

La Cambra veu necessari acabar el tram central de l'L9 i La Sagrera

Considera que la planificació urbana de l'ajuntament ha estat ambiciosa però que no s'ha dotat dels recursos suficients per al seu desplegament efectiu



Obres de l'accés de l'AVE a l'estació de la Sagrera | Martí Juanola

La Cambra de Comerç de Barcelona ha fet balanç aquest dimarts de la mobilitat a la capital catalana. El president en funcions, Miquel Valls, ha traslladat que l'òrgan veu necessàries actuacions estructurals d'un "elevat volum d'inversió" per mitigar la congestió dels accessos i combatre els problemes de qualitat ambiental. Valls ha considerat que la solució "eficient" a les necessitats reals de les persones implica fomentar l'ús del metro, "per exemple, acabant el tram central de l'L9", acabant l'estació de La Sagrera "gràcies a un ajuntament que lideri la relació entre societat civil, administracions i empreses privades", i generant millors serveis de mobilitat compartida.

La Cambra, segons Valls, comparteix els eixos estratègics del Pla de Mobilitat Urbana 2019-2024 en favor d'una mobilitat sostenible, segura, saludable, equitativa i intel·ligent, però considera que els objectius que es marca el consistori són "inassolibles?". "L'Ajuntament s'ha marcat com a objectiu reduir un 21% l'ús del vehicle privat, el mateix que va proposar-se en el pla anterior; i no ho ha aconseguit, en quatre anys l'ús ha augmentat un 0,3%?", davant d'això, la Cambra considera que és necessari que l'ajuntament disposi dels recursos suficients per al desplegament efectiu, que ha de liderar la cooperació entre administracions i promoure el diàleg, i que calen recursos econòmics i mecanismes estables de finançament.

"Barcelona té l'oportunitat de desenvolupar una nova economia vinculada a la creixent

digitalització i automatització i a la necessària transició energètica de les solucions de mobilitat?, ha dit Valls. El president sortint de la Cambra ha parlat dels peatges de congestió -mesura que defensen alguns partits- i peatges de toxicitat -que proposa ERC-, però veu imprescindible que aquestes mesures "es debatin i s'arribi a conclusions concretes, perquè aconseguir una mobilitat sostenible és un repte urgent", ha defensat Valls.

Un plantejament "inassolible" de l'Ajuntament de Barcelona

El Pla de Mobilitat Urbana (PMU) anterior, ha detallat Valls, es marcava els objectius d'augmentar un 10% els trajectes a peu, un 67% els que són amb bicicleta, un 3,5% amb transport públic i reduir en un 21% els desplaçaments en vehicle privat. El PMU del 2019-2024 no dista molt de l'anterior: augmentar un 6% els viatges a peu, un 75% en bicicleta, un 12,6% en transport públic i també reduir un 21% els desplaçaments en vehicle privat. "Tenint en compte que aquests objectius no s'han complert i que de fet en el darrer ha passat l'efecte contrari, ja que els trajectes en cotxe han augmentat un 0,3%, això porta a concloure que l'Ajuntament no està afrontant de manera realista la mobilitat sostenible i que es planteja objectius inassolibles amb els mitjans que hi està dedicant", ha afirmat.

En els darrers anys s'ha implementat la nova xarxa d'autobús i de carrils bicicletes, s'ha reduït el nombre de carrils dedicats al transport privat però tot i això, la quota no s'ha revertit. "De cara al futur, si es vol augmentar l'ús del transport públic, caldran accions estructurals dins de la ciutat: projectes ambiciosos, recursos econòmics i mecanismes estables de finançament. Les eines de gestió són insuficients", ha defensat Valls.

La Cambra ha definit Barcelona com "una ciutat que es mou", fent referència no només a les persones, també a les mercaderies. "L'impuls de l'L9 del metro és l'acció pendent amb major demanda", i ha recordat que aquesta línia de metro central té el fons del Banc Central d'Inversions i que el seu desplegament resta pendent de la Generalitat, que ha d'aprovar els pressupostos perquè es pugui impulsar. "Existeix el finançament, però cal una aposta decidida política perquè es converteixi en una realitat", ha dit.

També ha posat els exemples de la plaça de les Glòries, "la principal obra impulsada per l'actual consistori", que segons la Cambra el ritme de construcció no es correspon amb el de desenvolupament de descentralitats urbanes i aposta per corredors verds que travessen les ciutats i milloren l'habitabilitat; i l'exemple de l'estació de La Sagrera. Aquesta última "és la gran transformació pendent a Barcelona, l'exemple que demostra que la ciutat no està acabada i que cal un ajuntament que lideri aquest projecte, que fomenti la relació entre societat civil, administracions i entitats privades". Les obres de La Sagrera són competència de l'Estat, però segons la Cambra, l'ajuntament de Barcelona hauria de liderar aquestes relacions per accelerar-ne la finalització de les obres.