

# El tranvía planifica que cuatro líneas pasen por el tronco central de la Diagonal

**La empresa Tram cifra en 220 millones la inversión para unir los ramales**

BLANCA CIA - *Barcelona* - 15/04/2010

Desde Sant Joan Despí o Sant Just Desvern a Sant Adrià del Besòs, o de Sant Feliu de Llobregat a la plaza de las Glòries, o de Badalona a la avenida de Chile, en el barrio de Les Corts, son algunos de los recorridos que la empresa del Tram prevé si finalmente el tranvía puede unir los ramales del Llobregat con los del Besòs. Estos cambios, presentados ayer en una jornada en el Colegio de Ingenieros sobre la reforma de la Diagonal, se producirían en los seis ramales del tranvía actuales: los 3 del Trambesòs -con 14 kilómetros- y los cuatro del Trambaix con 15 kilómetros-. La actual línea 6 -un bucle entre Badalona y Sant Adrià- desaparecería y ese paso sería asumido por una modificada línea 4. La empresa prevé que cuatro de las cinco líneas atraviesen los 3,5 kilómetros del tronco central de la Diagonal que es donde los estudios sitúan la máxima demanda. Los tranvías pasarían cada 3 minutos y podrían transportar 8.800 personas a la hora si fueran dobles -en función de la demanda- y 4.400 por hora si fueran normales. Actualmente, las líneas tienen 37 convoyes y para hacer frente a la unión por la Diagonal harían falta 39 más, según los cálculos de la empresa, que prevé que la inversión total de la prolongación será de unos 220 millones de euros. La expectativa del negocio para la empresa está clara: pasar de los 24,5 millones de viajeros actuales a 50. Tanto es así, que directivos de la concesionaria reconocieron que "colaboraban" con el Ayuntamiento asumiendo algunos costes de la promoción de la reforma de la Diagonal que irá a consulta entre el 10 y el 16 de mayo.

Fue un debate técnico sobre el tranvía, la movilidad y el espacio público. Y sobre el tapete salieron algunos de los puntos que suscitan más dudas en las dos opciones de reforma de la Diagonal, la de bulevar o rambla -la tercera es ninguna de las dos- como el aparcamiento de las motos, los andenes del tranvía -la empresa reconoce que en la opción de bulevar son impracticables por pequeños e inseguros- o el cambio de los recorridos de las líneas de autobuses convencionales y la introducción del bus exprés que podría compartir plataforma con el tranvía. "Sí que es cierto que hay que dar solución a bastantes cuestiones", reconoció el responsable de Circulación del Consistorio, Ángel López, que se refirió en repetidas ocasiones a la eficacia del tranvía por la gran capacidad, aunque matizó que eso no excluye a los autobuses exprés.

La otra parte del debate fue política y en ella se encontraron representantes de las cinco formaciones del Consistorio. Una vez más, sólo fueron capaces de estar de acuerdo en el enunciado genérico de que a la Diagonal le hace falta un cambio para hacerla más vivible. Pero a la hora de definir modelos de movilidad y si optan por el tranvía o no -y en todo caso, por dónde- todo fue falta de concreción. Salvo Ricard Gomà (ICV), que cantó las bondades del "tranvía inclusivo".