

"La gent ha percebut la reforma de la Diagonal com una qüestió més estètica que funcional"



ALBERT
PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-

PUNSOLA-44)

Periodista

Sostenible.cat

28/05/2010

Ricard Riol (Tarragona, 1982) té formació en Enginyeria Tècnica d'Obres Públiques. Des del 2008 presideix l'Associació per a la Promoció del Transport Públic

(<http://www.transportpublic.org/>), entitat



en què ha desenvolupat diverses tasques després de 7 anys com a responsable de sistemes ferroviaris lleugers. Entre els seus treballs destaquen: l'elaboració del Pla Tren 2014

(<http://www.transportpublic.org/component/content/article/80>), el

document ferroviari no oficial amb més consens de Catalunya, aprovat al Parlament; el document *TP de Superfície: renovar-se o morir*, amb directrius pel transport urbà de Barcelona, on s'aposta per la remodelació

de la xarxa de superfície mitjançant un model jeràrquic amb tramvia i bus ràpid com a elements estructurants; i un estudi d'inserció del tramvia a la Diagonal de Barcelona que integra la intermodalitat, la qualitat de l'espai públic, l'eficiència del transport i la conservació de l'arbrat. Ricard Riol valora críticament la consulta sobre la reforma de la Diagonal, una reforma que segueix veient com a necessària.

Abans de la consulta de la Diagonal vostè va dir que li feia por que no es votés o que ens quedéssim com fins ara. Finalment les dues coses han acabat passant. Què en pensa?

Abans de conèixer els resultats ja vam veure que la consulta havia derivat cap a un plebiscit polític i que els vots no només parlaven de la Diagonal sinó de descontentament social i crítica a la pròpia consulta. Donada aquesta conjuntura, no hem de fer una lectura del resultat com una expressió contrària a la mobilitat sostenible, sinó una lectura més àmplia que inclogui aquest context. En aquest sentit, l'opció guanyadora -la C- no nega la necessitat de la reforma més aviat rebutja una manera ràpida de fer les coses i dos projectes concrets. I ara estem en un mar de dubtes...

És un problema dels projectes A i B que no estan ben formulats?

És que es van modificar les normes del joc a mig partit. Des del començament s'havia plantejat una consulta popular per una reforma de la diagonal en què s'havia d'escollir el com i no el què. La reforma s'assumia i es tractava de triar la manera de portar-la a terme. I aquest és un acord polític de tots els grups excepte el PP. Quan l'ajuntament presenta les dues opcions concretes apareixen les divergències: els grups no es posen d'acord en aquestes opcions. És aleshores quan surt l'opció C i es genera confusió.

Fa anys que es fan petits passos en favor d'una democràcia participativa però, ara que hi ha tanta desafecció, creu que és un bon moment per plantejar una consulta sobre un tema tan transcendent?

En una democràcia que se'ns estava quedat petita és molt positiu poder parlar de consultes ciutadanes. La participació ha estat relativament alta per les característiques del procés i el context, cal pensar que

a Suïssa es mouen en un 20% en aquest tipus de consultes. Aquest model de participació no s'ha d'aparcar ara pel resultat que s'ha produït, al contrari s'ha de perfeccionar. Dit això, a la gent li costa molt de comprendre principis fonamentals de la mobilitat sostenible com, per exemple, el canvi modal.

Però si, com vostè diu, aquesta cultura és feble, no és una mica arriscat fer una consulta precisament en aquest àmbit temàtic?

Potser el perfeccionament d'aquest sistema passa per fer consultes sobre qüestions més genèriques com, per exemple, si s'està d'acord o no amb que Barcelona continuï fent el canvi modal cap a formes de transport més sostenibles, fet que implica que la gent pugui observar el que s'ha fet fins ara en aquesta línia, com zones de vianants, ampliacions de voreres, etc. En el cas de la consulta de la Diagonal, la campanya s'ha basat en la imatge i s'hauria d'haver fet més èmfasi en les explicacions, en les raons que hi ha darrera les imatges. La gent ha percebut que era una qüestió més estètica que funcional.

Efectivament, les imatges i l'impacte visual han dominat i han transmès la sensació que aquí es canviaven moltes coses a l'hora: voreres, arbrat, bicicletes, bus, cotxe, tramvia, etc. No haurà estat un handicap posar tants temes dins un tema? ¿No s'hagués pogut plantejar un canvi de mobilitat important, deixant per més endavant la modificació del paisatge urbà?

Aquí i a tota Europa una intervenció en mobilitat sostenible requereix canvis estructurals en la configuració de la via pública. Si volem introduir el tramvia i fer que la bicicleta no entri en conflicte amb el vianant ens veiem obligats a treure carrils de cotxe. Però és cert que tot plegat podia ser una mica difícil d'explicar.

(F)

I quin paper han jugat els mitjans de comunicació majoritaris a l'hora d'explicar la complexitat de les propostes?

Jo crec que els mitjans en general han trencat la idiosincràsia de la consulta popular que és el debat entre el ciutadà i l'administració sense intermediaris amb interessos polítics. I el que hi ha hagut és un seguiment mediàtic dels moviments polítics: com votava un candidat, com votava l'altre, però en cap moment el debat tècnic ha estat per damunt d'aquestes consideracions. Crec que el defecte dels mitjans en conjunt és no haver-se centrat en el ciutadà, que tenia molts dubtes, i haver-ho fet en els moviments que he esmentat.

