

## Les persones amb discapacitat reclamen «humanitzar» la Diagonal

- L'ajuntament deixa per després del referèndum detalls com la ubicació definitiva de les motos
- El col·lectiu aplaudeix el pas del tramvia perquè el considera més accessible que el bus i el metro

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL  
BARCELONA

La reforma de la Diagonal és, en el fons, una mera qüestió de perspectiva. Cada col·lectiu hi aporta un granet de sorra que respon a una necessitat, a una demanda històrica; fins i tot a un somni. En el cas de les persones amb discapacitat, el reclam es redueix al desig d'«humanitzar» l'avinguda, de buidar-la de perills, de convertir-la, en definitiva, en un verdader lloc de passeig per a tots els públics, amb indiferència a la perspectiva que orienti la seva raó.

José María Ballesteros presideix a Catalunya la Confederació Estatal de Persones amb Discapacitat Física i Orgànica (COCEMFE), un organisme que representa unes 50.000 persones de 33 entitats més. Aquest home que parla lent i clar va explicar ahir que la participació en la consulta de la Diagonal serà una «mostra més de solidaritat i implicació dels ciutadans». Durant una trobada informal amb periodistes a la cruïlla de la Rambla de Catalunya amb Diagonal, no va voler entrar a debatre sobre quin dels dos projectes presentats per l'ajuntament és el més adequat perquè tots dos milloren de sobres una artèria que necessita «humanitzar-se». Sí que va voler parlar del tramvia, un mitjà de transport, va dir, que és «el millor per a les persones amb discapacitat» perquè l'andana d'entrada està situada a l'alçada dels peus i la cadira de rodes, cosa que evita desplegar rampes o fer maniobres «que puguin provocar un desafortunat accident». «L'accessibilitat és molt millor que en bus o metro», va precisar.

Pilar Díaz, presidenta de l'Associació d'Amputats Sant Jordi, va afegir que el tramvia té moltes més places reservades per a les cadires de rodes, i va assenyalar que en ocasions no poden pujar a un bus perquè està ocupat per cotxets de nens. «Hi tenen el mateix dret que nosaltres –va aclarir de seguida–, però no pot ser que només hi hagi espai per a dues cadires». Díaz va aplaudir que el 100% de la flota d'autobusos de TMB sigui accessible, però va lamentar que la «falta de manteniment» d'alguns vehicles obligei l'usuari a esperar que arribi un bus amb el mecanisme en bones condicions.

SEMÀFOR INTERMINABLE / Un altre dels problemes habituals d'aquest col·lectiu és aconseguir travessar d'una tirada els 50 metres que separen l'ample de l'avinguda. Ara, amb la calçada central de sis carrils, és una empresa entre arriscada i esgotadora. Ramon García-Bragado, regidor d'Urbanisme, va assegurar ahir que les opcions que els ciutadans podran votar

entre el 10 i el 16 de maig contemplen «passos intermedis i una estructura fàcil de travessar» per a persones amb mobilitat reduïda.

García-Bragado va agrair el «diàleg fluid i cordial» amb les associacions de persones amb discapacitat, i va recordar que no s'entrarà en detall fins que no surti elegit un dels dos projectes (amb permís de l'immobilista pla C). El regidor va reconèixer que queden temes pendents, entre els quals va destacar la «ubicació definitiva de les motos», que ara arruïnen l'espai de les voreres centrals formant un dòmino poc estètic i menys urbà. «Descartat el pàrquing subterrani per a motos, ara és un repte que s'ha de plantejar bé per trobar un lloc indicat, però en superfície i no en l'espai de vianants», va avançar el responsable d'Urbanisme.

**BICIS I VIANANTS, MAL MARIDATGE** / Una altra de les peticions d'aquest col·lectiu –secundada per tothom qui hagi posat un peu a la vorera central, sobretot, les persones cegues– és treure les bicis del trànsit de vianants i donar-los un asfalt en un carril que, al seu torn, les allunyi dels cotxes. García-Bragado ho va definir com «un altre dels detalls que preocupen bastant». Qüestió d'obstacles, o de perspectiva. «Una ciutat sense traves és una ciutat per a tothom», va resumir Díaz.