

ENTREVISTA A CARLOS ORTÍ, VICEPRESIDENTE DE CATALUNYA CAMINA Y VOCAL DE LA PTP

Posted on [noviembre 29, 2012](#) by [ciudadesquecaminan](#)



El futuro de la movilidad sostenible en nuestras urbes depende de un factor fundamental: la correcta intermodalidad entre los desplazamientos no motorizados y el transporte público. Para conocer mejor los beneficios y las necesidades de esta alianza estratégica hemos entrevistado a Carlos Ortí, Vicepresidente de [Catalunya Camina](#) y Vocal de la Asociación para la [Promoció del Transport Públic \(PTP\)](#).

Hablemos de movilidad sostenible... ¿nos queda mucho camino por recorrer?

Digamos que queda mucho por hacer. Si miramos hacia atrás hemos hecho pasos hacia delante, pero el recorrido hecho es mínimo comparado con lo que tenemos que recorrer. La movilidad sostenible no necesariamente ha de basarse exclusivamente en el desplazamiento a pie, en bicicleta o en transporte público, también el vehículo a motor - el coche con alta ocupación 3 ó 4 personas puede ser un excelente ejemplo de movilidad sostenible- o la moto pueden tener su espacio, pero los principales han de ser los anteriores.

En cualquier caso, es la adecuada combinación de las formas anteriormente mencionadas haciendo de la intermodalidad la pieza clave en la que nos desplazamos de manera eficaz y eficiente y con el máximo de ahorro en terminos de externalidades. Cualquier desplazamiento empieza andando, con independencia de que acabe en un medio de transporte público o privado, así, no todos los peatones son conductores pero sí todos ellos son peatones.

¿Qué sentido tiene desplazar miles de personas con una media de 80 kilogramos cada uno embutido en su vehículo de 800-1000 kilogramos con las necesidades que conllevan en materia de espacio y gasto energético? Tranquilamente podemos decir que se trata de despilfarro, de un modelo que hace de nuestra economía altamente dependiente.

Y en ocasiones me da la sensación que hemos confundido movilidad sostenible con un nuevo faraonismo: a modo de ejemplo, la política de aeropuertos y AVE para todos (mi vecino lo tiene... yo no voy a ser menos), autopistas y autovías junto a soterramientos de líneas de tren a diestro y siniestro y determinadas líneas de metro en grandes ciudades han puesto de manifiesto que debemos hacer un giro -ya se está haciendo- por que el camino elegido nos conducía al abismo y claro, ha sido desde el centro de Europa

cuando se nos ha dicho que la “fiesta” se acabó. Y ahora toca pagar lo realizado. Es decir el modelo “made in Spain” ha sido un no modelo.

En Barcelona un par de ejemplos ilustran lo anterior:

La llegada del AVE se hizo a costa de quitar dos vías (necesarias) del tren de toda la vida sin olvidar del hundimiento del túnel de El Gornal –FGC-.

El aeropuerto de BCN puede servir de ejemplo: cuando se inauguró la nueva terminal – T 1- se hizo sin conexión ferroviaria y así continua pero es que contaba ya desde el mismo día con más de 10.000 plazas de aparcamiento.

En este sentido, la clase política de mayoría imperante (en poder y en oposición) debería hacer autocrítica. No puede seguir teniendo miedo de decir verdades, debe atreverse ya a tocar al que hasta hace no mucho intocable: el coche.

Fíjese por ejemplo Suiza: 8 millones de habitantes... 3 aeropuertos con excelentes conexiones con el transporte público, donde 1 de cada 2 habitantes dispone de un abono de transportes (2,3 millones de abono ½ tarifa; 400.000 abonos generales y 1.000.000 de abonos comunitarios); 80.000 plazas de estacionamiento de bicicletas por tan sólo 25.000 de coches en las estaciones principales de SBB CFF FFS –la compañía de ferrocarriles federales- Ese es el camino... Holanda y Dinamarca también son buenos ejemplos. En definitiva, mejoras en el transporte público acompañadas de limitaciones o restricciones al automóvil.

