



## Aparcar: tota una odissea

La quantitat de cotxes i les limitades places per estacionar dificulten l'aparcament a la ciutat



*Cada vegada resulta més complicat estacionar els vehicles privats. La xifra de cotxes que circulen per Mataró augmenta de forma constant, però l'espai disponible per aparcar no varia en gran mesura. A la pràctica, això es tradueix en hores i hores dedicades a voltar pels barris a la recerca d'un lloc buit. Si bé és cert que la situació és més greu en les zones on la densitat de població és major, el problema es pot considerar extensiu a tot el municipi. Les mesures destinades a millorar aquesta circumstància no semblen donar resultats immediats. Algunes d'aquestes sortides, com ara els pàrkings de pagament o les zones blaves, no satisfan la majoria de conductors per les condicions que impliquen.*

UN REPORTATGE DE LAURA ARIAS I FOTOS DE XÈNIA SOLA

L'aparcament és tot un problema. Hi ha un dèficit real de places d'estacionament i, ahora, una creixent motorització que augmenta cada any a tota la ciutat. Cada cop més, l'ús dels vehicles privats esdevé abusiú i l'espai disponible queda, en proporció, reduït de forma dràstica.

Segons fonts de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat), l'any 2002 el nombre de vehicles a Mataró ascendia a 63.790, dels quals 46.808 eren turismes. Aquell mateix any hi havia 22.880 places disponibles d'aparcament gratuït, 966 de pagament i 12.064 guals particulars i abonaments a pàrkings. Això fa un total de 35.910 llocs d'aparcament que eren insatisfactoris per a les necessitats derivades de la quantitat de cotxes existents. Segons càlculs publicats

CONTINUA A LA PÀGINA SEGUËNT

CONTINUA DE LA PÀGINA ANTERIOR

per l'Ajuntament en el Pla de Mobilitat Urbana de Mataró, el dèficit inicial de places d'aparcament a l'any 2002 ascendia a 7.007. És una xifra rellevant que confirma les condicions precàries de l'aparcament a les que estan exposats els conductors mataronins.

Malgrat l'absència de declaracions per part de l'Ajuntament en aquest sentit, els Plans de Mobilitat i d'Aparcament aprovats per l'entitat municipal indiquen que hi ha un cert interès i unes vies concretes d'actuació. La tendència dels darrers anys assenyalava que els pàrquings situats al subsòl, així com la col·locació de zones blaves en diferents barris de la ciutat són, ara per ara, les vies d'acció escollides per gestionar l'aparcament. Però l'opinió de les entitats municipals no és l'única que compta quan es parla de places d'estacionament. Els afectats directes són els usuaris i, tot i que no sempre es fa així, seria necessari plantejar solucions d'acord amb els seus interessos.

La Montserrat Navarro és una veïna de Mataró que sempre ha residit a la zona de Cerdanyola. Aquest barri té una alta concentració demogràfica i és, amb quasi 30.000 habitants, el més poblat del municipi. La Montserrat assegura que la situació de l'aparcament a la ciutat està molt malament. "Al centre no es pot baixar en cotxe, tot és zona blava. I pel què fa al barri no hi ha manera d'aparcar enlloc", afirma Navarro. Ella mateixa remarca que cal tenir paciència, donar moltes voltes i esperar que algú deixi lliure un aparcament. A l'hora de desplaçar-se, la Montserrat ho té clar: "Ja no agafo el cotxe, sinó que utilitzo transport públic. El desplaçament és més lent però t'estalvies el temps de buscar aparcament", explica la veïna de Cerdanyola.

### En desacord

Així doncs, cal pensar que les decisions dels organismes municipals no sempre són ben rebudes pels ciutadans. De fet, en algun cas concret, aquest desacord amb les mesures preses per l'Ajuntament ha esdevingut un conflicte social que ha anat més enllà de la mera contraposició ideològica. L'exemple més clar és el barri mataroní de Cerdanyola i la seva oposició a la zona blava.

L'actual número 1 del partit polític



Alternativa Vecinal de Mataró, Antonio Ruiz, va ser un dels protagonistes de la pugna que aquest barri va mantenir, no solament per la zona blava, sinó contra la voluntat de l'Ajuntament. En realitat, aquesta organització política alternativa no existia quan van succeir els conflictes per la zona blava. Més aviat es va crear a partir de la unió que van experimentar els veïns en aquella batalla.

La zona blava existeix des de fa molt de temps. És una restricció horària que afavoreix la rotació dels vehicles a través de la limitació del temps d'aparcament. "Però això no implica que s'hagi de pagar. La naturalesa de la zona blava ha canviat perquè ara és recaptatòria. Quan l'Ajuntament va dir que posaria la zona blava a Cerdanyola, els veïns no es van deixar convèncer. Aquest és un barri obrer que, a més, té un dèficit molt elevat de places d'aparcament", assegura Ruiz. Els ciutadans d'aquesta zona es van posicionar en contra d'aquesta proposta, però l'entitat municipal no va fer cas de les seves opinions i va implantar la zona blava de totes maneres. Així doncs, els veïns van sortir al carrer per tal de manifestar-se en contra de la maniobra de l'organisme públic. Tot això succeïa cap a finals del mes de febrer de l'any 2002. "L'Ajuntament no acceptava cap mena de negociació i s'oposava frontalment a qualsevol modificació o raonament",

### Un Pla d'Aparcaments

L'any 2000 l'Ajuntament de Mataró va aprovar el Pla d'Aparcaments. La funció d'aquest era iniciar una gestió de l'estacionament, les zones blaves i la grua. L'encarregada de portar a terme aquestes mesures era l'empresa municipal de Promocions Urbanístiques, Pumsa. Posteriorment es crearia una filial dedicada exclusivament a la gestió integral del trànsit. Actualment s'està treballant en un nou Pla d'Aparcaments que contempla més variables i noves situacions de mobilitat.

expressa l'Antonio.

