

Un estudi calcula que els comerços de la Diagonal augmentaran la facturació un 4% amb el tramvia

L'informe, encarregat per l'Ajuntament, nega que la nova infraestructura provoqui efecte barrera

MARIA ORTEGA Barcelona 20/03/2018 12:38



El tramvia per l'avinguda Diagonal, en una imatge d'arxiu. / FRANCESC MELCION

Res no ha canviat, de moment, en l'àmbit polític pel que fa al projecte de l'equip d'Ada Colau d'enllaçar els tramvies per la Diagonal. El grup d'ERC reitera que, en el ple de divendres, votarà en contra del protocol (https://www.ara.cat/societat/Lenquesta-tramvia-relacio-ERC-Colau_0_1981001983.html) que el govern porta a debat per tirar endavant la connexió perquè els republicans entenen que no compromet el retorn públic de la inversió. Tot i així, l'Ajuntament continua desgranant el que entén que són els punts forts de la reforma. Si la setmana passada posava en valor el guany d'espai per al vianant (https://www.ara.cat/societat/Colau-condiciona-reforma-Diagonal-ERC_0_1978602266.html), avui s'ha posat el focus en l'impacte que tindrà la reurbanització per al sector comercial de l'avinguda. L'informe que el consistori ha encarregat a l'Institut Cerdà xifra en fins a un 22% l'increment de facturació previst a la zona de l'avinguda que actualment té menys activitat. A més, el treball també nega que la nova infraestructura provoqui efecte barrera al mig de l'avinguda, que és un dels temors de l'associació de comerciants Diagonal Barcelona, ferma opositora a l'enllaç.

El pas del tramvia entre la plaça de les Glòries i Francesc Macià farà de la Diagonal un eix comercial més homogeni. D'entrada, segons l'informe, el conjunt de comerços viuran un increment de facturació del 4% de mitjana, però en trams que ara tenen poc teixit, com el que va de Sardenya fins a la plaça de les Glòries, el boom podria ser de fins el 22% -del 44% si es miren només els comerços amb façana a la Diagonal i els que se situen en un radi de cent metres-. L'informe també pronostica que el tramvia i la reforma associada situarien els locals actius a l'entorn del 90% al conjunt de la Diagonal, mentre que ara hi ha trams on aquest percentatge és del 73%. Per això, segons Lluís Inglada, responsable del treball, l'enllaç tramviari contribuiria a homogeneïtzar l'activitat comercial a la Diagonal, que actualment és molt més dinàmica a la part reformada -el tram fins a passeig de Gràcia- que en la part que queda més a prop de Glòries.

Un dels factors que expliquen el càlcul d'augment de la facturació és l'increment de la mobilitat i, per tant, dels clients potencials: hi haurà entre 35.000 i 60.000 viatgers més al dia en funció del tram. Però, també, el que l'informe anomena "efecte aparador": el comerç quedarà més exposat, perquè és multipliquen els usuaris de formes de transport que tenen visibilitat a la façana. A més, el projecte inclou que el trànsit privat passi als laterals i, per tant, els acompanyants podran veure els aparadors de més a prop; a més, el tramvia és un mitjà de transport estable, regular i amb finestres grans, cosa que també facilita als viatgers mirar les botigues.

Es calcula, per exemple, que en el tram que actualment té menys comerç, el de Marina a Castillejos, es multiplicarà per 44 el nombre de persones que poden establir contacte visual amb el comerç. En el primer tram, el més pròxim a Francesc Macià, en canvi, es multiplicarien per dos. L'estudi s'ha fet dividint la part afectada de la Diagonal en tres entenen que cadascun dels trams té actualment una realitat comercial diferent de la resta i que també experimentarà un canvi diferent vinculat a la reforma.

L'informe ha analitzat l'escenari de l'enllaç com el planteja l'equip d'Ada Colau, amb sis noves parades a la Diagonal, i s'ha fet a partir d'entrevistes a entitats veïnals, comercials, tècnics municipals i tècnics independents. L'estudi, que ha costat 46.000 euros, contradiu una de les tesis que havia defensat l'associació de comerciants Diagonal Barcelona per oposar-se al projecte, que era la possible creació d'un efecte barrera. Segons l'informe, el nou esquema de mobilitat, que redueix el pas de vehicles privats i autobusos en favor del tramvia i els modes no motoritzats, redueix l'espai d'ocupació destinat al transport. Tant en el pla horitzontal -entre un 40% i un 80% en funció del tram- com en el pla vertical -entre un 15 i un 60%-. També deixa clar que la urbanització de l'avinguda ha de servir per millorar-hi la permeabilitat, perquè hi hauria més passos de vianants, i el temps necessari per creuar-la.

Aquests arguments, però, no convencen l'associació de comerciants. "El tramvia destrossarà el comerç a la Diagonal", sentència Marta Canut, en nom de Diagonal Barcelona. L'exemple, diu, és el de la Diagonal on ja hi ha tramvia i "no té comerç de proximitat, només dos grans centres comercials".

L'informe recull com a possible punt negatiu per al comerç l'impacte de la fase d'obres. En les ciutats franceses que s'han analitzat es va donar una reducció de fins el 5% dels establiments en un primer moment i la recuperació va trigar entre un any -en el cas de Bordeus- i quatre -en el cas de París-. Passats sis anys de les obres, aquestes ciutats ja havien vist una crecuda del 16% del nombre de comerços. Per mitigar el possibles efectes adversos, l'Institut Cerdà recomana a l'Ajuntament fer una bona gestió de les obres, cosa que permet reduir el temps de la sotragada. S'aconsella establir un marc de col·laboració amb comerciants i veïns.
