

## Una altra Diagonal és possible

• Els tramvies circularan al llarg de tot el passeig i hi haurà voreres amples i pocs cotxes  
RICARD Gomà

La Diagonal esdevindrà un gran espai urbà en què les relacions entre les persones seran l'element prioritari, hi haurà voreres amples que convidaran a caminar i a conuiu, s'hi podrà anar amb bicicleta tranquil.lament, els tramvies circularan al llarg de tot el passeig i no hi passaran gaires cotxes, que a més hauran d'anar a poc a poc. No és una quimera urbana. És la Diagonal que ja es perfila a l'horitzó, una d'aquelles utopies modestes, quotidianes i transformadores que es van fent realitat.

LA DECISIÓ municipal de connectar els tramvies, entre la plaça de Francesc Macià i la plaça de les Glòries, ha estat l'element més emblemàtic. És una aposta carregada de convicció per al transport públic metropolità. Implicarà una xarxa integrada de 30 quilòmetres, des del Baix Llobregat fins al Barcelonès Nord, amb un increment substancial de la intermodalitat --correspondència entre el tramvia i la pràctica totalitat de les línies del metro-- i amb potencial per duplicar en poc temps el nombre actual de passatgers.

Són les tesis que a ICV-EUiA hem defensat sempre, amb il.lusió i tenacitat, sovint en solitari. Estem satisfets d'haver contribuït a la seva concreció amb la nostra acció de govern, amb la nostra pràctica política transformadora.

LA CONNEXIÓ dels tramvies ha d'enfortir un model global de mobilitat sostenible, accessible i segura.

Una estructura de mobilitat que prioritzi els vianants, l'ús de la bicicleta i el transport públic, i que fixi una estratègia clara de reducció del volum de cotxes. L'Ajuntament de Barcelona treballa en aquesta perspectiva: avança la conversió dels carrers en espais de vianants, el Bicing compta amb més de 150.000 abonats, l'àrea verda d'aparcament i les zones 30 han contribuït a reduir i pacificar el trànsit de vehicles privats. Però encara queda molt per fer. I queden algunes tendències potents per capgirar. Cal ampliar la xarxa de carrils bici, prioritzar la inversió en trens de rodalies, millorar l'oferta de l'autobús, garantir la plena accessibilitat del metro i enfortir i integrar els sistemes de tarifació social.

Però és necessari, sobretot, que l'espai destinat als vehicles de quatre rodes deixi de ser hegemònic. Cal posar fi a la lògica del *neodesarrollismo* viari (túnels i ampliacions de vies que només portarien més i més cotxes).

MÉS important encara, per ICV-EUiA la mobilitat sostenible vertebrava l'aposta per un model de ciutat ecològica i solidària. Una Barcelona proactiva en la lluita contra el canvi climàtic, impulsora d'una nova cultura energètica, compromesa amb la qualitat ambiental i la protecció de la salut. Una ciutat entesa com un entramat d'espais relacionats, com a veritables estructures quotidianes d'inclusió i convivència.

I de gestió democràtica de conflictes urbans. La transformació integral de la Diagonal obre una gran oportunitat: un passeig per a les persones que permeti cosir, en lloc de segmentar, la trama urbana, i on el tramvia i les bicicletes guanyin la partida als cotxes. Però obre també un ventall de reptes sobre la manera de fer-ho. Caldren processos participatius, el diàleg permanent entre l'experiència tècnica i la vivencial, transparència i voluntat de consens a partir dels valors que fonamenten la proposta de transformació.

SERÀ complex. Però estic segur que tant el govern municipal, les forces polítiques, el moviment veïnal, el teixit social com la ciutadania sabrem trobar espais de treball orientats en aquesta direcció. Una altra Diagonal és possible. I és una bona ocasió per demostrar que és també possible la construcció de confiança col·lectiva a l'entorn de processos de canvi urbà nítidament progressistes. Veritable pedra de toc de la Barcelona que volem. Des d'ICV-EUiA seguirem treballant per fer possible la nova Diagonal de les persones, eix vertebrador d'una ciutat més ecològica i inclusiva.