

Entrevista a Jaume Vernet, regidor de movilidad del Ayuntamiento de Granollers, a raíz de los cambios en las zonas azules.

“La población tiene que empezar a cambiar su forma de utilizar el coche”

JAUME RIBELL

Que el tráfico y, por ende, el encontrar aparcamiento es uno de los principales problemas de Granollers es un hecho. Así lo corroboró la encuesta del instituto Opina que encargó hace unos meses la Diputación de Barcelona por encargo del propio Ayuntamiento: los ciudadanos consultados situaban la cuestión en el primer puesto de la lista de problemas a solucionar.

Es por ello que desde la regeduría de movilidad se lleva tiempo pensando y aplicando medidas que ayuden a mitigar esa dificultad. Una de las más recientes ha sido la implantación de las nuevas zonas azules: unas zonas azules en las que el conductor debe introducir la matrícula de su vehículo para así poder controlar mejor el tiempo máximo de estacionamiento. Una medida que, por su carácter reciente y novedoso, está llevando al equívoco a muchos usuarios. Por ello hemos hablado con el regidor de movilidad, **Jaume Vernet**, para conocer mejor el funcionamiento de este nuevo sistema...

P-Parece que la gente no acaba de adaptarse al sistema de introducción de matrícula.

R-Es normal, porque es muy reciente su instalación. Pero en realidad es muy fácil: primero se debe introducir el número, y después el procedimiento es el mismo que antes.

P-Pero los agentes siguen recibiendo muchas consultas al respecto...

R-Sí, precisamente por ello hay agentes que se encuentran permanentemente en esas zonas. No son para sancionar, como alguien pueda pensar, sino para asesorar.

P-Pero también sancionarán...

R-Más adelante sí, claro. Precisamente este sistema permite también detectar



Xavier Solanas

Jaume Vernet.

mejor a los infractores. Incluso si usan la picaresca.

P-¿Como por ejemplo?

R-Pues como por ejemplo introducir una matrícula falsa. Es muy fácil detectar si en la zona marcada hay un coche con esa matrícula o no. Pero en cualquier caso la finalidad de este sistema no es sancionar, sino fomentar la rotación, permitir que más gente pueda usar las zonas azules. La gente tiene que empezar a cambiar la forma de utilizar el coche.

P-Pero los hábitos cuestan mucho de cambiar...

R-Claro, no será una cosa inmediata. A todo el mundo le gustaría aparcar en la puerta de casa, pero eso no es posible. Por ello, tenemos que conseguir que las plazas de zona azul queden lo más libres posible. Que la gente, cuando se desplace durante el horario laboral, pueda estacionar allí adonde vaya.

P-Porque sino se suma otro problema: la doble fila.

R-Exacto. Se trata de liberar plazas para que la gente realice sus gestiones de forma rápida, con un máximo de dos horas. Y que quien

necesite un aparcamiento de más larga estancia, utilice los parkings, que se utilizan por debajo de su capacidad. Además, tenemos 2.000 plazas públicas gratuitas en aparcamientos como el de la Bòbila o el del Congost. Y en cualquiera de los casos, no están a más de 7 u 8 minutos andando del centro. Así que los ciudadanos deberían ir cambiando sus hábitos a la hora de dejar el coche.

P-Utilizarlo sólo cuando sea imprescindible.

R-Claro. Aquí en ese sentido vamos 10 años por detrás de los países europeos, donde el uso del transporte público o la bicicleta es mucho más elevado. Una de las conclusiones del Plan de Movilidad que estamos elaborando es que más del 50% de padres que llevan a sus hijos a la escuela en coche, hacen trayectos de menos de 500 metros. Eso se tiene que cambiar: no ya sólo por los problemas de tráfico que ocasionan, sino por el nivel de contaminación atmosférica que provocan. El de Granollers es alto y eso debe cambiar.

P-¿Y puede adelantar alguna de las conclusiones más destacadas del Plan de Movilidad?

R-De momento puedo decir que es un plan integral a largo plazo: en otros países los cambios no se han notado hasta al cabo de 4 ó 5 años. Pero aún es temprano para hablar de sus contenidos. Lo estamos acabando de elaborar y en las próximas semanas lo daremos a conocer.

Objetivo: igualar tarifas

La principal razón por la que muchos conductores prefieren estacionar el coche en zona azul antes que en un parking es porque la tarifa de la zona azul es más económica. La mayoría de calles de Granollers entran dentro de la llamada Zona A, la más cara: 1,35 e. la hora (con un máximo de dos horas). En la zona B (calle Girona entre Vinyamata y Enginyer, más las calles Bruniquer y Vinyamata), los precios son más bajos: 1,10 e. la hora (también con dos horas como tope). Mientras que en la zona C (el resto de la calle Girona y Francesc Macià), los precios son todavía más bajos: 0,85 e. la hora (con un máximo en este caso de tres horas). Por contra, si nos fijamos en los dos parkings subterráneos de concesión municipal (El Sot y el de la Corona), veremos que

los precios casi se doblan: en El Sot cobran 1 e. por cada media hora (en fracciones de 5 minutos); mientras que en el de la Corona cobran 0,90 e. por la media hora sin fraccionamiento. Por ello, la voluntad de la concejalía de movilidad es igualar las tarifas, porque mientras las zonas azules están llenas, muchos parkings están infrautilizados. Por ello, Vernet indica que es necesario que los parkings se utilicen más, “porque no se puede exigir a las concesionarias precios que les reporten pérdidas. Es incluso ilegal”. Por eso al final de cada año las empresas presentan balances y se ajustan los precios mínimos en función de los beneficios. Por lo que cuanto más volumen de negocio hagan, más baratos podrán ser los parkings subterráneos.