¿Qué te ha empujado a defender los derechos de los peatones y los usuarios del transporte público?

La sensibilidad hacia el transporte público empezó hace ya 27 años como socio de la Asociación de Amigos del Ferrocarril Barcelona, la primera en su género fundada en España en 1944.

Con 44 años, la verdad es que la experiencia de ser usuario activo del transporte público y caminante... ha hecho que de alguna forma participe desde la crítica constructiva en organizaciones que apuestan por un modelo diferente al imperante hasta ahora y que ponga a las personas en primer lugar antes que a los vehículos.

El hecho de ser padre de dos niños (10 y 7 años), disponer de carnet de conducir que no de coche y otras razones que no vienen al caso, hace que mi modelo de movilidad esté basado en el uso de los modos dulces (caminar principalmente-y bicicleta en menor medida) y el transporte público y claramente con importantes ahorros no sólo en el plano económico si no en el ambiental, intentando que la “huella ecológica” sea lo más baja posible.

La experiencia muestra claramente que se puede vivir sin coche y muy bien, y ello no limita la libertad individual.

¿Qué otros beneficios podemos relacionar con los desplazamientos sostenibles?

Sencillamente crear entornos más humanos, donde se pueda vivir mejor: menos tráfico, menos ruido, menos contaminación, menos impacto visual a la par que “ver” el tiempo de otra forma... todo ello conduce a mayor calidad de vida. No es necesariamente mejor llegar cuanto más pronto (rápido) mejor, lo verdaderamente importante es alcanzar el destino. Valorar el tiempo y el espacio de otra forma.

Y tenemos que estar “atentos” a la movilidad eléctrica privada donde damos la bienvenida al coche eléctrico pero no al renacimiento del coche en versión eléctrica, que es la nueva versión “presuntamente” verde del automóvil

Aquí podría entrar en juego todo lo que se viene hablando de smart cities. La primera feria de smart city que se celebró en Barcelona en noviembre 2011 no era más que un salón del automóvil en versión “enchufe” y claro, crea decepción. Smart city creo que pasa por más sentido común sin dejarse llevar por el estar enganchados si o sí a una pantalla o la electrificación del coche. Este concepto de ciudad amable e inteligente pasa

por proteger y favorecer principalmente los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público.

¿Crees que podría mejorarse el acceso peatonal a los transportes públicos?

Claramente sí. Se ha avanzado pero queda mucho que recorrer.

En Barcelona tenemos actualmente un ejemplo que es referente y que es la adaptación de la red de metro (TMB y FGC) con ascensores en prácticamente en toda la red.

RENFE (Cercanías y Media Distancia / Regionales) y ADIF tras lustros de olvido y tocar fondo han ido sumándose también en el sentido apuntado en el anterior párrafo y van avanzando. Todo y así hemos de pensar que en muchas estaciones el acceso único a llevado a penalizar los desplazamientos a pie de los usuarios, haciendo que éstos se vean obligados a realizar largos rodeos. Se trata de una política de poca o nula accesibilidad,

Cito un par de ejemplos que tenemos en las cercanías de Barcelona: el intercambiador de Cornellà, donde al usuario del transporte público se le obliga a subir y bajar un total de 120 escalones por este acceso único cuando con tan sólo bajar 45 escalones ya se accedería al nivel de tranvía y metro. Algo similar ocurre con el recién inaugurado intercambiador de Arco de Triunfo, que ha penalizado de nuevo al usuario caminante en aquellas relaciones en que podía cambiar de cercanías a metro en el mismo andén, obligándole a subir a un vestíbulo para volver a bajar de nuevo al andén del otro modo ferroviario: poco más de dos minutos adicionales.

