

Les trampes de la dreta a la Diagonal

Quan fallen els arguments de mobilitat hi ha qui s'agafa a qualsevol altre per carregar contra la reforma de la Diagonal, l'actuació pública que d'una forma més ràpida i econòmica millorarà la qualitat de vida de Barcelona. És molt oportú recordar avui que la reforma va ser aprovada l'any 2008 per tots els partits, tret del PP, i que la reforma es fa perquè és necessària i perquè el Pla de Mobilitat de la ciutat estableix que cal disminuir el trànsit i potenciar els modes de transport sostenibles.

En els diversos debats públics fets ha quedat demostrada la idea que la Diagonal funcionarà molt millor un cop reformada, amb més mobilitat i menys trànsit, que d'això es tracta. Com que aquest debat sembla conclòs, ara la dreta barcelonina utilitza pseudoarguments típics de l'esquerra per erosionar la reforma. Dos són els nous arguments que els opositors han situat a la campanya en els darrers dies: la privatització del transport i el pastís d'unes obres que només beneficien les constructores. Darrera d'aquest senzills arguments s'amaga una manipulació barroera.

L'argument de la privatització. El que farà la reforma és justament el contrari: acabar amb l'actual apropiació de la major part de la superfície de la Diagonal que fan els usuaris del cotxe, els que es mouen en vehicle privat. Ocupen la major part del carrer realitzant un transport lent i inoperant que causa congestió, contaminació, malalties i malbaratament energètic. Amb qualsevol de les dues propostes de reforma que se sotmet a consulta, les opcions 'A' o 'B', això s'acaba perquè la major part de l'espai públic es lliura als sistemes públics i eficients, els que s'adeqüen a l'interès públic: a peu, en bici, en bus i en tramvia. El fet que la companyia de tramvies sigui privada no té cap rellevància perquè les tarifes són públiques, tot el material és públic i la companyia obeeix les instruccions que dona l'ATM. Aleshores, quina és l'aportació del tramvia? Transporta el doble de persones que un bus al mateix cost d'operació, màxima accessibilitat, baix consum energètic i emissions zero. Un bon negoci per a la ciutat. Amb la reforma, contra el que diu la dreta disfressada d'esquerra, la Diagonal es desprivatitza i es fa pública.

El pastís de l'obra pública. És una obra pública, cert, però és un pastís? Qui diu això s'oblida d'informar que el pastís no és a la Diagonal, una petita obra de 70 milions d'euros. A Barcelona, el pastís és a la línia 9 de metro que costarà cent vegades més, 7.000 milions d'euros, aplicant un mètode constructiu ideat per reduir costos però que ha acabat provocant que cada km d'aquesta nova línia costi 140 milions d'euros. Fem comptes. Amb mig km de la nova línia de metro financem tota l'obra de la Diagonal. Mentre que amb una inversió de 7.000 milions d'euros la línia 9 transportarà 100 milions d'usuaris, el tramvia, ell sol, amb només 70 milions d'euros addicionals, mourà 50 milions d'usuaris, i de pas arreglarà la Diagonal i l'aire que respiren centenars de milers de ciutadans. Un altre excel·lent negoci per a la ciutat.

Pau Noy
Enginyer Industrial