

## Recuperació de les vendes

■ Després de viure uns anys negres que semblava que no s'acabarien mai, les vendes d'automòbils a Espanya s'estan recuperant. El març d'aquest any, per exemple, en el conjunt de l'Estat es van matricular un 41,4 per cent més de vehicles de tota classe que el mateix mes del 2014. El municipi de Barcelona no n'és l'excepció: el mes passat l'increment de

matriculacions respecte al març del 2014 va ser del 30,7% (es van registrar una mica més de dues mil unitats). Tot i això, és més forta la reactivació de les vendes a l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Al març, el creixement va ser del 94,6%, i en la suma del primer trimestre es van matricular un 50,8% més de vehicles que entre gener i març del 2014.



DAVID AIROB

Una imatge habitual. Les retencions són el pa de cada dia a les entrades a Barcelona. La situació s'agreuja quan es produeixen accidents, una circumstància molt habitual que limita encara més la capacitat de les vies d'accés a la ciutat. Els indicadors més recents corroboren la percepció que tenen diàriament molts automobilistes

concrets i pacificar la resta del teixit urbà de la ciutat.

Ciudadans es presenta a les eleccions del 24 de maig amb tres eixos d'actuació en matèria de mobilitat: potenciar els desplaçaments a peu i en bicicleta en els trajectes curts; garantir un transport públic de qualitat a preus assequibles i establir polítiques d'adquisició i ús de vehicles menys contaminants (híbrids i elèctrics).

La formació que lidera Carina Mejías es proposa continuar ampliant voreres i convertint carrers en zona de vianants. "Per assolir un model de ciutat sostenible i saludable -diu el programa electoral- és imprescindible reduir els desplaçaments ineficients amb vehicles contaminants i, en canvi, propiciar l'ús d'altres mitjans de transport que ho siguin menys".

### TRIBUNA

Miquel Nadal

Director Fundació RACC

## Calen alternatives

L'any 2008, un estudi de la Fundació RACC estimava que de mitjana els barcelonins perdien 49 hores l'any per la congestió als accessos a la ciutat. Avui, les estimacions disponibles indiquen que aquesta xifra és molt inferior, d'unes 25 hores/any, però que està augmentant molt ràpidament en paral·lel a la millora de l'economia. I s'està donant un fenomen semblant pel que fa al trànsit dins de la ciutat.

Correm el perill de tornar als nivells d'abans de la crisi? No ho sabem, perquè si bé és cert que hi ha hagut canvis estructurals que tendeixen a una reducció de l'ús del cotxe, també cal tenir en compte que durant aquests anys s'ha reduït la capacitat viària d'alguns eixos centrals de la ciutat; i la previsió és que aquesta tendència s'accentui molt amb el desplegament del projecte de superilles.

Què cal fer? La temptació immediata és encarir la mobilitat en cotxe privat, apujant indiscriminadament el preu de l'aparcament, per exemple. És fàcil, però no necessàriament el més just i eficient. Una possibilitat més raonable seria ampliar el ventall de preus -avui molt estret- entre hores punta i hores vall o entre diferents zones de la ciutat, sense augmentar el preu mitjà que finalment aca-

### Aquests anys s'ha reduït la capacitat viària d'alguns eixos centrals de la ciutat

ben pagant els conductors, que és elevat en comparació amb altres ciutats europees.

Hi ha altres solucions, i la tecnologia hi pot ajudar. La introducció de la velocitat variable a tots els corredors d'accés a Barcelona o d'un sistema d'informació en temps real que faciliti l'aparcament ha de ser prioritària.

La clau, però, és millorar la competitivitat del transport públic, sobretot en els desplaçaments entre Barcelona i la resta de l'àrea metropolitana. La línia 9 trigarà temps, però el reforçament de Rodalies (incloent-hi els *park and ride*, ara per ara encara molt poc operatius) i de la connexió per autobús entre Barcelona i el seu *hinterland* són mesures d'aplicació fàcil i que podrien tenir efectes immediats.

Més que penalitzar el cotxe, el que cal és una alternativa potent de transport públic.

### CIUTADANS



ROSER VILALLONGA

Nens acomiadant-se per anar de colònies

## Al voltant de 9.000 beques per a menors aquest estiu

La Fundació Pere Tarrés ha triplicat els ajuts en cinc anys i Fundesplai els ha multiplicat per quatre

RAÚL MONTILLA  
L'Hospitalet de Llobregat

Els brots verds no han arribat encara a les famílies. Aquesta afirmació la van fer ahir representants de la Fundació Pere Tarrés i de la Fundació Catalana de l'Esplai, Fundesplai. Les dues principals entitats de casals i organitzadores de colònies a Catalunya van presentar ahir les previsions per a aquest estiu. La Pere Tarrés té previst passar de les 3.305 beques de l'any passat a unes 4.100. Fundesplai espera només un increment del 5% respecte a les 4.500 que va lliurar el 2014.

L'objectiu de les beques és garantir que els menors en situació de risc d'exclusió social tinguin accés a una oferta lúdica amb valors i en els casos més extrems a un plat de menjar cada dia. Les dues institucions destinaran prop d'un milió d'euros a aquests ajuts, que en el cas de la Fundació Pere Tarrés s'han més que triplicat en els últims cinc anys (el 2010 van ser 907) i a Fundesplai quadruplicat (1.080 fa cinc anys).

"A part de les beques busquem que els centres també obtinguin ingressos pel seu compte, per exemple venent roses per Sant Jordi", va apuntar Albert Riu, secretari tècnic del Moviment de Centres d'Esplais Cristians Catalans de la

Fundació Pere Tarrés (MCECC). "Diguem que ja hi ha famílies que no necessiten recórrer a aquestes beques perquè aconseguen els diners d'una altra manera, també a través de les activitats que es fan als centres," va insistir Riu.

En aquest sentit, Fundesplai tornarà a celebrar una gimcana solidària, continua amb campanyes a les xarxes socials per recaptar fons i, una vegada més, oferirà bitllets de sortejos (estades a les seves cases) com a ajuda perquè les famílies, amb la venda, puguin pagar colònies o casals dels seus fills. Un any més, les dues fundacions obriran casals durant el mes d'agost. Creuen que seran més, com també esperen un augment de menors derivats dels serveis socials dels ajuntaments als seus centres, una vegada acabada l'escola.

La nota positiva és que molts dels que acaben en un casal per ser menors en risc d'exclusió social en la majoria dels casos continuen anant al centre durant tot l'any.

Del gairebé milió d'euros que destinaran cadascuna de les entitats a beques es comptabilitzen, a més del que cada institució destina directament, els ajuts que arriben de les administracions (tot i que Fundesplai encara espera per part de la Generalitat les del 2014), els donatius particulars i els d'empreses. També els fons del Programa Proinfància de La Caixa (en el cas de la Pere Tarrés representa el 30% dels 950.000 euros d'ajuts previstos per a aquest any). Una tasca social que ha augmentat amb la crisi, tot i que als seus casals i colònies la majoria dels nens que encara hi van no estan en risc d'exclusió social. ●