LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 05/04/14
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 80562115
Página: 1
Sección: LOCAL Valor: 10.322,00 € Área (cm2): 643,7 Ocupación: 62,26 % Documento: 1/2 Autor: LLÜES SIERRA Núm. Lectores: 566000




ROSER VILALLONGA

**Efecto Encants.** La parada de Glòries supera algunos días a la de Maria Cristina en número de usuarios, en parte por el efecto de los nuevos Encants

# Un tranvía a medio hacer

**● Trambaix y Trambesòs llevan 24 millones de viajeros al año, pero tras una década siguen sin resolver su conexión**

LLUÍS SIERRA
Barcelona

El Trambaix echó a andar hace diez años, concretamente el 3 de abril del 2004. Se eligió ese día por coincidir con los 25 años de los ayuntamientos democráticos. Aquellos tranvías circulaban sobre 12 kilómetros de vía, desde Sant Joan Despí hasta la plaza Francesc Macià, pasando por Cornellà, Esplugues de Llobregat y l'Hospitalet de Llobregat. Poco después, el 8 de mayo del mismo año, lo hacía el Trambesòs, sobre otros 4,8 kilómetros, entre la plaza de las Glòries y Sant Adrià de Besòs. Hoy ambas redes completan más de 29 kilómetros, transportan casi 24 millones de pasajeros cada año y los indicadores de opinión reflejan un buen nivel de satisfacción por parte de los usuarios, superando al resto de transportes públicos.

Pero el tranvía sigue pendiente de 3,5 kilómetros más, los que podrían unir las dos redes a lo largo de la Diagonal. El presidente de Tram, Josep Maria Cullell (exconseller de Política Territorial y de Economia, exjefe de la oposición municipal en Barcelona) la reivindicaba el jueves en el acto de conmemoración del décimo aniversario del tranvía.

Entre los responsables políticos de los municipios que atraviesa es mayoritaria la opinión de que el tranvía ha servido para cohesionar el territorio. Ahora, en tiempos de poca inversión en la red de metro, destaca el servicio de este transporte, del que se valora especialmente la accesibilidad, el confort, la puntualidad y la rapidez.

La entrada en servicio del Trambaix, hecha a bombo y platillo, con la presencia del presidente Pasqual Maragall y alguna manifestación en contra, fue la primera. Al cabo de algo más de un

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 05/04/14
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cod: 80562115
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 16.580,00 € Área (cm2): 1035,2 Ocupación: 100 % Documento: 2/2 Autor: LLÜES SIERRA Núm. Lectores: 566000

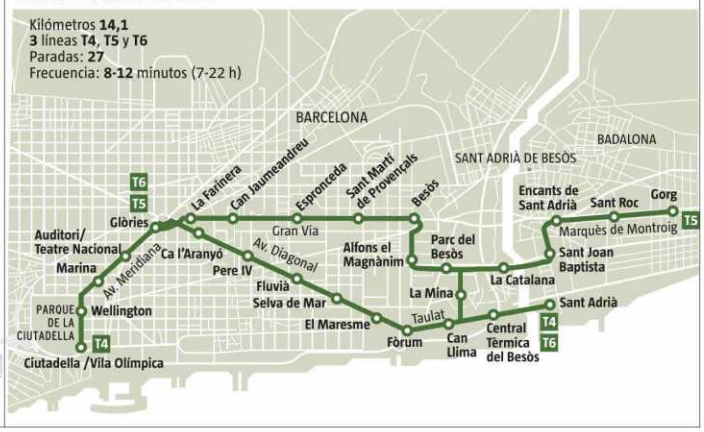


*La implantación del tranvía*

**TRAZADO DEL TRAMBAIX**




**TRAZADO DEL TRAMBESÒS**




# Dos redes que no se encuentran

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

mes la inauguración del Trambesòs se hizo sin fuegos de artificio. Aún estaba fresca la imagen del *chapapote*, un material bituminoso empleado en el sellado de las vías del tranvía, que se había dilatado y se había adherido a las ruedas y los raíles, inutilizándolos. Y había huelga de autobuses ese fin de semana. Una década después, aquellos problemas y protestas del inicio parecen anécdotas.

¿Se han de conectar los dos tranvías? La pregunta ha estado ahí desde el principio y se mantienen cuatro años después de la última ampliación (en junio del 2008, con la T6 de Glòries a Sant Adrià). El PDI (Plan Director de Infraestructuras 2011-2020) incluye posibles prolongaciones: por el Moll de la Fusta hasta el World Trade Center; desde la calle Wellington hasta la plaza Urquinaona, y una conexión de las dos redes, que de manera preferente se dibuja por la Diagonal.

"El tranvía de la Diagonal, algún día se hará". Javier Vizcaíno, director general de TRAM pronostica que la conexión entre el Trambaix y el Trambesòs, será alguna vez realidad y que se hará siguiendo la Diagonal, desde Francesc Macià hasta Glòries. Es un trazado ya estudiado, que la empresa considera asequible por la inversión necesaria y el retorno económico y social. Con ese trazado, insiste Vizcaíno, "está de acuerdo la Conselleria (de Territori i Sostenibilitat) y la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), pero no quieren enfrentarse a la alcaldía de Barcelona".

