EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
07/02/14
Prensa: Diaria
Tirada: 79.269 Ejemplares
Difusión: 61.485 Ejemplares
Cód: 78661633
Página: 36
ción: LOCAL Valor: 20.549,00 € Área (cm2): 1003,8 Ocupación: 86,87 % Documento: 1/2 Autor: CARLOS MÁRQUEZ DANIEL I BARCELONA Núm. Lectores: 682000

Debate sobre el modelo de ciudad

El RACC acusa a Trias de carecer de un plan de movilidad para BCN

El automóvil club considera contradictorio querer promocionar el bus y a la vez encarecer las tarifas

La entidad presenta una propuesta para reducir la congestión por el eje central de la Gran Via

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

El Reial Automóvil Club de Catalunya (RACC) presentó ayer una propuesta para mejorar la circulación de Gran Via que demuestra una vez más el compromiso de esta entidad con la ciudad más allá de la voluntad de sembrar una buena imagen y conseguir nuevos socios. Esa fue la cara. La cruz, o mejor dicho, lo inesperado e insólito, fue lo que siguió después, un reproche al modelo de movilidad de Xavier Trias, o más bien a la carencia del mismo. Según la entidad, «no existe una visión clara a medio plazo». Aunque puede que sí la haya. Y puede que el problema sea que la voluntad municipal vaya en sentido contrario a los lícitos intereses del lobi del vehículo privado.

El director de la Fundación RACC, Miquel Nadal, se cogió al ejemplo de Gran Via para reclamar al ayuntamiento «afinar bien el lápiz para evitar situaciones chirriantes como esta». Enumeró algunas de las obras en marcha –paseo de Gràcia, Mitre o Sant Joan– y lamentó no ver detrás de todas ellas un patrón común. Se apoyó en el reparto modal del 2011 (el porcentaje de gente a pie, en bici, en vehículo privado o en transporte público) y el que CiU desea de cara al 2018, cuando se supone que serán muchos más los que van en bus o metro y muchos menos los que sacan el coche del párking. «¿Cómo incentivarán el transporte público? ¿Reduciendo el precio? No parece que esto vaya a suceder», adivinó Nadal, echando mano del profundo malestar que ha generado la última subida de las tarifas. «No vemos detrás una visión clara del modelo de movilidad de medio plazo», remató

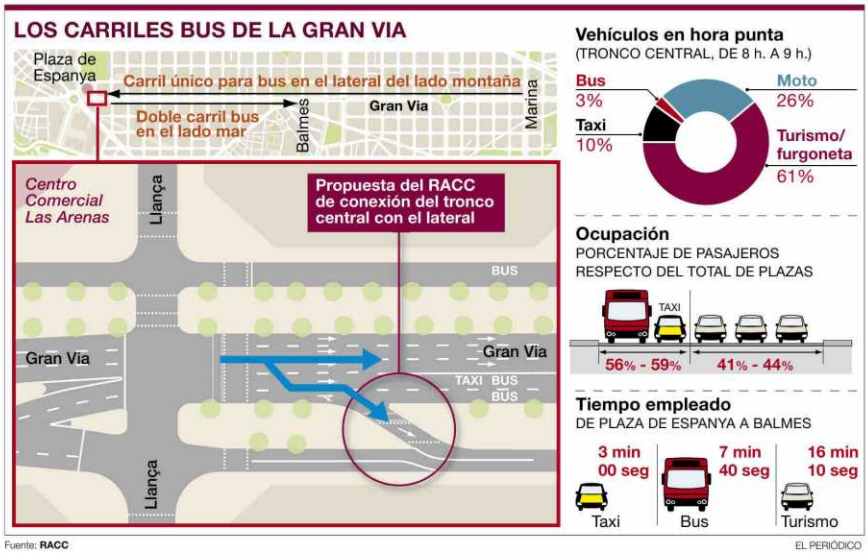
PLAN PARA FIN DE AÑO // El consistorio lleva meses cocinando el Plan de Movilidad Urbana (PMU) 2013-2018. Tras la aprobación inicial y el largo periodo de exposición pública, debería estar listo a finales de año. No sin antes haber escuchado a las entidades del Pacto por la Movilidad, donde están representados desde el peatón hasta el automovilista, el ciclista o el taxista. El RACC es una de ellas, y ya en privado ha compartido sus dudas sobre la posibilidad de que el uso del transporte público crezca en cuatro años del 39% al 46% del total de desplazamientos. En este mismo periodo, el vehículo particular pasaría del 26,7% al 14,9%. Esta es uno de los cuatro escenarios posibles, el que da por hecho el exitoso desarrollo de *supermanzanas* de alta eficiencia. Nadal sostuvo que en el ayuntamiento priman «los criterios urbanísticos a los de movilidad», y se preguntó si la buscada reducción del tráfico privado «es viable con la competitividad económica de la ciudad».