El tranvía en este sentido es ideal: acceso al mismo nivel y en calle

El principal problema que se plantea bajo mi punto de vista es en el autobús y las paradas: aquí debemos hacer esta reflexión: urbanismo al servicio de las personas o personas al servicio de urbanismo: árboles, papeleras, farolas... parece que todo valga en un espacio que debería facilitar la movilidad sin obstáculos. ¿Diseño de las marquesinas priorizando que se vea la publicidad o penalizando que no facilitando la movilidad de quien llega a la misma a pie?

La primera milla (desde el punto de origen –hogar, trabajo, centro de educación, de ocio... a la parada) o última milla (viceversa) es muy importante hacerla atractiva, sin obstáculos, segura y aquí podemos encontrar diferentes escenarios que no hagan que el caminar sea atractivo:

- 1.- pasos de peatones sin visibilidad (junto a aparcamiento de coches, contenedores).
- 2.- semáforos decantados principalmente al transporte privado etc. con la máxima de facilitar la “fluidez” de los vehículos que no de las personas que van a pie.
- 3.- el espacio exclusivo del peatón, la acera es objeto de invasión permanente:
 - 3.1.- fitones para que los coches no se suban a la acera
 - 3.2.- vehículos de dos ruedas en las mismas, en el caso de las motos como espacio en el que aparcar y las bicicletas por moverse en una infraestructura en circulación
 - 3.3.- aparcamiento en batería... cuantos más coches mejor a costa de degradar la acera o hacer de los pasos de peatones inmediatos a dichos aparcamientos... puntos donde aumenta la inseguridad vial.
- 4.- rotondas que expulsan al peatón a pasos de peatones más allá de los extremos de las mismas haciéndole caminar más de lo que sería lógico (salvo que se piense en clave de coches), todo por primar la facilidad del desplazamiento en autos y provocando el incumplimiento de las “normas” por parte de los caminantes pues hecha la obra, luego se cruza allí donde debería estar el paso cebra.

Se trata de bajar la “prima de riesgo” (utilizando esta expresión tan tristemente de moda) que con demasiada frecuencia se ha convertido un hecho cotidiano propio de la especie humana como es el caminar. Pablo Barco, portavoz del Foro Andando

comentaba en una entrevista que “las ciudades están en deuda con el peatón”. Más claro y alto no se puede decir.

Muchas personas defienden que el tranvía es un medio de transporte del pasado...

A estas mismas se les podría decir si un vehículo 4 x 4 es un modelo de progreso de movilidad en ámbitos urbanos o si es sostenible continuar utilizando de manera tan individualizada el coche.

El tranvía es de nuevo actualidad porque representa el fracaso estrepitoso de la apuesta que durante varias décadas se ha hecho sí o sí por el coche privado. Las más de 20 redes tranviarias actualmente en España son el claro ejemplo de lo anterior.

Es la respuesta lógica ante el imperante deterioro ambiental que han experimentado grandes urbes. Así mientras en buena parte de las ciudades de centro europa no llegó a desmantelarse este medio de transporte, en España, la modernidad pasaba por eliminar carriles y catenaria de las calles y sustituirlas por asfalto puro y duro por donde circularan coches y autobuses. El resultado ha sido... la vuelta a la razón: la reintroducción del metro ligero que es como una parte de la política vende a este medio que no es más que el tranvía puesto al día.

El tranvía, además de democratizar el espacio en superficie quitando lugar al coche y recuperándolo para la ciudadanía es ideal en lo que al acceso peatonal se refiere pues los desplazamientos horizontales y verticales están disminuidos y al ser obras prácticamente nuevas incorporan todo el “know-how” en lo que a accesibilidad se refiere: acceso de piso bajo y con las ventajas que lleva el modo ferroviario: suavidad de marcha, eficiencia energética, arrancadas y frenadas suaves o bajas emisiones por citar tan sólo algunas

En el caso de Barcelona tenemos el tranvía interruptus de la diagonal donde probablemente tengamos políticos que sí que son más bien del pasado por no ser valientes y unir las dos líneas que ahora están en ambos extremos de esta vía.

