

# Cara i creu del tramvia per la Diagonal

*La plataforma Diagonal per a Tothom defensa "l'eficiència" d'unir el Tram pel traçat rectilini, per "eficiència" | Els comerciants, representats per Diagonal Barcelona, consideren que el projecte aixecarà "una barrera" que els perjudicarà*



El tramvia, al centre del debat a Barcelona | Adrià Costa

La connexió de les dues xarxes tramviàries que existeixen actualment a Barcelona -el TramBaix i el TramBesòs- a través de l'avinguda Diagonal és un projecte defensat per l'Ajuntament de Barcelona, encapçalat per Ada Colau, que ha generat debat i discrepàncies entre tots els actors afectats, és a dir, veïns, comerciants, partits polítics, entitats cíviques i ciutadania en general, que mantenen opinions favorables i contràries al projecte, tant pel que fa a la necessitat de connectar les xarxes com a la idoneïtat de fer passar la unió per la Diagonal.

En aquest context, la defensa de la unió de les xarxes pel seu traçat més rectilini, fent costat en gran mesura als projectes del consistori, l'encapçala Diagonal per a Tothom, una plataforma que aglutina diverses associacions com el Bicicleta Club de Catalunya (BACC), Ecologistes en Acció de Catalunya (EAC) i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), a més de les principals associacions veïnals i sindicals, i que a més compta amb el suport de la Plataforma per a la Qualitat de l'Aire, que al seu torn està conformada per una quarantena d'associacions cíviques i veïnals d'arreu del territori català. De l'altra banda, l'oposició a la unió tramviària l'encapçalen associacions de comerciants, en especial Diagonal Barcelona, impulsora de la recent reforma de l'avinguda que ha convertit les voreres entre el Passeig de Gràcia i la plaça de Francesc Macià en un ampli bulevard, i que en tot cas defensa la connexió per mitjà d'autobusos elèctrics o amb un traçat

---

alternatiu.

### L'opció "més eficient"

De fet, el primer punt de discrepància bàsic rau en la necessitat de connectar les dues xarxes, perquè aquest condiciona el debat sobre altres aspectes com el traçat, el model d'explotació o la necessitat de prioritzar altres infraestructures, com la posada en marxa de la línia 10 del metro als barris de la Zona Franca. En aquest sentit, Diagonal per a Tothom té claríssim que està "a favor" de la connexió, perquè com assegura Ricard Riol, president de PTP, a **NacióDigital**, "és l'opció més eficient", davant de qualsevol altra alternativa de transport públic, ja sigui autobús o la construcció d'una nova línia de metro, a més de ser una necessitat "boicotejada pel propi ajuntament de forma alternativa pels alcaldes Clos i Trias". En contra de la connexió, els arguments de Diagonal Barcelona passen per defensar el "no al tramvia", pels problemes de "mobilitat i d'efecte barrera que generarien", segons explica a aquest mitjà la presidenta de l'associació, Marta Canut, que assegura que el paper del tramvia ha de ser el de "llançadora cap a la ciutat" i que reforça la seva opinió recordant que en la consulta del 2010, "Barcelona ja va dir no al tramvia".



*Parada del tramvia al carrer Numància de Barcelona. Foto: Adrià Costa*

Fet i fet, aquella consulta va ser un punt d'inflexió molt important en el debat, ja que mentre que pels detractors semblava ser l'última paraula sobre el projecte, els defensors del tramvia consideren que en aquella consulta no es preguntava explícitament sobre el tramvia sinó sobre una reforma que havia de convertir la diagonal en bulevard o rambla. Paradoxalment, la victòria de l'opció C, és a dir cap de les dues propostes, s'ha convertit en el temps en la victòria de l'opció A, és a dir la reforma en bulevard, això sí, sense rastre, de moment, del tramvia.

---

Tant és així que actualment l'avinguda compta amb una reforma finalitzada entre el passeig de Gràcia i la plaça de Francesc Macià que respon al projecte fet pels comerciants, tal i com defensa Canut, ja que actualment es compta amb "una bona infraestructura, amb voreres amples i bona connexió". Per la PTP, efectivament, la reforma era una "demanda dels comerciants", que en cap cas ha significat "cap millora en el transport públic, que ara va pitjor".