Eduard Freixedes, concejal de Movilidad, atendió horas después a este diario y apuntó que las críticas al PMU «son prematuras». Rechazó que CiU no tenga para Barcelona un modelo propio de movilidad, y explicó que la relación entre la circulación privada y el crecimiento económico de la ciudad «quizás era defendible en los 80», pero en ningún caso es lo que ahora pretende abanderar la capital catalana. «El RACC debe tener presente que las cifras con las que trabajamos no son fruto del trabajo de cuatro poetas. La Agencia de Ecología Urbana ha elaborado este plan en base a modelos matemáticos». Freixedes argumentó que el PMU es «una herramienta que busca

ALBERT BERTRAN



►► Imagen captada ayer de la sección central de la Gran Via a la altura de Urgell, con tres carriles para el tráfico privado y dos para el transporte público.



Fuente: RACC

EL PERIÓDICO

EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
07/02/14
Prensa: Diaria
Tirada: 79.269 Ejemplares
Difusión: 61.485 Ejemplares
Cód: 78661633

Página: 37
cción: LOCAL Valor: 3.284,00 € Área (cm2): 160,4 Ocupación: 13,88 % Documento: 2/2 Autor: CARLOS MÁRQUEZ DANIEL I BARCELONA Núm. Lectores: 682000

que la gente pueda moverse mejor por la ciudad, lo cual significa también vivir mejor». En definitiva, lo que CiU destila en sus proyectos urbanísticos es una urbe con menos asfalto y más acera, y eso es algo que puede caer muy mal en según qué ámbitos.

HÁBITOS NO MATEMÁTICOS // El concejal, en cambio, sí encajó y aceptó la crítica vertida por el RACC sobre la reurbanización de Gran Via, donde la red ortogonal de bus llevó al ayuntamiento a pintar un doble carril para el transporte público, además de restringir el lateral en sentido Llobregat para el bus y el taxi mientras que el del lado mar ganaba un vial para tráfico privado. Ahí, dijo, no funcionaron los números, puesto que no se tuvieron en cuenta «los hábitos de la ciudadanía».

Lluís Puerto, responsable técnico del RACC, fue el encargado, por la mañana, de exponer una mejora técnicamente muy sólida. La entidad analizó el comportamiento del tramo entre plaza de Espanya y Balmes, y ha llegado a la conclusión de que el eje central va mucho más cargado que el lateral. El objetivo, pues,

«Vincular el coche con ser una ciudad competitiva quizás era defendible en los años 80», dice Freixedes

sería que los vehículos puedan acceder al ramal, donde el porcentaje de saturación –la intensidad en hora punta dividido por la capacidad– es muy inferior: un 70% frente a un fluido 25%. Ese trasvase ahora solo es posible si se viene de la parte superior de la plaza, no si se atraviesa por el túnel. El RACC plantea dos ideas: un cambio semafórico que permita que los del túnel pasen al lateral, o, la preferida por el automóvil club, la apertura de un acceso (ver gráfico) que no obligaría a cambiar las señales. También solicita permitir giros hacia la izquierda en Calàbria y Casanova para reducir lo que se conoce como tráfico de agitación, el que da vueltas en busca de su destino final.

Freixedes admite que los cálculos no se hicieron bien, ya que esperaban que muchos más conductores optaran por subir a la plaza en cuanto vieran que los carriles junto a la fachada van mucho menos cargados. Eso no ha sucedido, y ahora tienen sobre la mesa las propuestas del RACC, más las propias, para intentar arreglarlo. «Aceptamos la crítica del lateral, pero sus cifras demuestran que la apuesta por el bus es un éxito, y que es un transporte que puede competir en todos los sentidos con el coche». ≡