Háblenos de los sistemas de autobús de tránsito rápido (BRT en sus siglas en inglés)... ¿Pueden ser una buena solución a la gestión del transporte público en tiempos de crisis?

Efectivamente, los BRT son sistemas prioritarios de acceso a las grandes urbes. Sin llegar a los excesos del único y recientemente inaugurado carril bus-vao de la C58 en su acceso a Barcelona que ha costado nada menos que la friolera de 81 millones de euros para poco más de 6 kilómetros (o sea, 13,5 millones Euro/km.), se hecha en falta una política y apoyo institucional para la promoción de este tipo de infraestructura que ayude a descongestionar los accesos a las grandes ciudades.

Madrid tiene desde hace años un existoso carril bus-vao por la A-6 (Madrid – La Coruña) y hasta ahora poco más.

Continuamos dibujando carriles bus-vao pero se construyen accesos e infraestructuras para el tránsito de coches rondas y rondas.

Los recursos financieros del estado, limitados como los de una familia, han de priorizarse y no parece que hasta el momento esa haya sido la prioridad de los gobernantes a todos los niveles: local, autonómica y central. Los resultados del gran despilfarro están a la vista. En general continúa pensándose en clave de transporte privado y ese es el resultado que tenemos: accesos colapsados y entornos urbanos degradados: al coche, cuanto más espacio se le da más ocupa cuando con un poco, y digo un poco de voluntad política los BRTs pueden tener efectos similares a determinados modos ferroviarios a un coste mucho menor.

Sobre las bicicletas y los peatones... ¿Cree que la introducción de la bicicleta está realizándose correctamente en nuestras ciudades?

La bicicleta está resurgiendo de manera silenciosa pero pujante y continua ante un entorno urbano en crisis: así la falta de espacio y el continuo encarecimiento de los combustibles hacen que la bicicleta sea más que una solución.

Por un lado la apuesta por la introducción de la bicicleta no ha de hacerse en contra del peatón si no a favor del mismo y este resurgir de las dos ruedas a pedal ha puesto de manifiesto la ausencia de infraestructuras específicas para este medio de transporte. Puestos a compartir el espacio, también limitado, quitémoslo a quien ha tenido en exceso: el coche.

Con demasiada frecuencia vemos cómo se pinta un carril bici trazando pintura blanca por aceras o sencillamente en Cataluña hemos visto recientemente como carriles bicicleta en calzada, que quitaban espacio al coche han sido eliminados (Castelldefels y Calafell) por causas varias.

Así, ahora clama al cielo que ciudades vecinas en entornos metropolitanos tengan buenas conexiones viarias pero han ignorado a los desplazamientos blandos pues carecen de viales exclusivos y donde ir a pie o en bicicleta de un municipio a otro significa jugarse la vida.

Estoy a favor en cualquier caso que se legisle a favor de que la circulación de la bicicleta sea por la calzada, pero claro, ésta hay que tenerla en condiciones de seguridad óptimas.

El estacionamiento de estos vehículos es otro de los retos. En el área metropolitana de Barcelona la administración ha apostado por el bicibox, una especie de contenedor de diseño que puede guardar 7 bicicletas en condiciones de seguridad y con un resultado hasta el momento no muy alentador. Es interesante que si se pretende un cambio modal... este elemento, el bicibox se ubique en la acera, en plazas... pero raramente en calzada, convirtiéndose en un “trasto” más en el espacio público y sin quitar espacio al coche. Debería incentivarse de alguna manera la reconversión de plazas de parking para vehículos en estacionamientos de bicicletas. Suena divertido cuando a uno le contestan... que no sabe donde guardar la bicicleta. O sea, puede guardar sin dificultad un coche y no una bici.

