EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA

27/06/12

Prensa: Diaria
Tirada: 168.911 Ejemplares
Difusión: 133.055 Ejemplares

Cod: 59371152

Página: 36

Sección: LOCAL Valor: 14.107,00 € Área (cm2): 792,0 Ocupación: 75,16 % Documento: 1/1 Autor: CARLOS MÁRQUEZ DANIEL Núm. Lectores: 633000

Impulso a la nueva red de bus y a un Bicing asequible para BCN

La malla ortogonal de TMB se estrenará en octubre para ganar tiempo y fiabilidad

El taxi experimenta más cambios en un año de CiU que en tres décadas socialistas

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

El ciudadano de Barcelona todavía no ha notado grandes diferencias en la gestión del transporte público desde que Xavier Trias accedió a la alcaldía. No lo vean como un reproche, pues esta es una complicada misión que requiere de cierta maduración. Se ha encarecido el Bicing para que las arcas municipales dejen de pagar 17 millones de euros en la bicicleta pública, se ha mantenido el metro abierto los sábados por la noche pese a la crisis, se ha logrado quitar las telarañas del taxi tras años de inmovilismo. Y lo más importante, está a punto de llegar la nueva red de autobuses, esa malla de líneas verticales, horizontales y radiales que viene para ganar tiempo y eficacia.

En octubre se desplegarán los cinco primeros trazados, dos horizontales –de Gornal a la Verneda y de la Zona Universitària a Fabra i Puig–, dos verticales –de Sarrià a la plaza de Espanya y de Montbau al paseo Marítim– y uno radial –entre la torre Melina y el inicio de la calle de la Marina–. La foto que acompaña este texto es un buen ejemplo de la urgencia. La actual red se suele definir como un plato de espaguetis lanzado a su suerte sobre un plato. La mayoría de líneas siguen antiguas rutas del tranvía, compartiendo gran parte del recorrido y colapsando las paradas, como es el caso de la Diagonal.

BONDADES Y DUDAS // La red de 28 líneas –el PSC ideó solo 15 porque consideraba que ir más allá hará que el sistema no sea efectivo– promete llegar a cualquier punto de la ciudad en un máximo de 40 minutos y con un solo transbordo. Para lograrlo, se ampliará la red de carriles destinados al transporte público y los semáforos darán preferencia al bus. La propuesta genera dudas, ya que los usuarios, muchos de ellos personas mayores, ya han memorizado sus itinerarios, y partir de cero podría generar un efecto rechazo que acabe llevándoles al metro. Una apuesta necesaria paro arriesgada si se tiene en cuenta que los actuales clientes de TMB le ponen un notable al servicio.

JOAN CORTADELLAS



▸▸ Cola de autobuses de distintas líneas que comparten recorrido por la Diagonal, el lunes por la mañana.

El tranvía sigue sin hueco tras el firme 'no' de Trias a que recorra la Diagonal

▸▸ El tranvía está irremediablemente ligado a la Diagonal. La dichosa consulta sobre el futuro de la avenida fue una de las causas de la debacle socialista en las elecciones de hace un año. Xavier Trias no tiene ninguna intención de sufrir el escarnio público que aguantó Jordi Hereu, así que ha rechazado que los dos tranvías, el del Llobregat y el del Besòs, se unan a través de la avenida.

▸▸ El alcalde tiene dos propuestas sobre la mesa: Gran Via o Provença. Trias se decanta por la segunda, entre otras cosas, porque llevar el tranvía hasta la Gran Via para luego hacerlo subir hasta las Glòries alargaría mucho los tiempos de viaje para los que quieren cruzar la ciudad. En todo caso, los dos planes comparten el mismo problema: la nueva red ortogonal de autobuses contempla líneas en ambas calles. En resumen: olvídense del tranvía.

El Bicing fue uno de los caballos de batalla de la campaña de CiU. Trias se hartó de recordar que el sistema era demasiado caro para la ciudad. Y no le faltaba razón: 17 millones de euros en los tiempos que corren son todo un atrevimiento. Los ajustes que han realizado los nacionalistas, apretando a la empresa concesionaria, aumentando la tarifa e instalando un nuevo y mejor sistema informático, han conseguido ahorrar dos millones. Para el próximo año, pueden apostar que el precio volverá a crecer de manera sustancial, puesto que el cliente solo participa del 23,5% del coste total. No hay noticia de promesas algo más quiméricas, como cambiar la bici para que no haya otra igual, que las estaciones sirvan para cargar motos eléctricas, abrirlo a los turistas o incluir publicidad en la llanta.

ADIÓS A LAS CIFRAS // Al margen del peliagudo asunto del civismo de los ciclistas, es indudable que el Bicing ha revolucionado el medio en Barcelona. Se han triplicado los viajes diarios en pocos años, hasta rozar los 120.000, y la presencia del ciclista en el tráfico se está normalizando cada vez más. También ha ayudado que Trias y su equipo hayan evitado las cifras que tanto gustaban al PSC. Aquí ya no se habla de kilómetros de carriles bici, sino de la calidad de los mismos. Quién sabe, quizás tenga algo que ver el hecho de que el alcalde sea ciclista de fin de semana.

El transporte público que más titulares ha generado el último año es el taxi. Tras décadas de ostracismo, el sector ha empezado a desperezarse de la mano de un nuevo gerente, Eduard Ràmia, y un nuevo presidente del Instituto Metropolitano del Taxi, Eduard Freixedes. Ambos se pusieron a picar piedra desde el primer día. A pesar de las guerras internas, excusa que siempre usó el PSC para no mover ficha alguna, los nuevos administradores han dado pasos importantes. Convocaron un referendo para aclarar quiénes son los verdaderos representantes del gremio, preguntaron al taxista cuál es la mejor manera de reducir la flota en tiempos de crisis de demanda y aprobaron licencias de siete plazas. Tienen en cartera, a medio y largo plazo, instaurar una tarifa única para ir al aeropuerto, eliminar algunos suplementos e incluso crear un taxi eléctrico, como acaba de hacer Nueva York, que sería el que usarían los propietarios de las 10.500 licencias.

Eso lo veremos quizás algún día. Pero la agenda del próximo año la marcará sin duda el autobús. ≡