

# CiU encara el difícil encaix de la bici i els accidents de moto

## Trias haurà d'iniciar el desplegament de la xarxa ortogonal de bus i donar nous aires al Bicing

El Periodico - Dimecres, 6 de juliol del 2011  
CARLOS MÁRQUEZ DANIEL  
BARCELONA

Barcelona ha viscut 32 anys sota el prisma socialista. El segell del PSC, tant en les coses bones com en les dolentes, es distingeix en el model social i urbanístic de la ciutat, però està per veure si en matèria de mobilitat, aspecte potser més racional i lligat a criteris d'eficiència, cost econòmic i sostenibilitat, també hi ha un pensament sortint d'esquerres i un altre d'entrant conservador. Barcelona ha viscut uns últims anys marcats per l'explosió de la bici, la consolidació de la moto i l'arribada vacil·lant del vehicle elèctric. Abans van ser el creixement del metro, el dibuix de les rondes olímpiques o el naixement de les zones d'aparcament de pagament. ¿Quin futur porta Xavier Trias a la cartera?



Motos, cotxes i autobusos esperen el verd al semàfor de passeig de Gràcia amb Diagonal, dilluns. JOAN CORTADELLAS

Amb prop de 21 motoristes accidentats al dia i una vintena de pilots morts cada any, la seguretat de les dues rodes haurà de ser una prioritat per a l'equip elegit. En temps d'Hereu es va avançar, però l'accidentalitat va baixar de manera molt tímida (menys de l'1% el 2010) si es compara amb el global (més del 7%). Per Lluís Puerto, responsable de seguretat viària del RACC, el principal repte serà «reduir la sinistralitat i aconseguir que desaparegui el binomi de moto i consum d'alcohol», ja que el 50% dels ferits greus donen positiu. Durant el passat mandat, CiU va defensar, amb el PP, la circulació de motos pel carril bus-taxi. El RACC, conscient que Barcelona ha de trobar «les

seves pròpies solucions» a falta de referents, aposta per la situació d'uns «certs ulls grossos» i d'«acord tàcit que permet usar aquests vials malgrat el veto de l'ordenança».

¿CONTRADICCIÓ? / Compartir espai amb els vehicles de TMB pot entrar en contradicció amb un altre dels objectius de Trias: augmentar la velocitat comercial del bus, uns raquítics 12 quilòmetres per hora. La idea no agrada a Ricard Riol, president de l'associació Promoció del Transport Públic, que advoca fins i tot per vetar els taxis en aquells vials en què el bus passi cada dos o tres minuts. Pel que fa a desplaçaments col·lectius, totes les esperances estan posades en la nova xarxa ortogonal d'11 línies horitzontals i verticals de bus (Retbus), un acord de tots els partits que aquest any hauria de començar el seu període de proves. «És el mitjà que pot captar més clients i amb menys inversió», postula Riol.

La mateixa opinió aporta Ole Thorson, president de la Federació Internacional de Vianants, que afegeix la necessitat de donar «prioritat semafòrica al transport públic». A parer seu, un dels principals reptes del mandat serà la defensa dels que van a peu. «El vianant no es considera com un mitjà de transport i no té el respecte i la consideració que es mereix», lamenta. En aquesta tasca, CiU podria començar per replantejar els carrils bici pintats a les voreres, on «de cap manera hi hauria d'haver ciclistes, i molt menys a prop de les façanes».

LA IMATGE DEL CICLISTA / L'encaix de la bici serà un altre dels temes estrella fins al 2015. El nou regidor de Mobilitat, Eduard Freixedes, s'encarregarà de dissenyar un nou concepte de Bicing -Trias va arribar a plantejar la possibilitat de canviar totes les bicis per una que representi millor Barcelona- i haurà d'aconseguir que la imatge del ciclista, una mica mal considerada, guanyi respecte i credibilitat. Tot això es farà, com va avançar l'alcalde en campanya, sense necessitat de reduir el nombre de cotxes que circulen per Barcelona. «No és tant la quantitat com aconseguir que hi hagi més vehicles elèctrics», va defensar.