El alcalde Xavier Trias es hoy el gran opositor institucional (hay otros no institucionales, por supuesto) a la conexión del tranvía por la Diagonal. Trias interpretó que la consulta sobre la reforma de la avenida que organizó su predecesor Jordi Hereu, había sido un no rotundo a ese trazado del tranvía. El concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, Eduard Freixedes mantiene ese postulado. "Es conocida la posición del gobierno municipal: las dos líneas a la larga se han de unir atravesando el Eixample, pero no por la Diagonal –sostiene Freixedes–. La negativa a que se haga por la Diagonal tiene sus orígenes en el resultado de la consulta que se hizo en el pasado mandato y no podemos ir en contra de lo que los ciudadanos de Barcelona votaron".

Es una interpretación que no comparte Vizcaíno, porque aquel proyecto era bastante más que la posibilidad de construir esa unión entre las redes del Trambaix y el Trambesòs. Lo más claro para los actuales gestores de Tram es que la unión de ambas redes no se hará por otro itinerario que no sea el de Diagonal, el más recto. "Está todo estudiado", explica Vizcaíno. "La inversión para 3,9 kilómetros de tranvía sería de 130 millones de euros, incluyendo 18 vehículos. Para comparar, un kilómetro de metro requiere 150 millones de inversión. Con 130 millones, doblaríamos el número de pasajes, llegando a 50 millones al año...". En cambio, no hay ningún estudio que justifique una inversión mayor, por otro trazado (Urgell, Provença u otros itinerarios por el Eixample) de más kilómetros, y con menos demanda que la Diagonal.

"La unión de las dos redes –explica Vizcaíno– no es para ir del Baix Llobregat a Badalona, sino para penetrar en Barcelona y dar servicio a la demanda en la Diagonal". La reforma planteada ahora en esta avenida, de momento entre las plazas de Joan Carles I y Francesc Macià, permite, sin embargo, que en un futuro puedan circular tranvías por el eje de la avenida y que los autobuses compartan la plataforma, según el director general del TRAM.

En este punto, la opinión de la empresa no coincide con la de otro de los grandes valedores del tranvía, la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP). Su presidente, Ricard Riol, opina que la reforma proyectada por el equipo de gobierno municipal hipoteca una futura conexión de las dos redes. "Desgraciadamente, el éxito social y ambiental (del tranvía) no ha sido apoyado por el Ayuntamiento de Barcelona", se lamenta Riol. "Xavier Trias y Jordi Hereu –prosigue– no han dudado en cambiarse los papeles de promotor o detractor de la conexión entre los dos tranvías, contra la opinión mayoritaria de los técnicos de la Generalitat y la ATM, vecinos y entidades de la movilidad sostenible, favorables a completar la red para doblar el número de usuarios".

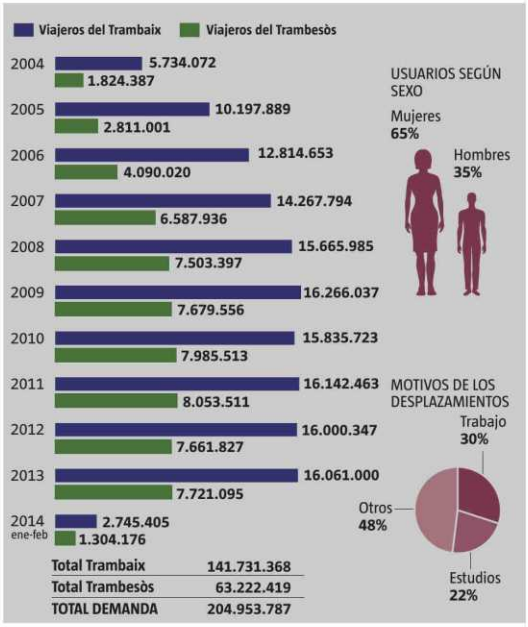
Riol afirma que "Trias ha ido más lejos y plantea un boicot físico a la conexión de los dos tranvías con una reforma de la Diagonal hecha al dictado de los comerciantes, que dejará el transporte público estrangulado actual y hará gastar más de 20 millones de euros para una simple ampliación de aceras. En lugar de religar siete municipios metropolitanos con sólo 3,5 kilómetros de tranvía, y un coste inferior a una parada de metro, nos plantean un autobús urbano barcelonés de baja velocidad y capacidad".

El concejal Freixedes disiente: "Tenemos claro –dice desde el gobierno municipal– que la Diagonal ha de ser uno de los principales corredores de transporte público en superficie de la ciudad y por ello ese corredor queda claramente definido en el proyecto de nueva red de autobuses".●

## El efecto Encants en la parada de Glòries

**Desde hace años, en el Trambaix, la parada con más registro de pasajeros ha sido la de Maria Cristina, en la Diagonal, donde el tranvía enlaza con la L3 del metro. Esto ha empezado a cambiar. En la otra red, el Trambesòs, una parada supera en usuarios algunos días a la de Maria Cristina: la de Glòries. La razón es doble: la reciente apertura de los nuevos Encants, que ha llevado más público a ese centro comercial y la creciente demanda de transporte público en la prolongación de la Diagonal por el 22@.**

*El crecimiento continuado del número de usuarios de las dos redes de tranvía*




FUENTE: Tramvia Metropolità (TRAM) LA VANGUARDIA

RENTABILIDAD

### La conexión por la Diagonal duplicaría la capacidad de transporte del tranvía

LA REFORMA FRACASADA

### La consulta del 2010 es la razón política para no enlazar las dos redes

TRANSPORTE EN SUPERFICIE

### El Ayuntamiento de Barcelona apuesta por la mejora de la red de autobuses