

IMU SOLICITA REUNIÓN URGENTE CON EL PRESIDENTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA E INFORME DE LAS INTENCIONES REALES SOBRE LA PROHIBICIÓN DE USO DE MOTOCICLETAS CON MOTOR DE COMBUSTIÓN DENTRO DE SU PLANIFICACIÓN

IMU advierte a la Generalitat de la ausencia de soporte legal para restringir la movilidad de motocicletas etiquetadas como B y C por ausencia de competencias en las ciudades y de justificación en carreteras.

IMU solicita reunión urgente con Salvador Illa para debatir sobre el “Plan de impulso del vehículo eléctrico 2025-2030”.

Este departamento de seguridad vial ha tenido conocimiento de la presentación y contenido del “Plan de impulso del vehículo eléctrico 2025-2030” del gobierno de Cataluña.

La Generalitat de Catalunya, dentro del propio plan, ha dejado clara su intención de reducción drástica del uso de motores de combustión en nuestros vehículos particulares, sin tener en consideración la capacidad ciudadana de cambio (imposibilidades económicas u otras circunstancias) y la necesidad de la movilidad independiente.

En la página 8 se presenta la intención, en el eje 2, de “Impulsar la demanda del vehículo eléctrico” y para que nos lo compremos o adquiramos (vehículo eléctrico), pretende en su punto 2 la medida de presión de “Promoción de la limitación gradual de la motocicleta de combustión” consistente entre otras cosas en:

- La implementación de restricciones graduales de circulación de las etiquetadas como B y C.

Vemos como la motocicleta, también es afectada en las intenciones del plan, despreciándose sus capacidades en la reducción de emisiones contaminantes, tiempo de circulación, congestión estática y dinámica, etc en definitiva su eficiencia.

Tampoco se ha tenido en consideración la incapacidad de sustituir técnicamente el parque afectado por vehículo independiente eléctrico, con relación a la capacidad de la red en la instalación de postes de suministro suficientes.

Como bien sabe, para poder ejecutar esa acción en el ejercicio de sus competencias, deberá centrarse en carreteras y no podrá hacerlo en calles de poblaciones y nunca en

poblaciones que dispongan de Policía Local pues está fuera de su marco de competencias. Recuerde el dictado del artículo 7 del RDL 6/2015.

Tras la transferencia de algunas competencias en materia de tráfico a la comunidad autónoma de Cataluña, podría establecer, tal y como le permite el artículo 5, en su letra “n”, al Ministerio de Interior y sobre competencias que dicta *“El cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad o fluidez del tráfico o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por motivos medioambientales, en los términos que reglamentariamente se determine”* pero para ello debería justificarse debidamente los “Motivos medioambientales” algo que carece de todo tipo de justificación en la actualidad y en comparación con otros procesos industriales y actividades mucho más agresivas para el medio ambiente.

BENEFICIOS DE LAS MOTOCICLETAS EN LAS CIUDADES.

La motocicleta debe entenderse como una solución a la movilidad, no sufriendo restricciones circulatorias contrarias a la realidad y necesidad de los ciudadanos.

Las políticas de movilidad de los gobiernos de las ciudades deben fomentar su uso de forma segura, habilitar estacionamientos en superficie y aceras de gran capacidad, habilitar carriles exclusivos y también compartidos con autobuses y taxis, entre otras medidas.

La motocicleta proporciona a las ciudades una reducción importante en diferentes aspectos que deben tenerse en consideración:

1. **Reducción del tiempo de movilidad.** Lo que proporciona agilidad a la ciudad, respuesta individualizada a los desplazamientos incluso de carácter urgente, paquetería, asistencias profesionales, mejora en la reducción del tiempo del transporte en itinere etc.
2. **Menor consumo energético.** Una motocicleta de alta cilindrada que tenga un consumo exagerado en movilidad urbana no sobrepasa los 7 litros cada 100 kilómetros en conducción normal, mientras que en el marco de los vehículos turismo (excluimos furgonetas, todo terrenos, etc), se sitúa en una media de 9 litros cada cien kilómetros.
3. **Menos emisiones contaminantes.** La realidad nace desde los motores de cuatro tiempos y su menor cilindrada, además de ser gasolina en su mayor parte de 95, a esta realidad y de nuevo se debe sumar la reducción del tiempo de circulación y uso.
4. **Reducción de la congestión estática.** Por otro lado, aporta a la ciudad una menor congestión estática. La realidad se localiza en una media de 4 motocicletas por cada turismo, a esta realidad se suma otra que de forma objetiva la convierte en un vehículo de lata rentabilidad. Los vehículos turismo están ocupados, como norma general, por un solo usuario, su conductor.
5. **Menor congestión dinámica.** Se estima que a razón de dos motocicletas por vehículo.

