

## El tramvia arribarà fins al World Trade Center des de la Ciutadella

1. • La Generalitat preveu un creixement moderat del metro lleuger a l'àrea de Barcelona fins al 2026
2. • Un nou ramal del Trambesòs seguirà paral·lel al riu des de Sant Adrià fins a Santa Coloma

XABIER BARRENA / CRISTINA BUESA  
BARCELONA

Un futur de creixement moderat. Aquest és el panorama que la Generalitat dibuixa per a l'anomenat, en un altre temps, metro lleuger a la conurbació de Barcelona. La continguda expansió del tramvia té, a més, un fort caràcter metropolità, amb prolongacions del Trambaix i del Trambesòs. A la ciutat de Barcelona, més enllà dels quatre quilòmetres de nous rails entre la plaça de les Glòries i Francesc Macià --dins de l'operació de reforma de l'avinguda Diagonal--, l'únic tram proposat és l'extensió de les línies que finalitzen a la Ciutadella fins al World Trade Center, passant pel monument a Colom.

Una valoració en conjunt dels projectes ferroviaris que preveu el pla territorial metropolità fins al 2026 --que EL PERIÓDICO va publicar en la seva edició d'ahir-- sí que permet observar un cert canvi de tendència. A finals dels anys 90 el tramvia --nom que finalment es va imposar a Barcelona al més altisonant de metro lleuger, que s'utilitza, per exemple, a Madrid-- semblava que seria la solució de tots els mals. El fet de requerir inversions molt més modestes, sobretot en comparació amb el metro, va fer que més d'un tracés xarxes de tramvia realment denses. Fins i tot alguns partits polítics, en campanya, van presentar com a apostes fortes l'extensió del tramvia per la Rambla i el carrer Comte d'Urgell.

### LONGITUD EXCESIVA

L'ús ja consolidat d'aquest mode de transport (no en va són diversos els anys que fa que està en servei) ha permès observar que la longitud excessiva de les línies suposa, en el fons, un flac favor als usuaris, ja que repercuteix en el temps de viatge i fa que sigui

menys competitiu. A l'altra banda de la balança, l'existència del carril segregat s'ha demostrat com tot un encert, sobretot per recórrer en les hores punta les zones més espesses de trànsit.

Solapant els diferents mapes del pla territorial s'observa que la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques ha decidit doblar el recorregut del tramvia amb el de ferrocarrils de gran capacitat, bé sigui metro o bé Rodalies. Així s'observa, per exemple, al túnel de la Diagonal i les diferents línies que confluiran a Glòries, nou nus gordià de l'entramat ferroviari barceloní, juntament amb la Sagrera.

El pla territorial defineix corredors, traçats. No defineix projectes. Això significa que alguns dels traçats que fixa i que presenta com a "ferrocarrils lleugers" puguin convertir-se, finalment, en una plataforma reservada per a autobusos. És a dir, l'esperit del tramvia però sobre rodes i no rails.

Aquest és el cas, per exemple, del traçat de Política Territorial al litoral de Badalona i el Maresme. Sobre la traça del ferrocarril, quan aquest sigui *traslladat* en paral·lel cap a l'interior, tal com preveu el mateix pla territorial. Encara que pugui semblar un contrasentit --substituir el tren pel tramvia-- el cert és que la barrera que exerceix la línia de Rodalies Renfe no té res a veure amb la d'un tramvia. De fet, per exemple, aquest esquema és el que se seguirà a Sant Feliu de Llobregat una vegada se soterra la línia de Renfe: sobre la llosa que cobrirà el tren passarà el tramvia.

#### MÉS TRAMVIA A SANT FELIU

Precisament a Sant Feliu es preveu un altre creixement del metro lleuger fins a Molins de Rei i, fins i tot i després de saltar el riu, Sant Vicenç dels Horts. Per una altra banda, els tècnics han dissenyat, així mateix, un ramal del Trambesòs que, partint de l'estació de Renfe a Sant Adrià, segueixi en paral·lel al riu fins als barris més interiors de Santa Coloma .