



Las propuestas de CiU para regular la circulación de las dos ruedas

Taxistas y chóferes de bus reclaman mantener las motos fuera de su carril

Los conductores alertan del peligro de frenazos inesperados por las maniobras de los motoristas || La FAVB admite que el tráfico podría ser más fluido pero teme que aumenten los accidentes

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

La erótica del poder no queda muy lejos de la pesadilla del poder. Gobernar requiere tomar decisiones, y tomar decisiones implica dejar de lado otras decisiones. En definitiva, cuando se está arriba es muy difícil, por no decir imposible, que todo el mundo esté contento. Esto, que puede parecer la mar de evidente, lo vive en sus tiernas carnes y con algo de pasmo el nuevo ayuntamiento de CiU a raíz del debate sobre si las motos deben o no circular de manera legal y regulada por el carril bus-taxi. Este diario planteaba ayer la cuestión y daba voz a varios expertos que hablaban desde un punto de vista teórico. Hoy, los principales implicados —taxistas, conductores de bus y ciudadanos— ponen el grito en el cielo desde la experiencia personal, e instan al alcalde a no modificar la restricción sobre el vial destinado al transporte público de Barcelona.

Cuando se pregunta a un chófer de TMB sobre la posibilidad de compartir calzada con los motoristas, este trufa su discurso con conceptos relacionados con la seguridad vial. Generoso Calvo, líder de CCOO en la empresa pública de transportes y conductor de la línea 33 que une Zona Universitaria y la Vereda, asegura que el proyecto que ahora está en fase de estudio —en el programa electoral de CiU era una promesa sin interrogantes y ahora es una medida en estudio— es «peligroso y dañino para el autobús y el taxi». Conoce bien las limitaciones del vehículo que pilota, y sabe que los frenos no se pueden comparar con los de una moto. «Frenan mucho mejor que nosotros. Si paran de golpe, pueden obligarnos a dar un frenazo que acabe con el pasaje por los suelos».

«HACEN LO QUE LES DA LA GANA» // Calvo se detiene en la realidad, en cómo las motos usan con regularidad el pasillo reservado «sin que la Urbana [entre el 1 de enero y el 15 de septiembre se han impuesto 1.981 multas, siete al día] haga demasiado al respecto». Sostiene que los motoristas «hacen lo que les da la gana», que entran y salen «sin señalizar y sin importarleles quién venga», y recuerda que los carriles son «demasiado estrechos como para tener que compartirlos con más vehículos». No solo reclama a Trias que reconsidere la medi-



►► Dos motos circulan entre un taxi y un bus de TMB, ayer, en el vial reservado al transporte público de Gran Vía a la altura de Villarroel.

Un hombre muere atropellado por el Trambaix en la carretera de Collblanc

►► M.G.S., de 64 años murió ayer por la mañana al ser atropellado por el Trambaix en L'Hospitalet de Llobregat, según informaron el Tram y el Sistema d'Emergències Mèdiques (SEM). El atropello ocurrió sobre las 7.10 horas en la confluencia de la carretera de Collblanc con la calle de Tomàs Giménez, cuando, por causas que se desconocen, el hombre fue atropellado por un convoy de la línea T-3 que se dirigía hacia Barcelona. El SEM envió tres unidades al lugar del accidente, pero no pudieron hacer nada por la vida del hombre, que murió al poco tiempo por las heridas sufridas. A consecuencia del atropello, las líneas T-1, T-2 y T-3 del Trambaix no

ofrecieron servicio entre las estaciones de Can Rigal y Montesa durante dos horas.

►► Según fuentes de la compañía, la víctima, vecina de la zona, estuvo durante unos minutos detrás de un señal de tráfico y, cuando llegaba el tranvía, se dirigió «de golpe» hacia él. El conductor del tranvía accidentado circulaba a 25 kilómetros por hora y cruzó con el semáforo en verde, también según fuentes de la empresa, que sostienen que, cuando el conductor vio la posibilidad de atropellar al viandante accionó las señales acústicas y activó todos los sistemas de frenado, pero no pudo evitar el atropello.

da, sino que invita a reflexionar sobre si también el taxi debería dejar de transitar por alguno de estos carriles, sobre todo ahora que está a punto de llegar la red ortogonal de autobuses, conocida como Retbus, que quiere ser algo más ágil para superar la paupérrima velocidad media de los articulados rojos de TMB: 12 tristes kilómetros por hora.