A ello deberíamos sumar la formación. La bicicleta es mucho más que un vehículo que funciona pedaleando y ya está. El aprendizaje de mínimos debería iniciarse ya desde bien pequeños. Y las subvenciones para la adquisición de este vehículo? Cuando todo son ayudas para el coche, la bicicleta sigue ignorada por la administración. Todo son palabras, buenas palabras... pero el dinero va al vehículo que presuntamente queremos desincentivar en uso: Plan movele, vive etc.

Tengo la percepción de que este es un país con prisas, donde hay que llegar rápido a todos los lados y eso pasa con demasiada frecuencia por pisar los derechos de los que caminamos, de los peatones: y con la bicicleta hemos creado un conflicto inexistente hasta hace no mucho: peatón – bicicleta. En este sentido, los medios de comunicación tienen una responsabilidad importante: sólo hay que ver el tiempo que dedican a los llamados deportes motorizados: F-1 y carreras de motos. Así, es normal lo que tenemos.

Además de pertenecer a la Junta Directiva de Catalunya Camina es el representante local de los viandantes en Sant Boi, municipio donde recientemente han presentado una propuesta para adherirlo a la Carta Internacional del Caminar y a la Red de Ciudades que Caminan... ¿Cómo podría convertirse Sant Boi en un lugar en el que las personas elijan caminar?

Tenemos una buena noticia y es que con fecha 24 de septiembre, el pleno del ayuntamiento de este municipio del “Baix Llobregat” aprobaba ratificación y adhesión a la Carta Internacional del Caminar.

De hecho Sant Boi ya es una población donde los desplazamientos a pie son la mayoría. Datos del 2006 los fijaban en el 72% mientras que ese mismo porcentaje era el que usaba el coche para los desplazamientos de conexión a otros municipios, el transporte público con una cuota del 25.8%. y a pie o en bici sólo el 1,7%.

Tenemos dos barrios como el barrio centro y el de Casablanca donde el peatón ha recuperado espacio y ello se ha hecho a costa del automóvil. Son dos zonas en el que caminar es más cómodo y atractivo.

En los últimos tiempos se ha hecho un esfuerzo inversor de pequeñas obras que han ayudado a mejorar la seguridad vial, haciendo más visibles los pasos de peatones, o mejorando la accesibilidad a y desde los autobuses en las paradas. Todo y así, el uso del vehículo con esa tasa tan baja de 1,2 ocupantes degrada el espacio vial.

No obstante, todavía queda mucho por hacer. Continuamos teniendo vías donde se prioriza el estacionamiento de vehículos por encima de la seguridad vial al permitir que los puntos más inmediatos a un paso de peatones esté dedicados al aparcamiento de coches que quitan visibilidad al caminante. Falta una acción más decidida y valiente para continuar haciendo más atractivos los desplazamientos a pie: tiempos de semáforos más atractivos, reducción de los mismos a los estrictamente necesarios, aceras más amplias, pasos de peatones alineados, pasos de peatones en diagonal en determinadas intersecciones... Otro tanto ocurre en determinadas zonas de los polígonos, donde los coches encima de la acera son lo habitual, sin que nada ocurra.

El gran reto es mejorar la oferta de transporte público: se falló cuando se inauguró el tranvía –Trambaix- y no se tuvo en cuenta a las líneas de autobús que pasan por Sant Boi (L-74, 75, 77, 82 y 85) en el diseño del intercambiador de Cornellà que hubiera facilitado la intermodalidad directa y fácil con el metro L-5, las cercanías y el propio tranvía: el resultado es de nuevo la penalización del peatón usuario del transporte público. Lo mismo se podría decir con la carretera C-245 y la ausencia de un carril bus exclusivo en su conexión con Viladecans, Gavà y Castelldefels. Y cuando hubo una oportunidad de que llegara el tranvía no se aceptó. Todo en conjunto ha ido hipotecando la movilidad sostenible en su conjunto para hacerla más atractiva –presuntamente- al vehículo privado.