Mica en mica, el que havia començat com una declaració espontània de l'opinió dels ciutadans del barri va anar prenent forma sota una organització cada vegada més sòlida. Es va crear una assemblea permanent que, entre altres responsabilitats, havia de prendre decisions i avisar l'Ajuntament per tal de poder rebre la vigilància policial necessària per evitar aldarulls. Antonio Ruiz formava part d'aquesta estructura nascuda per millorar la qualitat dels actes d'oposició. Les manifestacions van esdevenir diàries. Es va crear un moviment que va batre un rècord de cartells, amb unes xifres de 120 pan-



cartes per hora. En van col·locar més de 3.000 tant a dins de la ciutat com fora dels seus límits, i el conflicte del barri de Cerdanyola de Mataró va començar a sonar en altres ciutats espanyoles. “Vam posar pancartes al camp de futbol del Madrid, del Saragossa, del Barça... Fins i tot vam enviar un equip de corredors als Sant Fermins”, explica l'Antonio.

Al cap d'una setmana de mobilitzacions, l'actuació de l'Ajuntament va ser, segons Ruiz, “contundent, fins al punt d'intentar reprimir les expressions veïnals”. Es van obrir expedients i es van imputar sancions. Però finalment la casa de la vila va accedir a reunir-se amb els veïns d'aquest barri mataroní. Al principi “la seva postura es mantenia igual d'intransigent”, tal i com explica l'Antonio. “L'Ajuntament repetia constantment que la zona blava era un símbol de riquesa, però el barri no podia assumir-ho”, afirma el cap de llista d'Alternativa Vecinal de Mataró. Finalment, després de moltes trobades amb l'entitat municipal i la subdelegació del Govern es van retirar les multes, els expedients i les sancions que s'havien aplicat així com la mateixa zona blava. “Van veure que era un conflicte molt gran que els podia portar molts problemes amb el temps i van optar per treure les places de zona blava a Cerdanyola i en alguns altres barris”, comenta Ruiz.

La Montserrat Navarro, veïna de Cerdanyola, no va participar activament en les manifestacions, però va seguir de ben a prop el conflicte. “No vaig anar a les concentracions, però hi estava d'acord. Crec que la zona blava també s'hauria de treure al Centre”, opina la Montserrat.

La voluntat i la perseverança dels veïns

va donar resultats en aquella ocasió. Cal esmentar, però, que una minoria no va utilitzar les vies col·lectives i pacífiques per manifestar el seu desacord contra la zona blava al barri. Qui va patir en major mesura les actituds incíviques van ser les mateixes màquines que recullen els diners de la zona blava. En més d'una ocasió van aparèixer trencades, literalment decapitades. Altres vegades els aparells estaven plens de pintades i amb silicona a les ranures en les que s'introdueixen els diners. Diversos mitjans locals i comarcals, com ara el Punt, van informar sobre aquests actes vandàlics derivats de les protestes contra la mesura de l'aparcament restringit i de pagament. Això demostra la dimensió alhora mediàtica, social i econòmica que va arribar a assolir la lluita per la zona blava al barri de Cerdanyola.

### Dificultats afegides

El problema de l'estacionament a Mataró afecta a una gran quantitat de ciutadans. De fet, el Pla de Mobilitat de l'Ajuntament assegura que més de la meitat dels residents de la ciutat no disposa de plaça d'aparcament pel seu vehicle privat. Però la situació, ja difícil de per sí, encara s'agreuja més quan apareixen altres agents externs i variables de la circulació que són inevitables. Les obres en algunes vies de la ciutat no només paralitzen el trànsit en els trams directament afectats, sinó que poden arribar a eliminar un nombre considerable d'aparcaments durant un espai temporal.

Aquest ha estat, recentment, el cas concret del barri de Rocafonda. Fins fa poc, unes obres per asfaltar de nou el paviment i ampliar les voreres van tallar

### Creació de pàrquings

Gintra és l'empresa filial de Pumsa que s'encarrega de la Gestió Integral del Trànsit de la ciutat. El capital de Gintra prové totalment de fons públics. Aquesta institució administradora va ser creada l'any 2002 amb la funció de gestionar i promoure l'aparcament de la ciutat. Actualment l'activitat principal de Gintra es centra en la creació de nous aparcaments subterranis, tot i que aspira a millorar l'estat general de l'aparcament a Mataró.

totalment el pas a l'Avinguda del Perú. Simultàniament, la reducció del solar del carrer Rafael Estrany on acostumaven a aparcar alguns automòbils, per construir un pàrquing subterrani, ha afavorit la disminució de la quantitat de places per estacionar. Les conseqüències de la suma de tots aquests elements són el desplaçament dels vehicles a espais allunyats de la residència, com ara els polígons industrial, la saturació de les principals zones d'aparcament, com el solar asfaltat situat a Rafael Estrany, i la pràctica d'efectuar aparcaments il·lícits.

D'altra banda, l'Ajuntament vol reduir les actituds indisciplinades dels propietaris de cotxes i, segons el Pla de Mobilitat, pretén augmentar el control d'aquestes conductes indisciplinades. En la majoria dels casos, això es tradueix en sancions en forma de multes. Tot plegat ajuda a incrementar el malestar dels ciutadans, que veuen com augmenten les despeses de temps i de diners, en l'intent de trobar un lloc on deixar l'automòbil.