

OPINIÓ

MARCADOR SIMULTANI



L'aigua del Roine,
una oferta temptadora

La companyia francesa que
vol vendre a Catalunya l'aigua
del Roine l'ofereix una pesseta
més barata que la de l'Ebre,

i sense conflictes per entremig.
Una dada que s'ha d'entendre
com el que és: una oferta
en plena guerra comercial,
encara que resulti temptadora
davant l'actual conflicte de
l'aigua.

Editorials

El Parlament i Pallerols

A vegades els qui ocupen alts càrrecs han de triar entre els interessos dels ciutadans i el que convé al seu partit. Són decisions dramàtiques que enclouen tots els conflictes possibles entre l'ètica i la política.

Ahí, al Parlament, el conseller de Treball, segons la majoria de l'oposició, va optar pel que li convenia a Unió, el seu partit. Quan ni tan sols va citar pel seu nom l'imprescindible **Pallerols**, quan va dir que «els sistemes de control han funcionat» o quan va entregar -potser injustament- un cap de segona fila com a boc expiatori, va deixar ben escombrada la casa d'Unió, però no va donar una resposta satisfactòria a les preguntes de l'opinió pública sobre aquesta malversació de diners per als aturats.

El problema, ètica i justícia a part, és aquest: menys diners per a gent que en necessita. I no només en el present i en el futur, per l'empipament de Brussel·les, que havia proporcionat els fons. També en el passat: els milions distrets a compte de cursos ocupacionals no impartits, alumnes inventats i persones d'Unió que d'allà van treure els sous que remunraven el seu partidisme. Per tot plegat, ahir el poder polític català va perdre bastants punts.

¿Són bons catalans els que diuen que ho són però no fan que el Parlament aclareixi els conflictes?

Bitllet i tarifa únics

La posada en marxa de la integració tarifària que estrenarem el pròxim dia 1 de gener suposarà un abans i un després en la història del transport públic metropolità. El bitllet i la tarifa únics no només comportaran un gran avenç per a la qualitat del servei que presta el nostre transport públic, sinó que és la millor mesura (per seriosa, sostenible, contundent i no coercitiva) si es vol reduir el trànsit privat a Barcelona. A través dels descomptes, constitueix una gran recompensa per a l'usuari que utilitza metro, bus i tren. L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) calcula que el 2001 es poden registrar uns 55 milions de viatges més. És un esforç que valdrà la pena.

De totes maneres, s'ha de lamentar la incorporació de Renfe a mitges en aquest procés, malgrat que sí que s'hi integren les 22 estacions de Barcelona i del seu entorn més immediat. La companyia ferroviària deixa damunt la taula el compromís de sumar-se, en el futur, a aquest pla en la totalitat de la regió metropolitana. S'ha de creure en la seva paraula, però deixant clar que, si no la compleix, Generalitat, ajuntaments i usuaris tindran motius per reclamar responsabilitats al Govern.

El bitllet i la tarifa únics són la millor decisió que s'ha pres fins ara contra el cotxe privat a Barcelona

Cara a cara o ¿S'ha d'estendre el carril bici a Barcelona?

L'ajuntament barceloní planeja estendre el carril destinat a la bicicleta, un instrument que tot i que sembla que no s'utilitza gaire, hauria de ser idoni per a certes capes de població en una urbs congestionada pel trànsit.

LA FÓRMULA IDEAL PER A UNA UTOPIA PER A BARCELONA



EDWIN
Winkels

PERIODISTA



A FAVOR

Ens hem de treure del cap que la bicicleta és només per al diumenge. És el millor vehicle per anar a la feina o al col·legi.

►► Tot comença amb els pares que en lloc d'enviar els seus estimats fills a l'institut en bicicleta els regalen una motocicleta -bastant més perillosa- perquè no convé que es cansin gaire. Després ve la pregunta de si quan vas amb bicicleta fas pudor, de tant com se sua. Doncs preguntin-ho als habitants d'Amsterdam i Copenhaguen. Les dues capitals del ciclista, on pateixen temperatures sota zero. Allò sí que és dur, i no unes gotes de suor.

Tot és qüestió de tradició i incomprensió. És diu que Barcelona no és una ciutat per anar en bici, però s'hi pot anar perfectament per tota la zona per sota de General Mitre, ja que les pujades són mínimes. I hi ha algun plaer més gran que baixar el carrer Muntaner sense pedalejar quan els automobilistes es barallen tocant el clàxon i insultant-se?

Només si som cada vegada més els **bojos** que volem demostrar que la bici no és només per diumenge serem capaços de canviar aquesta cultura que adora l'embús. Encara que els taxistes cabrejats intentin reconquistar el seu territori perdut i les furgonetes hagin descobert, als carrils bici, noves zones de càrrega i des-càrrega, el pitjor seria que ara ens deixéssim prendre l'espai reduït i ecològic que ocupem. ■



MIQUEL
Tomás

PRESIDENT DEL
SINDICAT DEL TAXI
DE CATALUNYA



EN CONTRA

Durant els dies laborables, la utilització dels carrils bici és nul·la. Només els fan servir motos i motocicletes, i això desvirtua el seu objectiu.

►► La posició de l'Ajuntament de Barcelona en la seva proposta d'ampliar els carrils bici és inconseqüent amb la realitat de la seva utilització de dilluns a divendres. La freqüència de pas de les bicicletes és nul·la. Així es demostra en els carrils que tenim controlats: els del carrer Diputació, Consell de Cent, Marina i a l'avinguda Meridiana. Per això, l'ampliació durant els dies laborables no està justificada. En tot cas haurien d'estar reservats només per a festius, dissabtes i diumenges. La realitat és que només es fan servir els ciclomotors i les motos, cosa que desvirtua el seu objectiu.

Per això, apostar pel desplaçament en bici a Barcelona és una utopia. És tradició d'algunes ciutats del nord d'Europa i es deu en bona part a la seva orografia i a uns costums de molts anys que no es poden improvisar. Pretendre una Barcelona més neta de contaminació atmosfèrica significa potenciar el transport públic en qualitat i freqüència. Per a això s'han de crear carrils bus i taxi al centre, connectats a carrils d'enllaç amb la perifèria, i aprovar polítiques paral·leles de dissuasió del transport privat. L'alternativa de dissuasió de l'ús del vehicle privat no passa per pintar més carrils bici. ■



L'opinió del diari s'expressa només als editorials. Els articulistes hi exposen postures personals.