Díganos algunos ejemplos de ciudades amables con los viandantes.

Zurich, Berna, Basilea. Berlín, Innsbruck o Salzburg por citar algunas a nivel internacional y por general los centros históricos de las ciudades españolas: Sevilla, Córdoba, Barcelona, Burgos etc, pero poca cosa más allá de los mismos todo y que se observan cambios que van en la buena dirección.

En muchos municipios españoles a veces resulta imposible desplazarse en silla de ruedas, empujando un carrito de niños o con cualquier otra diversidad funcional... ¿Seguimos construyendo ciudades excluyentes?

La respuesta es clara, sí. Hemos conseguido urbes pensadas única y exclusivamente a imagen y semejanza de la movilidad en coche, ignorando la figura del caminante y claro, el resultado son coches y más autos.

Un simple desplazamiento a pie, en carrito de niños o en silla de ruedas pone de manifiesto las limitaciones en aceras estrechas, aceras con palos en medio de las mismas que sirven de soporte a servicios como la electricidad, pasos de peatones con un tiempo de semáforo que privilegia al conductor de coche y no al caminante o la falta de visibilidad en determinados pasos de peatones.

Parece que sólo nos acordemos del peatón en aquellas zonas peatonales llenas de comercio, pero ni aún así.

¿Es usted enemigo del coche, es necesario expulsarlos de las ciudades?

Enemigo del coche no me considero. Si que pienso que el uso de este gran invento ha de ser racional y esto es mucho pedir puesto que nos hemos pasado de rosca. Opciones como el coche compartido –carsharing- o el carpooling –compartir trayectos- van a más. Recuerdo el Walk 21 celebrado en Barcelona en octubre de 2008 en el que a un consultor inglés se le preguntaba desde el público sobre el futuro del coche. La respuesta fue muy precisa: “the future of the car is no car”. El tiempo dirá si va en la buena dirección o no. La verdad es que cada vez que veo los bolardos me acuerdo del fracaso de esta sociedad. Y curiosamente este obstáculo recae en la acera ya de por sí en muchos casos poco generosas por ese traspaso de espacio al automóvil.

Utilizando otra expresión habitual en estos tiempos es que “el crédito facilitado al coche” ha sido excedido con creces y claro, ahora no hay forma de devolverlo. Ya sólo el tema de la contaminación atmosférica debiera llevarnos a la reflexión: 16000 muertos anuales en España. No nos podemos permitir continuar esperando. Claro que la tecnología ha evolucionado y los coches de hoy no contaminan lo de antes, pero el efecto que producen un mayor nº de vehículos circulando contraresta con exceso las ventajas de dichos avances en tener vehículos más limpios.

Creo que no debemos tener miedo a indicar que el coche se ha convertido en una metástasi en el sistema urbano: las calles ocupadas por coches y los niños recluidos en sus hogares o permanentemente ocupados por que ya no pueden jugar en el espacio público: los problemas los tenemos ahí: uno de cada cuatro niños españoles de 3 a 5 años con exceso de peso. La privatización del espacio público dedicándolo en exclusiva al coche ha hecho que la infancia junto a los mayores salgan menos a la calle y consuman más televisión. Que dicho aumento de la motorización sea a costa de una pérdida de autonomía infantil nos debe ayudar a pensar si hemos hecho las cosas bien.

Así, el coche, símbolo de estatus, bien de consumo por excelencia, -supuesta- libertad de movimiento, individualismo y símbolo de democracia ha acabado por degradar hasta límites difíciles de imaginar en el pasado el medio en el que nos movemos las personas haciendo de efecto boomerang y aquellas presuntas virtudes han terminado por ser una ruina y lo contrario de lo que pretendían ser.

¿Cómo se ha podido permitir que el espacio público en nuestras urbes esté en un 60% dedicado al coche y un 40 % al peatón cuando esa máquina permanece aparcada el 96% de su vida? Gracias a ello hemos hecho de las calles un espacio inseguro, incómodo y degradado donde la capacidad de carga ha sido superada ampliamente.

