

RESOLUCIÓ DE JOVES D'ESQUERRA VERDA SOBRE LA UNIÓ DELS TRAMVIES PER LA DIAGONAL

La unió dels tramvies de la Diagonal de Barcelona presenta una oportunitat per a la ciutat i l'àrea metropolitana. Per aquest motiu, la ciutadania i múltiples informes d'experts no han deixat de mostrar-s'hi a favor, especialment amb l'arribada de Barcelona en Comú al govern municipal posant el projecte en el centre del debat polític de la ciutat. L'última gran manifestació de suport ha estat aquest mateix matí de dissabte 20 de gener, on diversos moviments socials i ciutadania hem demanat conjuntament que #UnimElsTramvies d'una vegada per totes.

Els fets parlen per si sols: el tramvia és el sistema de transport més eficient en termes de cost i benefici, així com de rendibilitat social. És un transport humà que posa al centre de la política urbana les necessitats de les persones que el fan servir. A més, és net amb el medi ambient i desencativaria l'ús del transport privat, i per tant, una eina prioritària en la lluita contra la contaminació i per la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona posant la salut dels barcelonins i les barcelonines com a prioritat. Permet un accés fàcil a les persones amb mobilitat reduïda i diversitat funcional, sent accessible per a totes, i sobretot, tornar a pensar la ciutat segons les necessitats de barri, connectant els districtes de les Corts i Sant Martí i travessant l'Eixample. En definitiva, recull dos béns comuns clau per recuperar el dret a la ciutat: el de la mobilitat i el del medi ambient.

La unió del Trambaix i el Trambesòs permetrà, a més, una millor articulació de l'àrea metropolitana de Barcelona. Malgrat que actualment moltes treballadores de l'Hospitalet, Esplugues, Sant Just Desvern, Sant Feliu del Llobregat, Badalona, Sant Joan Despí i Sant Adrià del Besòs tenen el seu lloc de feina molt allunyat del seu domicili habitual, la mala connexió entre una de les artèries de l'àrea metropolitana les obliga a dependre del vehicle privat, altament contaminant. Per evitar-ho hi ha una solució ben senzilla: només cal connectar 3,6 quilòmetres per unir els dos tramvies!

I, malgrat tot, aquesta iniciativa ha estat atacada per diversos sectors als quals preocupen més els seus oligopoli que no pas l'interès de la majoria. Un cop més, la iniciativa del govern de Barcelona ha trobat un clar bloqueig polític entre la dreta catalana i les seves plataformes mediàtiques. Hem pogut veure com el model de ciutat, el model metropolità que proposa CDC, el PDeCAT, Junts per Catalunya o el nom amb què es vulguin fer conèixer actualment, és un model que descansa en mans privades. Parlem d'un model on els vehicles motoritzats desplacen les persones del centre de l'acció política; un model el qual, si no s'obliga a fer canvis a la concessió privada actual del tramvia, estarà en mans de l'empresa privada fins el 2032.

Veiem, doncs, com aquest bloqueig polític no té cap mena de sentit si no és per desacreditar un govern progressista —i l'activisme que li dona suport— que va arribar al consistori per canviar les realitats dels barcelonins i barcelonines. A més, l'argumentació que exposa la dreta catalana va en contra fins i tot d'informes tècnics, els quals avalen el projecte d'unió dels tramvies com la millor solució possible.

Segons aquests mateixos informes, elaborats per una cinquantena de professionals i institucions com ara la Universitat Politècnica de Catalunya, la unió dels tramvies per la Diagonal és l'opció amb un impacte socioeconòmic més gran, amb un retorn de la inversió d'un 11% respecte la resta d'opcions —pel subsòl, pel carrer Provença o amb autobús. A més, tindria un impacte positiu en la resta del transport públic, optimitzant el metro de les L3 i L4 i descongestionant el 84% de les línies de busos que recorren la Diagonal, així com el seu temps d'espera. Segons les previsions, el tramvia en superfície per aquesta artèria estructural tindria una afluència de 220.000 usuaris diaris. Aquest ús reduiria la congestió global de la ciutat de Barcelona en un 0,4% i reduiria diàriament el pas de 12.500 vehicles —cal tenir en compte que a Barcelona hi entren diàriament més cotxes que, per exemple, a la ciutat de Manhattan.

Per tot això, des de Joves d'Esquerra Verda ens oposem al bloqueig polític a què està sotmès el projecte d'unió dels tramvies. Ens unim a la resta d'entitats i societat civil barcelonina i metropolitana que demana que el projecte es realitzi i exigim:

- La immediata connexió de les línies del Trambaix i el Trambesòs per tal de facilitar l'accés al centre de la ciutat a tota la ciutadania de Barcelona. Aquesta demanda posa l'accent en la necessitat de recuperar el dret a la ciutat per a les persones que hi viuen. És a dir, perquè s'imposi el bé comú sobre l'interès privat. En aquest sentit, la pacificació de la Diagonal és necessària de cara a permetre una vida normalitzada per les veïnes. És necessari tornar a concebre aquest espai per la gent del barri, planificat per a la seva ciutadania des del segle XIX, i oblidar la Diagonal autopista que ha imposat la desregulació urbanística.
- El desenvolupament d'una política de cohesió per a l'àrea metropolitana que tingui el seu inici en aquesta connexió. Hem de tenir clar que les fronteres entre ciutats que no es conceben de manera aïllada com ara Barcelona, Badalona o Sant Joan Despí demostra la necessitat de reforçar la xarxa metropolitana en benefici de la seva ciutadania conjunta. Ens oposem a considerar prioritaris els suposats interessos d'una ciutat —o, més aviat, els de les seves elits— per sobre dels de la resta.
- Que la unió dels tramvies permeti el replantejament de l'actual model de gestió privada. És necessari que la gestió sigui feta des d'ens públics, en benefici de l'interès general de la ciutadania, i no des d'ens privats, que prioritzen el benefici econòmic propi.

Sant Boi de Llobregat, 20 de gener de 2017