«NO MÁS IMPEDIMENTOS» // Luis Berbel preside el Sindicato del Taxi de Catalunya (Stac) y se frota los ojos cuando le hablan de la iniciativa del consistorio. «Estamos absolutamente en contra, perderemos velocidad comercial cuando urge aumentarla, los motoristas se harán mucho más daño si chocan contra un autobús...; la verdad es que no me puedo creer que se lo planteen, es una barbaridad», resume. Berbel no acepta la comparación con Madrid, donde las motos sí circulan junto a taxistas y

chóferes de bus. Para él, es una mera cuestión física, puesto que en la capital del Estado los carriles son «mucho más amplios que aquí y además tienen muchas menos motos para una ciudad tres o cuatro veces más grande que Barcelona».

La mezcla de motoristas y transporte colectivo tampoco es del agrado de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB). Jordi Giró, vicepresidente y responsable de los asuntos relacionados con la movilidad urbana, admite que el tráfico «puede ganar en fluidez», pero apunta como más relevante e inquietante la posibilidad de que se produzcan más accidentes. En su opinión, aprobar la medida supondría «crear un entorno inseguro que desnaturalizaría la percepción ciudadana que se tiene de la organización de la calzada», algo así como romper el dibujo mental de la calle. Giró, que lamenta que el nuevo equipo de CiU

ELISENDA PONS



la política

UNA INICIATIVA SIN CONSENSO

PLÁCET CONSERVADOR

⇒ Alberto Fernández Díaz es tan del Espanyol como amante de su Harley. Así las cosas, no es de extrañar que sea el concejal que más veces ha reclamado que las motos circulen por el carril bus-taxi. Lo hizo por última vez hace un mes con la petición de modificar la ordenanza para «mejorar la seguridad y movilidad de las motos».

MANO TENDIDA EN EL PSC

⇒ David Escudé, concejal socialista responsable de los temas de movilidad, ha dado un vuelco a la postura del PSC sobre el tema. El partido siempre se había manifestado en contra, pero ahora él apuesta por la mano tendida. La nueva estrategia pasa por esperar el dictamen de los técnicos. Y todo indica que votarían a favor si los expertos respaldan la iniciativa.

LOS PRINCIPIOS DE ICV-EUiA

⇒ ICV-EUiA nunca podría votar a favor de que las motos vayan por el carril bus por una cuestión ideológica. Nunca defenderán nada que consideren un ataque al transporte público.

LAS PRIORIDADES DE ERC

⇒ Jordi Portabella siempre se ha postulado como un firme defensor del transporte público y de la red ortogonal de autobuses, así que da por seguro su no en una hipotética votación. El líder nacionalista apuesta por aumentar la velocidad comercial del bus, lo que implica alejar a las motos de su corredor.

no haya consultado a la FAVB sobre la materia, reclama una «reflexión muy profunda» y evitar quedarse con el objetivo de dar «más velocidad si al final resulta que lo que se genera es más inseguridad».

TODOS TRANQUILOS // Eduard Freixedes, concejal de Movilidad, es quien más está padeciendo esa pesadilla del poder. Tiene resuelto el trámite político con el voto del PP, pero sabe que un cambio así, por si saliera mal la cosa, impone buscar adhesiones. Adelanta que se creará una «mesa de trabajo» con todos los implicados; un cónclave que será solo de consulta, ya que la decisión dependerá del dictamen final de los técnicos.

«Queremos tener todos los datos, ser rigurosos y escuchar a todo el mundo». Y una promesa esperanzadora: «No se decidirá nada con nocturnidad y alevosía». ≡