

DIAGONAL PER A TOTHOM

La marxa cívica pel tram central de la Diagonal és una proposta de futur, per una mobilitat urbana més sostenible, humana i solidària. La situació dels escassos quatre quilòmetres que separen la plaça Francesc Macià de la plaça de les Glòries demostren de forma evident la incapacitat de l'ajuntament barceloní durant els darrers tretze anys per reformar el sistema de mobilitat. Quan es van les Rondes de Barcelona el 1992 i la Diagonal va perdre el seu caràcter de travessera, l'administració va perdre l'oportunitat de transformar-la en una via urbana. Anys després el trànsit ha engolit la Diagonal de nou, amb un parc mòbil que no para de créixer dins d'una ciutat finita.

L'eix de la Diagonal és l'exemple més paradigmàtic de les conseqüències que comporta mantenir la supremacia automobilística a Barcelona. La creixent congestió, així com els problemes ambientals, socials i sanitaris generats pels vehicles privats, no només són símptomes d'un fracàs en planificació urbana, sinó que perjudiquen el desenvolupament d'una mobilitat més sostenible que l'ajuntament diu voler impulsar. L'*ecomobilitat*, o conjunt de mitjans que assegurin el dret al desplaçament sense sacrificar-ne d'altres com la salut, el descans o les possibilitats de les generacions venidores, són precisament els que gaudeixen de menys espai i prioritat al tram central de la Diagonal. La conseqüència directa d'aquest desgavell són unes voreres molt estretes que dificulten el comerç i els itineraris a peu, un bulevard central constantment interromput per motos aparcades o cruïlles amb vehicles aturats, un carril-bici sobre la vorera perillós pels ciclistes, i conflictiu per als vianants, un sistema d'autobusos car i lent que circula per un carril bus ineficient i un trànsit desorbitat.

Davant d'aquesta situació, les autoritats municipals han rebutjat sistemàticament la instal·lació d'un tramvia per resoldre la congestió del carril bus i incrementar així la capacitat del transport públic a la Diagonal. En definitiva, una solució que hagués afavorit un traspàs de viatges del vehicle privat al transport públic, i hagués permès així guanyar espai per unes voreres més amples i un millor carril bici. A més d'una capacitat superior, el tramvia és el mitjà més segur i que consumeix menys energia per viatger transportat. L'actual esquema de transport públic convida l'usuari a escollir entre un autobús col·lapsat o el primer tramvia interromput d'Europa. Tant els usuaris del Trambaix com els del Trambesòs, estan condemnats al doble transbordament gairebé sempre. Malgrat tants inconvenients, els arguments de la negativa municipal sempre han estat els mateixos: no restar espai ni velocitat sobre el trànsit global. Aquesta posició no s'adiu amb els pronunciament de l'alcalde favorables a donar la prioritat al vianant, al ciclista i al transport públic, ni amb els postulats de sostenibilitat i de respecte al protocol de Kioto ni amb els hàbits de la mateixa societat barcelonina, que només fa servir el cotxe en el 19% dels seus desplaçaments.

Barcelona ha d'afrontar el repte de reformar l'Avinguda Diagonal, un eix obsolet. És l'hora de posar en pràctica les solucions sostenibles, única resposta eficaç al col·lapse. És l'hora de facilitar la vida als municipis veïns, que depenen parcialment del Trambaix i Trambesòs pels seus desplaçaments, i que ho han reclamat mitjançant diverses mocions aprovades en Plenari. És l'hora d'ampliar les voreres pels vianants i pel comerç, castigats avui pel vehicle privat. És l'hora d'atorgar a la bicicleta un carril digne de la seva contribució sostenible a la ciutat. És l'hora de proporcionar als treballadors i treballadores un mitjà de transport públic eficient, còmode i d'accés fàcil per anar i venir de la feina. És l'hora de regalar-li un pulmó verd al cor de Barcelona, travessat per una espasa de fum i soroll. És l'hora, senyor Clos, de fer una **Diagonal per a tothom**.

Barcelona, 29 de setembre de 2005