6. **Menores residuos al final de su vida útil.** La motocicleta, por una cuestión de tamaños y cantidad de materiales, genera una reducción importante en la gestión de residuos al final de su vida útil.
7. **Menores costes de reciclado al final de su vida útil.** Basado en las mismas razones que el punto anterior, la gestión de residuos de una motocicleta al final de su vida útil, es mucho más económica que la de un vehículo de cuatro ruedas o más.
8. **Solución a la pequeña logística.** Paquetería, asistencia técnica, movilidad de emergencias, etc

Por otro lado y reforzando todo lo anterior, la visión de ANESDOR es compartida por los técnicos de IMU y coincidimos de nuevo en que:

1. La motocicleta emite un 50% menos de CO₂ que otros vehículos motorizados. Cabe destacar que, en ciudades como Bruselas, sustituyendo un 10% de coches por motos, se reducirían en un 6% las emisiones totales de CO₂, NO_x y PM 2,5.
2. En los últimos años, la industria ha desarrollado modelos de vehículos de energías alternativas que reducen e, incluso, eliminan la emisión de partículas contaminantes a la atmósfera. Estos vehículos son un nuevo aliado en la movilidad sostenible y en el compromiso con el medio ambiente.
3. Reducen el tiempo de desplazamiento entre un 50 y un 70% en comparación a otros vehículos.
4. Permiten una mayor fluidez del tráfico, en tanto que ocupan tres veces menos espacio en vía.
5. Presentan un mayor índice de ocupación.
6. Contaminan, de media, un 50% menos que otros vehículos en términos de CO₂.
7. Y contribuyen a la racionalización del gasto en transporte, al ser vehículos económicos tanto en su adquisición como en su mantenimiento.

Otras consideraciones prácticas comparadas:

1. Transporte público: No dispone de la capacidad para ofrecer aforo suficiente y con problemas graves de seguridad colectiva.
2. Transporte bicicleta: Con soporte del RGC reduce sus capacidades de forma considerable, con variables que atienen a la orografía del terreno, tipo de trabajo a desempeñar, etc. En el modelo “anarquista consentido” genera alto riesgo físico, jurídico y educacional.
3. Peatón: Movilidad no válida para grandes distancias.

ANESDOR recuerda que el **tiempo invertido** en los recorridos sobre la moto se **reducen entre un 50 y 70%** respecto al que se puede emplear si optamos por un coche, de forma que un trayecto de 45 minutos se puede convertir en 20. De la misma forma, la asociación quiere mencionar la contribución de las motos a **reducir las congestiones de tráfico** pudiendo conseguir un ahorro a los ciudadanos de hasta 168 millones de horas invertidas en atascos a lo largo de un año.

Por otro lado, el uso de la moto también favorece a la **lucha por el cuidado medioambiental**, ya que, tomando de ejemplo los números de la ciudad de Madrid, las motos realizan un 8,8% de los recorridos y únicamente **emiten el 0,2% del total de dióxido de nitrógeno** frente a otros vehículos motorizados que, con el 72% de los recorridos, son responsables de hasta un 69,7% de las emisiones.

RESUMEN DE CONCLUSIONES.

- a) La electrificación del parque actual es imposible. Son incapaces de lograrlo por varias razones y las acciones de presión sobre los ciudadanos un despropósito de mal gobierno.
- b) El Gobierno de la Generalitat de Catalunya no reconoce los beneficios del uso de la motocicleta para la movilidad individual en las grandes superficies urbanas. La motocicleta eléctrica presenta graves limitaciones de uso para muchos ciudadanos.
- c) El Gobierno de la Generalitat de Catalunya pretende la restricción de uso en nuestras carreteras y ciudades de motocicletas etiquetadas B y C.
- d) Carece de la fortaleza de la ley para limitar o restringir el uso de las motocicletas etiquetadas como B y C en las ciudades y la falta de justificación en las carreteras.

CONTRAMEDIDAS PROPUESTAS POR IMU

Tan solo en el caso que la información facilitada sea la restricción de uso en nuestras carreteras y ciudades de motocicletas etiquetadas B y C, esta organización ciudadana y su delegación en Cataluña está dispuesta a:

- a) Organización de manifestación o manifestaciones ciudadanas de bloqueo a la ciudad de Barcelona, pudiendo extenderse a otras ciudades, en el ejercicio del uso del derecho de manifestación.

POR TODO LO ANTERIOR SE HA SOLICITADO AL PRESIDENTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA (REGAGE25e00011506201) QUE

- Se tengan en consideración las cuestiones presentadas y se nos facilite la información que necesitamos QUE ES LA SIGUIENTE:
 - 1. ¿Pretende el Gobierno de la Generalitat de Catalunya la restricción de uso en nuestras carreteras y ciudades de motocicletas etiquetadas B y C en los próximos 5 años? Y si es así, se nos informe de la forma temporal de hacerlo y a que cantidad de parque de motocicletas previsto afectaría.
 - 2. ¿Por qué el Gobierno de la Generalitat de Catalunya no reconoce los beneficios del uso de la motocicleta para la movilidad individual en las grandes superficies urbanas? ¿Qué parte es la que no entiende?
 - 3. Reunión urgente con usted en calidad de presidente de la Comunidad Autónoma y el equipo de gobierno relacionado con esta cuestión.