### La Diagonal, objecte de desig

Així les coses, Ricard Riol defensa no només la connexió, sinó també el traçat rectilini per la Diagonal, principalment perquè de bon principi "ja es va planificar així". De fet Riol es refereix a l'actual situació com de "tramvia 'interruptus'", i tot i acceptar la voluntat d'Ada Colau d'impulsar la unió recorda que l'alcaldeessa l'únic que farà serà "complir la legislació aprovada per la Generalitat i l'àrea metropolitana que el mateix ajuntament va boicotejar". "No és el tramvia de la Colau", insisteix.



*Un tramvia circulant per la Diagonal. Foto: Adrià Costa*

En canvi, des del punt de vista de Canut, tot són inconvenients. Al parer de la presidenta de Diagonal Barcelona, avala la seva negativa no únicament el resultat de la consulta del 2010, sinó també la possibilitat que el tramvia "creï un mur, una barrera", afegit al fet que, al seu parer, "l'autobús va més ràpid". Per això defensa una solució a la connexió que passi per "l'autobús elèctric" ja que "té més capacitat que el convencional i és menys contaminant".

Així mateix Canut defensa que el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), també desaconsella la implementació del tramvia, una postura que el RACC havia defensat fa anys, per bé que actualment fonts d'aquesta entitat consultades per **NacióDigital** han indicat que ajornen un posicionament clar sobre la qüestió a l'espera que es coneguin els informes encarregats per l'Ajuntament.



---

## Defensa del sector comercial

En tot cas, el cavall de batalla de Diagonal Barcelona, malgrat que es defineix com a associació de "veïns, professionals, amics i comerciants", és la defensa del sector comercial, que a parer de Canut quedaria perjudicat per la implementació del tramvia, augurant una "expulsió del comerç de proximitat". A tall d'exemple, defensa que als trams de la Diagonal on actualment hi ha tramvia, "amb prou feina hi ha comerç més enllà dels grans centres comercials, i el poc que hi ha, ha perdut facturació", per bé que més enllà de Francesc Macià històricament hi ha hagut poc comerç, fins i tot abans de l'arribada del tramvia, i en la part de les Glòries fins a Sant Adrià, de fet ni tant sols hi havia carrer fins fa pocs anys.



*El comerç de la Diagonal, contra el tramvia. Foto: Adrià Costa*

Totes aquestes diferències comporten també que davant la possibilitat d'establir un traçat alternatiu torni a aparèixer la controvèrsia, ja que per a Diagonal per a Tothom, "no hi ha cap alternativa eficient". "Qualsevol altre traçat significaria fer més quilòmetres, solapar-se amb el Metro i per tant portar menys passatgers, i anar en contra del concepte de la xarxa ortogonal de bus", assegura Riol, que afegeix que malgrat els temors que pugui suscitar la connexió, el tramvia "no irromp contra la xarxa d'autobusos ni es carregarà la nova xarxa", per afegir que en tot cas, "és més eficient semafòricament un tramvia amb 400 passatgers que una corrua de sis autobusos amb seixanta passatgers cada un". La implementació de la nova xarxa ortogonal d'autobús i el projecte de les superilles són altres factors assenyalats per Riol per defensar al traçat per la Diagonal.

## En tramvia a la Sagrada Família

En canvi, per als contraris al tramvia, un mal menor seria un traçat alternatiu, o bé "pel carrer Provença, que permetria connectar la Pedrera i la Sagrada Família", o bé per "la Gran Via". En tot cas, amb la intenció de minimitzar l'afectació a la Diagonal amb l'objectiu declarat de recuperar l'avinguda "com el carrer per excel·lència".



Per tot plegat, els defensors de la connexió confien a veure fet realitat el projecte, això sí, resolent altres qüestions com el model d'explotació, "privatitzat per Convergència", un fet que ha provocat "el nerviosisme" entre els treballadors de l'autobús. Per la seva banda, des de l'oposició al projecte confien en que "no s'arribi a produir la connexió", tot assegurant que l'equip d'Ada Colau "ja ha hagut d'afluixar en altres temes com els hotels o el Mobile World Congress".

Per tant doncs, el debat sobre la idoneïtat de connectar els tramvies resta obert, amb raons a favor i en contra, que en tot cas hauran d'esperar als nous passos que pugui fer l'Ajuntament, un cop es coneguin els resultats dels informes encarregats.



*Usuaris del Trambaix esperant el tramvia a la parada de Maria Cristina. Foto: Adrià Costa*