Más espacio para el coche es más espacio para el fracaso colectivo. Cuanto más se le da más ocupa y además sin solucionar los problemas que genera: accidentabilidad, atascos, contaminación etc. Madrid y Barcelona son dos claros ejemplos que ilustran la máxima de más infraestructura más atasco:

La capital española en concreto con las circunvalaciones y conexiones M 30, M 40, M 45, M 50 y M 60.

Barcelona, con las atascadas rondas fruto de las inversiones derivadas de las olimpiadas del 92 sin que una supuesta ampliación prometa solucionar el tráfico.

La solución es clara: necesitamos ya el decrecimiento y que conste que esta palabra no significa necesariamente retroceder por más que a algunos así lo parezca. Todo lo contrario. Hemos de avanzar pero de una manera diferente a cómo lo hemos hecho hasta ahora pues si nos encontramos donde estamos es por alguna razón.

No podemos permitirnos la sangría del actual modelo de movilidad: no olvide que la OMS da cifras escalofriantes. Cada día mueren 3 500 personas en accidentes de tráfico y 100.000 resultan heridas. Al año son 1.000.000 y las previsiones si no se actúa es de alcanzar los 2 millones en 2020. La mejora ambiental en cuanto al ruido y calidad del aire van igualmente vinculadas a un decrecimiento en el tránsito.

A nuestros políticos les diría que las personas somos mayoría. Los coches no votan.

Imagínese que tiene en sus manos la posibilidad de diseñar una ciudad del futuro, ¿cómo sería su movilidad?

Pues un poco ya se ha venido dibujando a lo largo de las anteriores respuestas.

De manera gráfica, podría ser la que indica el “Bycicle innovation lab” de Copenhague en su pirámide de tráfico inverso:

- 1º Caminar
- 2º Bicicleta
- 3º Utiliy bicycles
- 4º Transporte público
- 5º Taxi, transporte furgonetas
- 6º Coche compartido –carsharing-
- 7º Coche privado
- 8º Aviación

Vendría a ser la nueva cultura de la movilidad.

En la PTP hemos hecho ya a lo largo de nuestra corta historia 3 pruebas de cómo mejorar los accesos a las grandes urbes o la movilidad en el interior de las mismas con criterios de eficacia, eficiencia e interés general:

09 09 2012. Sabadell. Prueba estática en la que se comparaba el espacio consumido para la movilidad de 60 personas según se desplazaran a pie, en autobús o en coche. El autobús necesita 42 m² para circular contra los 690 m² de los 50 coches que participaban. El transporte público en superficie y con prioridad ayuda a descongestionar la vía pública

02 05 2009. Barcelona. Con el transfondo de la unión de las dos redes de tranvías actuales de Barcelona Trambaix y Trambesos por la diagonal, prueba estática en la que comparábamos el espacio que ocupaban 200 personas, 1 tranvía, 2 autobuses articulados y 175 coches.

23 09 2007: carril bus exclusivo en la B 23 una vía de acceso viario a Barcelona. Con un solo carril bus se puede transportar un 27% más de viajeros que con 3 carriles de vehículos privados colapsados. 3 autobuses simulaban transportar las mismas personas que 100 coches.

En definitiva, rescatar las personas en primer lugar y no los autos, y con ello priorizando otro de los factores en crisis: el espacio público de nuestras urbes. Los barrios sin coches de algunas ciudades europeos ya apuntan hacia a donde vamos. Se trata de volver a la ciudadanía el espacio público privatizado. Hacer que la sociedad vuelva a funcionar, ciudades para relacionarse y no para aislarse. Como indica la Carta Internacional del Caminar: comunidades sanas, eficientes y sostenibles, donde la gente elija caminar. Ganar espacio para el peatón es mayor democracia en las ciudades.