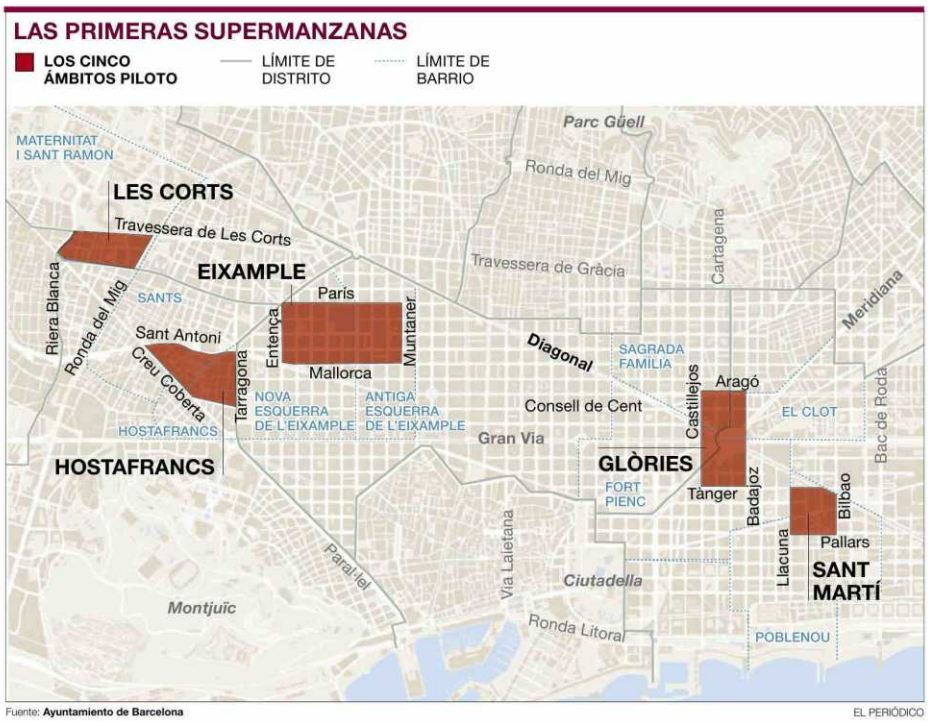
EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
27/02/14
Prensa: Diaria
Tirada: 79.269 Ejemplares
Difusión: 61.485 Ejemplares
Cód: 79340044
Página: 39
ción: LOCAL Valor: 12.208,00 € Área (cm2): 598,4 Ocupación: 51,61 % Documento: 1/1 Autor: CARLOS MÁRQUEZ DANIEL I BARCELONA Núm. Lectores: 654000



Fuente: **Ayuntamiento de Barcelona** EL PERIÓDICO

MARIDAJE ENTRE MOVILIDAD Y URBANISMO

CiU da un toque 'smart city' a las supermanzanas

BCN impulsará 5 núcleos vecinales inteligentes en los próximos cuatro años

El ayuntamiento prevé cortar el tráfico en algunas calles los sábados y domingos

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

El gobierno de CiU en Barcelona lleva más de dos años y medio trabajando para dar un vuelco a la esencia que dejaron en la ciudad los 32 años de dominio socialista. Se ha hecho con sutileza. Por el momento ha salido bien, y los cambios han fluido con polémicas que se han driblado sin grandes litigios. Ahora se da una vuelta de tuerca al concepto de supermanzana, que hasta la fecha se asociaba a la movilidad y a la necesidad de entregar el espacio público al peatón despejando el tráfico en una zona determinada.

Lo que pretende hacer el gobierno, por aquello de poner el sello propio en algo parido en anteriores y ajenos mandatos, es maridar este proyecto con la filosofía *smart city*, dando como resultado los que ayer presentó el teniente de alcalde Antoni Vives: unidades vecinales más pequeñas que un barrio en las que, además, se moderniza el urbanismo, dando a luz a lo que podría denominarse supermanzanas inteligentes. Porque es una palabra que lleva años dando vueltas por el consistorio y ya parecía tener un significado y solo uno, y no es otro que el de restringir el tráfico, la rueda de prensa del responsable de Hábitat Urbano tuvo que ser más pedagógica de lo habitual.

El dato objetivo es que se impulsarán cinco nuevos núcleos en cuatro años con un presupuesto de 10 millones de euros (ver gráfico). Y que los mandamientos de la supermanzana ideada por el equipo de Trias son los siguientes: «Movilidad sostenible, revitalización del espacio público, fomento de la biodiversidad y el verde urbano, cohesión social, autosuficiencia energética y participación ciudadana».

Traducido a la rutina: mejor iluminación, creación de energía, sensores en los cruces para regular su funcionalidad, reducción del ruido o fomento del uso de la bicicleta.

REDUCIR LA CIRCULACIÓN // Aun así, no quedó del todo claro cómo afectará esto a la vida de los ciudadanos si el principal objetivo no es atajar el tráfico. Dijo Vives, sin embargo, que el deseo de disminuir la circulación el 30% en los próximos años no es ningún brindis al sol, y adelantó que en un futuro por concretar habrá calles importantes –Eixample incluido– que se cortarán para uso de los viandantes, seguramente los fines de semana. Primero deberá convencer al alcalde, que en repetidas ocasiones ha defendido que no sobran coches, y que en todo caso hay que conseguir que haya más vehículos eléctricos.

El ayuntamiento ha buscado cinco ámbitos distintos para poner a prueba la idea en circunstancias variables. La primera está en Les Corts, en el barrio de la Maternitat y Sant Ramon, alrededor de Travessera de Les Corts, avenida de Madrid, Gran Via de Carles III y Riera Blanca.

La segunda está situada en Sant Martí, en el radio de la Rambla del Poblenou y Maria Aguiló. La siguiente hay que buscarla en Glòries, la más «emblemática», según el consistorio. La supermanzana de Hostafrancs, entre Tarragona, Creu Coberta, Sant Antoni y la estación de Sants, será un «ejemplo de regeneración social y comercial». La mayor y más compleja será la del Eixample, enmarcada entre las calles de Paris, Entença, Muntaner y Mallorca.

Ricard Gomà (ICV-EUiA) reclamó supermanzanas a Vives al poco tiempo de que CiU se hiciera con la capital catalana. Le prometieron tres en un año que no se desarrollaron. Ayer desayunaba con esta nueva propuesta y lamentaba que no tenga «nada que ver con lo que habitualmente se entiende por supermanzana». Agradeció la intención, pero recordó que el ADN de este proyecto es la regulación de la circulación. «Si no se trata de un espacio con tráfico perimetral, o no tiene ningún sentido o mejor que le busquen otro nombre». ≡