Entre els dubtes dels ciutadans n'hi ha un que, si em permet, jo mateix l'he sentit al carrer que és sobre el paper del cotxe; més concretament s'ha estès la idea que en la Diagonal proposada el cotxe era un enemic per abatre.

S'hauria d'haver començat explicant que el tram central de la Diagonal representa només l'1,6% del trànsit total de la ciutat i que, a més, és un trànsit de caràcter local, a diferència del que passa per Meridiana, Aragó, Rondes, o la mateixa Diagonal de Francesc Macià cap a la sortida de Barcelona. Per tant, amb aquestes condicions, el tram central podia acollir un canvi modal a favor del transport públic.

Però, insisteixo, a molta gent li ha quedat la idea que es volia pràcticament treure el cotxe de la Diagonal.

Jo no crec que s'estigui dimonitzant el cotxe, el que passa és que el cotxe actualment està bloquejant altres usos i la ciutat ha de ser per tothom. No prohibim, racionalitzem i prioritzem.

(F)

No és la Diagonal un problema per a la fluïdesa del trànsit pel traçat que té?

El fet que la Diagonal talli de forma obliqua carrers verticals i horitzontals comporta que el col·lapse en aquesta via tingui més conseqüències que el col·lapse en un carrer convencional. Això passa perquè té cruïlles triples, més complexes, que requereixen el repartiment del semàfor en tres fases i produeix un *efecte tap* que repercuteix en cruïlles anteriors. Cerdà va pensar la Diagonal perquè tallés la malla ortogonal però segurament no hauria permès que la mobilitat es mengés els usos ciutadans o que provoqués mala qualitat de l'aire i contaminació sonora; no oblidem que era un higienista. Però tornant

a l'efecte tap, el fet que existeixi indica que ni el transport privat ni el públic funcionen bé en aquesta via.

S'han sentit posicions molt bel·ligerants contra el tramvia arrel de la consulta. Un tècnic - l'opinió del qual pesa molt a la ciutat- va dir que per anar del Baix Llobregat a Sant Adrià en tramvia calia emportar-se la carmanyola...

El transport en superfície no exclou el subterrani. Estadísticament, a les àrees metropolitanes europees més del 50% dels passatgers van en superfície. No tothom fa desplaçaments llargs, molta gent en fa de mitjans o curts on el metro no va tan bé. La mitjana de desplaçament metropolitana a Barcelona està entre 3 i 3,5 km. El metro és indiscutiblement superior en distàncies de 10 km, per exemple, i els trens de rodalia són idonis per distàncies de 20-25 km. Però justament d'aquesta complementarietat neix una xarxa de transport eficient. Fer una xarxa unimodal és una ruïna econòmica i és poc útil per la ciutadania.

(F)

L'argument econòmic també s'ha utilitzat contra el tramvia.

La L9 costa 7.000 milions d'euros, la inversió més cara de la història de Catalunya per 100 milions de passatgers l'any. El tramvia de la Diagonal amb el trambaix i el trambesòs requereix 800 milions per portar 50 milions de passatgers l'any, la meitat però amb un cost molt més baix. Per això la PTP està tan a favor d'aquest sistema de gran capacitat en superfície perquè té un poder d'atracció de passatgers molt important. És veritat que l'autobús també es pot segregar per no dependre del trànsit, però amb un cost energètic superior i amb una capacitat de transport inferior. Rebutjar el tramvia a la Diagonal perquè és car és un argument que només es pot donar quan no es tenen aquestes dades.

I què opina del túnel que proposa Foment per sota la Diagonal? Què aporta?

Nosaltres vam presentar la necessitat d'un tercer túnel de rodalies a Barcelona el 2006; el que no està clar és que aquest eix hagi d'anar per sota la Diagonal. Cal estudiar-ho. Cal pensar també que aquest eix respondrà a una mobilitat interurbana i recordem que, al tram central, la Diagonal té una mobilitat urbana.

I Retbus?

Retbus pot portar 2800 passatgers per hora i per línia i el tramvia 8.800. Ara, són 100 km de corredors protegits i en conjunt és més potent que el tramvia. Però, com he dit abans, tot es complementa. No es tracta de competir sinó de sumar.

Com resumiria el procés que s'ha viscut a Barcelona amb la consulta?

Hi ha hagut excés de política i falta de pedagogia. És preocupant que es negui que el transport públic en superfície -combinat amb el subterrani- pugui transformar la mobilitat en cotxe perquè vol dir que no tenim una ciutadania capacitada per comprendre la solució del col·lapse. Però això no només és problemàtic davant d'una consulta sinó també davant de l'acció de govern. Tots els experts en la matèria del món saben que per assolir la mobilitat sostenible cal pacificar el trànsit i promoure l'oferta de transport públic.

Etiquetes: [Barcelona ciutat](/etiquetes/barcelona-ciutat) (/etiquetes/barcelona-ciutat)

[Mobilitat](/etiquetes/mobilitat) (/etiquetes/mobilitat)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/entrevista/la-gent-ha-percebut-la-reforma-de-la-diagonal-com-una-questio-mes-estetica-que-1>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/entrevista/la-gent-ha-percebut-la-reforma-de-la-diagonal-com-una-questio-mes-estetica-que-1>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

<http://www.diba.cat>

[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)

[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)

[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)

[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)



<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>



<http://www.twitter.com/xarxasost>



<http://youtube.com/xarxasost>



[\(rss.xml\)](#)
