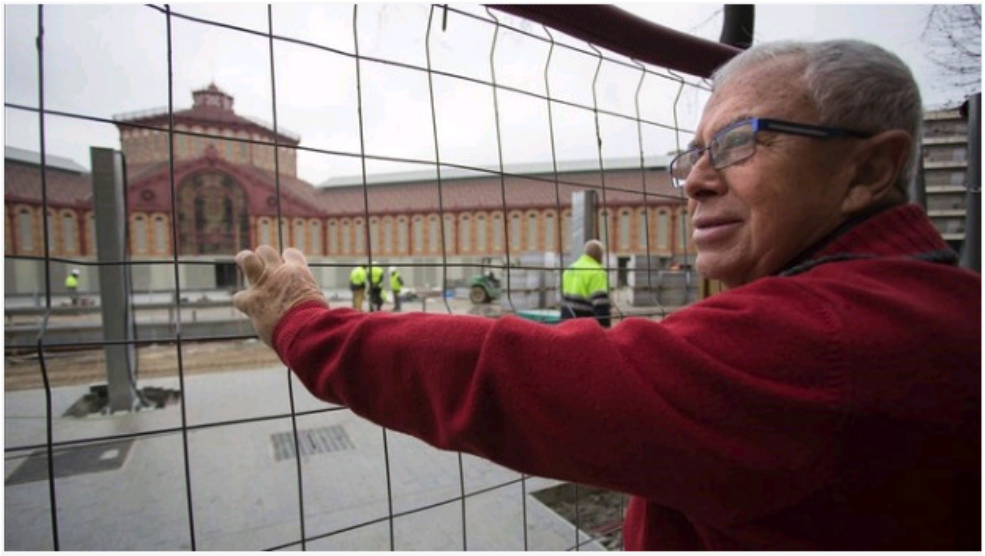
A pesar de los avances en los últimos años, todavía queda mucho por hacer en cuanto a **la calidad del aire** que se respira en la ciudad de Barcelona. La contaminación atmosférica sigue lejos de los niveles aceptables para el medioambiente y para la salud de las personas, pues agrava algunas enfermedades como el asma, la insuficiencia cardíaca, la hipertensión arterial e incluso la diabetes. Un dato: **se podrían evitar 659 muertes prematuras cada año** e incrementar en 52 días la esperanza de vida de los ciudadanos i las ciudadanas si se cumplieran los niveles recomendados por la **Organización Mundial de la Salud (OMS)**.

Con este escenario y para evitar que vaya a más, el Ayuntamiento de Barcelona ha comenzado a trabajar en el **Plan de Movilidad Urbana 2019-2024**. Y es que el tráfico rodado es el principal responsable de los contaminantes más preocupantes: **el NO2 o dióxido de nitrógeno y el material particulado o PM10**. El primero procede en un 70% de los tubos de escape, mientras las partículas son producidas por el desgaste de los frenos, neumáticos y asfalto.

El nuevo plan, que evolucionará los ejes principales del plan de movilidad urbana vigente, persigue avanzar hacia **una movilidad con la persona y su bienestar como eje central**. Una de las líneas de acción es la reordenación viaria cuyo objetivo es conseguir **una movilidad más segura y saludable**. Esto implica priorizar la circulación de los peatones, potenciar los modos de desplazamientos sostenibles y saludables, como el transporte público y la bicicleta, y crear más espacios de estancia y ocio, entre otras medidas.

Actualmente el 60% del espacio público de la ciudad está destinado a **la circulación de vehículos motorizados y al aparcamiento**, a pesar de que el vehículo privado a motor represente sólo el 25% del total de desplazamientos, y el gobierno municipal considera necesario recuperar este espacio para la mayoría de la población: los que se mueven a pie, en transporte público y en bicicleta.

En algunos barrios, sobre todo los situados en el Eixample, un distrito denso y con una intensa circulación de vehículos motorizados, la situación requiere una intervención urgente. «Aquí estamos faltos de espacios verdes. Apenas tenemos los interiores de manzana y la avenida de Mistral», explica **Vicenç Gasca**, presidente de la asociación de comerciantes **Sant Antoni Comerç**, quien aplaude la transformación del cruce de las calles Comte Borrell y Tamarit en una gran plaza pública de unos 2.000 metros cuadrados pegada al **Mercat de Sant Antoni.** «Este proyecto es el resultado de un proceso participativo, de ocho meses de reuniones, y ha sido aceptado por unanimidad por todos, vecinos y comerciantes», subraya Gasca, de 72 años, quien considera que la reforma de este espacio supondrá «un antes y un después» en cuanto a calidad de vida en el barrio.



Vicenç Gasca, frente a las obras del Mercat de Sant Antoni / **LUAY ALBASHA**

El presidente de la **Associació de Veïns de Sant Antoni, Pep Sala**, coincide en la necesidad de crear nuevos espacios de reunión, juego y ocio en el barrio. «Solo tenemos una plaza, la plaza Goya, y los patios de manzana están sobre explotados», explica el presidente, de 51 años. Vecinos y comerciantes saben que una reordenación urbanística puede tener efectos beneficiosos en la salud. La prueba es que la restricción del tráfico ese mismo cruce con motivo del **Día sin**

Coches del 2017 redujo en un 17% la contaminación atmosférica respecto de un día con tráfico normal, según un estudio realizado por el consistorio.

Espacios saludables

La gentrificación y, en general, la vivienda preocupan y mucho a los vecinos de Sant Antoni. El segundo gran desafío, según la entidad vecinal, es la contaminación, estrechamente relacionada con la movilidad. «Sería necesario reforzar algunas líneas de autobús y pacificar algunas calles como Sepúlveda, que es una auténtica autopista», reivindica Sala, en el cargo desde finales del 2005. «La contaminación que produce el **transporte es una amenaza real para la salud** y en ese sentido estamos organizando tertulias para sensibilizar a los vecinos y presentaremos diferentes proyectos relacionados con el verde urbano como la instalación de huertos urbanos en las azoteas», añade Sala.

Las obras en el denominado por vecinos y comerciantes como **'supercruce'**, la primera fase del desarrollo del programa municipal 'Supermanzanas' en el barrio, comenzaron el pasado noviembre y finalizarán en abril. Además de la de Sant Antoni y de las del Poblenou y Les Corts, que se encuentra en su segunda fase de implantación, el ayuntamiento también trabaja conjuntamente con vecinos y entidades en la implantación de 'supermanzanas' en Horta y Sants-Hostafrancs. Se trata de recuperar funciones urbanas relacionadas con **el encuentro y el ocio**, erosionadas o desaparecidas en las últimas décadas a favor de los vehículos motorizados.

Moverse por la ciudad

El 39% de los desplazamientos en Barcelona se hacen en transporte público. Los desplazamientos a pie y en bicicleta representan un 32 y un 2,1% respectivamente. Y aunque los desplazamientos en coche y furgoneta apenas representa un 20%, ocupan un 60% del espacio público. Además, el 89% de los vehículos implicados en accidentes de tráfico son coches y motos. Con estos datos, el 'Plan de Movilidad Urbana 2019-2024' tiene como objetivo «avanzar hacia una movilidad más segura, sostenible, equitativa y eficiente» y liberar el espacio público para el disfrute de todos.