EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
29/10/12
Prensa: Diaria
Tirada: 141.632 Ejemplares
Difusión: 105.408 Ejemplares
Cod: 63037000
Página: 7
Sección: OPINIÓN Valor: 8.157,00 € Área (cm2): 507,3 Ocupación: 43,46 % Documento: 1/1 Autor: PAU Noy Núm. Lectores: 568000

Los cambios en la movilidad

Un carril bus-VAO sin planificación

La nueva infraestructura se suma a la colección de obras faraónicas de escasa o nula utilización

PAU
Noy



Barcelona inaugura hoy su primer carril bus-VAO en la autopista C-58, entre Cerdanyola y la capital. Este carril, reversible, son de hecho un par de carriles elevados monodireccionales sobre la traza actual de 3+3, con lo que la autopista pasará a tener cinco carriles en sentido Barcelona por la mañana y la misma capacidad, pero en sentido contrario, por la tarde. Con ello se quiere mostrar a los usuarios que, en lugar de ir cada uno en su vehículo, hay formas más racionales de entrar y salir de Barcelona, evitando unos altos costes sociales y ambientales que todos conocen.

LA GENERALITAT calcula que de los 150.000 vehículos que ahora entran y salen de Barcelona por la avenida Meridiana, un 5% podrá beneficiarse de ese atajo de 7 kilómetros. El requisito para usar el carril bus-VAO es conducir un vehículo eficiente, es decir, los que lleven tres o más pasajeros (coches y autobuses), los superecológicos, las pequeñas aunque peligrosas motos, los taxis (por servicio público) y los adaptados.

La obra ha costado la fortuna de 80 millones de euros, a razón de 12 por kilómetro, por lo que ha sido encuadrada ya en el capítulo de las obras faraónicas que pueblan nuestra geografía. Hay que señalar, además, que se ha llevado a cabo sin apenas pensar cómo debía funcionar una vez construida. Mientras en Europa, planteado un problema, primero se piensa en cómo solucionarlo y en si hay que mejorar una infraestructura o construir una nueva, a este lado de los Pirineos primero se ordena construir la infraestructura y solo después se piensa en su funcionamiento. Ejemplos como la línea 9 del metro, con unas obras en el tramo central –el que de verdad daba sentido a la línea– paralizados por el tsunami financiero que ella misma causó; el aeropuerto de Lleida-Alguaire, sin aviones; el teleférico de Esparreguera, cerrado al poco de su apertura por bajo uso debido a la mala ubicación de una de sus terminales; la línea de La Pobla, donde después de gastar 30 millones en su rehabilitación casi se suprime el servicio cuatro años después; el derroche de los AVE, con un nivel de uso cinco veces menor que el TGV francés; o la estación del Camp de Tarragona, rebautizada por muchos como *Camp de Cols de Tarragona*, son exponentes visibles de la escasa calidad en la planificación del transporte de nuestro país.

Meses antes de la apertura del carril bus-VAO, la Generalitat encargó a los operadores de autobús del Vallès un plan de nuevas líneas entre Barcelona y Sabadell, Terrassa, la UAB y Ripollet para visualizar una mínima ocupación de la nueva infraestructura. La mayoría de estos autobuses van a tener un bajo uso, son redundantes con los robustos servicios de tren de Renfe y FGC y tienen una planificación de servicio que por desgracia impedirá cumplir los horarios anunciados, causando frustración.

Si las cosas se hubiesen pensado mejor, quizá se hubiera visto que hay frecuentes atascos monumentales, antes y después del carril bus-VAO, entre Cerdanyola y la B-30 y en la Meridiana, con lo que el autobús, a pesar del privilegio del carril bus-VAO, no podrá ofrecer una cadencia regular, que es la base del éxito en todo proyecto de transporte público. También se habría visto que el bus no puede competir en velocidad y confortabilidad con el tren, por algo la gente prefiere los sistemas ferroviarios. Y, ya puestos a poner la lupa, quizá habrían visto que había mejores proyectos donde invertir esta suma, si al final resulta que solo 3.000 automovilistas por sentido se benefician de él y únicamente durante 7 kilómetros, porque nadie garantiza que cuando acaben de recorrerlo no se encuentren con uno de los habituales atascos. Sobre los otros teóricos grandes beneficiados –los usuarios del autobús, con suerte unos 1.500 diarios por sentido– seguirá gravitando la doble amenaza de la misma congestión que los automovilistas y el incumplimiento de horarios.



LEONARD BEARD

Este invento norteamericano solo tiene una imitación funcionando en Europa, y está en Madrid

QUIZÁ entonces se hubieran dado cuenta de que eso de los carriles bus-VAO es un invento norteamericano y que en Europa solo hay uno funcionando, curiosamente en Madrid. Cuando las ciudades europeas quieren dar un privilegio a los autobuses pintan un carril adicional en la autopista, ganando un espacio a costa de estrechar el resto de carriles. Es una opción muy barata y, de paso, se corre menos y hay menos accidentes. Es lo que muchos venimos pidiendo para la autopista B-23, en la salida de Barcelona hacia Lleida, sin que hasta ahora nadie nos haya escuchado. Quizá gastarse 80 millones en una espectacular infraestructura sea *cool* y pintar un nuevo carril en la calzada, no. El caso es que cuando en Europa quieren mejorar el acceso sostenible en la ciudad apuestan por el ferrocarril. Aquí seguimos con inventos caros. ≡

Ingeniero industrial.