

EL CARRIL BICI, ASIGNATURA PENDIENTE EN TARRAGONA



NÚRIA RIU
@n_riu

Crónica

La movilidad sostenible de la ciudad centra un nuevo debate de cara a las elecciones municipales



Los representantes de los partidos municipales durante el debate sobre movilidad en el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. FOTO: PERE FERRÉ

Un kilómetro de carril bici se ha puesto en funcionamiento este mandato en Tarragona. La inversión realizada entre la playa de la Arrabassada y el Fortí de la Reina constituye un pobre resultado si tenemos en cuenta que el plan de movilidad urbana sostenible –aprobado en 2011 por parte del Ayuntamiento– preveía incorporar una red básica de nueve kilómetros de carriles urbanos y una propuesta de 30 kilómetros más de cara a un futuro.

El incumplimiento, por parte de la administración, ha ido acompañado de un crecimiento en la utilización de esta modalidad de transporte, así como de la penetración de nuevos medios, como es el caso del patinete. Esto hace que a día de hoy, cohesionar el centro con los barrios, se presente como una de las principales necesidades de la ciudad. Así se puso de manifiesto durante la jornada de ayer, en el debate sobre movilidad sostenible, organizado por la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) y la Plataforma en Defensa del Ferrocarril (Pdf.Camp), que tuvo lugar en la sede del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya en Tarragona.

Las siete formaciones con representación municipal que acudieron al debate coincidieron en que éste es un tema que debe impulsarse. «Empezando por Bonavista hacia el centro, tanto en la antigua N-340 como en la N-240 y la T-11, debemos poder disfrutar de una red para movernos en bici, uniendo itinerarios educativos ya que si le sumamos la Laboral son dieciocho centros», afirmaba el concejal de ERC, Jordi Fortuny. Una red que en la propuesta de Junts per Tarragona suma un total de 35 kilómetros, ya que en este caso se amplía también hacia las urbanizaciones de Llevant, hasta Ferran.

Pese a ello, Josep Maria Milà (PSC), quien ha estado estos últimos cuatro años como concejal de Territori, que no repetirá en el salón de plenos, recordaba que «sin la cesión de todas las carreteras del Ministerio de Fomento esto no es posible». Milà daba un nuevo dato: «Transformar todas estas vías a urbanas vale unos setenta millones de euros».

Otra de las cuestiones sobre las que se habló fue el autobús. Y, en este sentido, el PSC se quedó solo defendiendo la rebaja del 25% en los billetes, que debe permitir la

gratuidad del servicio dentro de cuatro años. Incluso su socio de Gobierno, el Partido Popular, se mostraba contrario a la medida y su representante, Cristina Campos, considera que hay que «dar prioridad a la renovación de la flota de autobuses y reforzar algunas líneas».

Una ciudad para los peatones

En el debate también se habló de la peatonalización de la ciudad. La propuesta más ambiciosa la lanzaba Junts per Tarragona. Cristina Guzmán defendió tirar adelante la Illa Corsini así como la Part Alta, El Serrallo y el último tramo de la Rambla Nova. «Debemos conseguir que sean zonas con un tráfico rodado de baja intensidad», afirmaba.

Por su parte, Patricia Olivé, de En Comú Podem Tarragona defendía la necesidad de impulsar medidas para tejer la ciudad. «Se trata de priorizar aquellas pequeñas actuaciones, que tampoco cuestan tanto dinero, y que permitan que la gente que va al Tanatorio pueda ir caminando sin jugarse la vida», decía.

Francisco Javier Domínguez (Cs) defendía «potenciar el uso de la zapatilla». «Tenemos una red de caminos públicos que hay que señali-

zar y publicitar, que conectan con la ciudad».

También se habló de trenes y sobre el futuro de la línea de la costa, tan buen punto se ponga en funcionamiento la nueva variante del Corredor del Mediterrani. Aquí las plataformas pedían a los partidos un posicionamiento claro sobre si son partidarios o no del desmantelamiento. PSC y Cs coincidieron en la necesidad de implantar el tranvía a medida que se vayan quitando las vías. Por su parte, el PP, la CUP y En Comú Podem Tarragona se acercaban a la postura de las plataformas de viajeros. «Somos partidarios de aprovechar lo que hay sin desmantelar», afirmaba Jaume López, de la formación anticapitalista. Tanto ERC como Junts per Tarragona mantenían una postura más neutra, aunque ambos defienden el tranvía.

Finalmente, se trataba un tema directamente vinculado al transporte como es el del área metropolitana. Fortuny reivindicó «abordar la movilidad de la ciudad real, la ciudad que representa el conjunto del Camp de Tarragona, trabajando para la integración de servicios desde una perspectiva metropolitana».

Las frases

«Sin la cesión de todas las carreteras de Fomento su transformación no es posible»

Josep Maria Milà
PSC

«Hay que potenciar el uso de la zapatilla. Tenemos una red de caminos por señalar y publicar»

Francisco J. Domínguez
Cs

«Hay que abordar la movilidad de la ciudad real, la que representa el conjunto del Camp»

Jordi Fortuny
ERC

«Hay que priorizar la renovación de la flota de autobuses y reforzar algunas líneas»

Cristina Camps
PP

«Illa Corsini, Part Alta, Serrallo y el último tramo de la Rambla deben tener baja intensidad de tráfico»

Cristina Guzmán
Junts per Tarragona

«Somos partidarios de aprovechar lo que hay sin la necesidad de desmantelar la línea de la costa»

Jaume López
CUP

«Se trata de priorizar las pequeñas actuaciones que permitan ir al Tanatorio sin jugarse la vida»

Patricia Olivé
En Comú Podem