

La millora de la mobilitat de Lloret i les receptes «eco-màgiques»

S'oblida, d'inici, que el model econòmic de Lloret de Mar (ens agradi o no), es basa en la rotació de persones, de turistes. Es basa en la mobilitat constant de persones que venen, s'allotgen i se'n van. I que arriben, amb un percentatge altíssim, amb transport col·lectiu. Aquell mateix transport col·lectiu que també fa servir les infraestructures que l'autor de l'article vol evitar construir. En el primer punt dels quatre que ens ofereix per solucionar la mobilitat de Lloret de Mar, afirma que les infraestructures, en aquest cas la C32, serveixen per facilitar l'accés a les poblacions i, en un entorn ja saturat de vehicles com és el centre de Lloret de Mar a l'estiu, afavorir l'accés, empitjora el problema. Oblida, de forma molt oportuna, que aquestes mateixes infraestructures també serveixen per a buidar aquest mateix centre i, per tant, col·laboren activament a millorar la circulació. El segon punt parla de limitacions, de restriccions d'accés al centre, barrejant ZBE amb veïnatge. Les zones de baixes emissions representen, en molts casos, un atac a les famílies amb menys recursos que no poden accedir a un vehicle nou de trinca que compleixi les normatives mediambientals. I queda lleig i no agrada gens, però Lloret de Mar lidera el rànquing de pobles amb el PIB per càpita més baix de Catalunya. Que som un poble pobre, vaja. L'etiqueta «veí», a més a més, mereix definició concreta: ho són els turistes que ens visiten i que s'instal·len de forma temporal (pagant) en algun dels establiments del centre? Podran accedir al seu allotjament? Mentre estan a casa nostra, són veïns o no? Per facilitar aquesta restricció de formulació «alegre», ens proposa aparcaments (barats) a cada entrada de Lloret de Mar, però no explica (un altre oblit?) on situar-los, com finançar-los i de què en farem durant els mesos d'hivern quan el poble ja pot absorbir els vehicles que ens visiten. La tercera proposta i la quarta s'han de comentar juntes: suggereix la construcció d'un tramvia (s'oblida dels autobusos elèctrics, molt més flexibles, pels quals no calen infraestructures mil milionàries?) entre Lloret de Mar i Blanes i el desdoblament de la GI682. Un carril d'anada i un de tornada pel tramvia (se suposa) i el desdoblament d'una carretera que ja està plena de rotondes i on, amb sort, hi cap un tercer carril, però no quatre més. Les propostes continuen per la defensa del desdoblament de la C63 de cost econòmic i tècnic molt complicat. Un desdoblament que, a més a més, s'ha de fer compatible amb «carrils d'incorporació i gir a l'esquerra» (al bell mig de 4 carrils, de debò?) tot fent un al·legat en contra de les rotondes en una carretera desdoblada, per «perilloses». Deu fer temps que no va de Figueres a Roses... Semblen massa oblitats i massa contradiccions, oi? O és, simplement, demagògia? Però tot s'hi val per evitar que arribi la C32 a Lloret de Mar. Les propostes que fa (amb bona intenció, sens dubte) multipliquen per molt el que costa portar, d'una vegada, la C32 a Lloret de Mar. Però aquest cost també s'oblida oportunament. Algú ja pagarà algun dia. Arribats a aquest punt hem de preguntar-nos, de qui són les receptes «màgiques»?

Font del document:

<https://www.diaridegirona.cat/opinio/2024/02/19/millora-mobilitat-lloret-les-receptes-98360622.html>