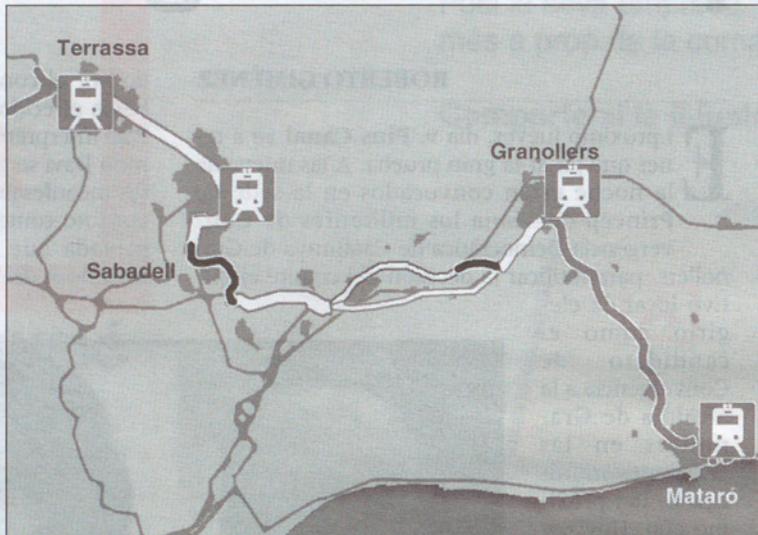


El Plan director contempla dos opciones del 'cuarto cinturón' ferroviario para la capital del Vallès

## Granollers y Parets se enfrentan por el tren orbital

ROBERTO GIMÉNEZ

La frase de un 'hecho histórico' como definió el alcalde **Mayoral** el acuerdo tomado por el pleno municipal el pasado martes, es una frase tan empleada que apenas ya tiene valor, pero lo cierto es que el acuerdo tomado por unanimidad tiene su importancia. El proyecto del tren orbital, el 'Cuarto Cinturón' ferroviario, que debe unir Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa y Vilafranca. Es decir la malla de la segunda corona metropolitana, ahora se llama el arco metropolitano, se ha empezado a tejer al menos en los papeles. Se ha pasado de una declaración de intenciones a un Plan Director. El documento aprobado traza el recorrido que tendrá el tren orbital en el término municipal de Granollers. Que nadie se lleve a engaño. Mayoral lo advirtió: 'hay que tener paciencia'. Y es que nadie se crea que se trata de un proyecto de hoy para mañana. El Plan Director trazado habla de un proyecto que debe culminarse en el 2016, aunque en la sala de plenos tanto el alcalde como el regidor de Urbanismo, **Mayoral** y **Terrades**, respectivamente, puntualizaron que el tramo de Granollers-Sabadell puede estar acabado en el 2009, ya que únicamente debe construirse 4,5 kilómetros de vía. El resto se aprovechan los tramos ya existentes. En Granollers existe unanimidad, pero no así en la comarca. No es que nadie se oponga a la construcción de un tren en el arco metropolitano que una a las ciudades industriales catalanas que suman ellas solas el 23% de toda la exportación española, equiparable a toda la comunidad valenciana. Esta comparación la dio el alcalde **Mayoral** citando al hombre fuerte del Ministerio de Industria, **Joan Trullén**.



Los dos trazos negros corresponden a las vías que no existen y deben construirse. La de Granollers, como puede observarse, trinchera Palou.

Así como existe unanimidad respecto a la necesidad del 'Cuarto Cinturón' ferroviario (no así por carretera), la discusión territorial que ha explotado viene dado por el hecho de que el Plan Director aprobado presenta dos opciones. Granollers apuesta por la A, pero Parets lo hace por la B.

La diferencia entre una y otra es sustancial. La opción B permitiría a Parets poder disfrutar del tren orbital, pero 'trinchera' el término municipal de Granollers. El concejal **Vernet** dijo que de forma 'insostenible'. La concejala **Ángeles Olano** que la opción B no se podía ni contemplar. El regidor de Urbanismo matizó diciendo que la opción B sólo se podría aceptar con la condición de que el tren fuera subterráneo por toda la plana de Palou.

Las ventajas de la opción A para Granollers son evidentes: la vía, procedente de Mataró, atraviesa el subsuelo de la Font Verda para llegar a la estación subterránea de la actual línea de Francia. Desde allí continúa la vía soterrada en paralelo a la vía del tren de Francia y emerge a la superficie después de Can Bassa. Con un cambio de agujas la vía se integra en

la ya existente (Montmeló, Mollet) hasta Sant Fost-Barberà. Allí es donde deben construirse los 4,7 kilómetros de nueva vía que nos permitirá llegar hasta Sabadell. El Plan director habla de 23,5 minutos de trayecto entre Granollers y Sabadell y tiene un presupuesto estimado al día de hoy de 69 millones de euros.

El problema está en que Parets (y Mollet le apoya) defiende la alternativa B. Esta alternativa consiste en aprovechar las vías de la línea de Vic. A Parets le supondría conectarse con el tren orbital pero abre en canal la plana de Palou, ya que supone hacer nuevas vías de tren para empalmar la estación de Francia con la línea de Vic por la plana de Palou, a la altura del Costa Rica, en dirección al Circuito de Velocidad, ya que tiene un apeadero, y la necesidad de construir un acueducto para superar el río. El concejal **Terrades** puntualizó que en el caso de que la conselleria optara por esta segunda alternativa, el ayuntamiento pediría que el tren por Palou fuera soterrado...

Los inconvenientes de esta alternativa además de la ocupación de 125 mil metros cuadrados de suelo

(frente a los 48.000 mil de la opción A) está en el superior coste de la obra: 93 millones de euros y los años de retraso que comporta abordar unas obras de mucho más impacto sobre el territorio. El problema añadido para Granollers es que Mollet apuesta por la alternativa que defiende Parets. ¿Por qué lo hace? No es una cuestión de partido político, ya que en los tres ayuntamientos gobiernan los socialistas sino de interés especulativo. Mollet tiene dos estaciones y por lo tanto no es el caso de Parets. Pero la explicación de su posicionamiento viene dada por el interés que tiene en poder soterrar la línea de Vic, una auténtica cicatriz urbana de la población. El alcalde **Monràs** especula con que con una mayor inversión en la línea de Vic, primero a través del desdoblamiento prometido por Fomento y ahora por esta alternativa orbital, sería más fácil obtener recursos para poder soterrar la vía. No tiene la seguridad, pero sí es una posibilidad. Por eso juega la carta de Parets.

El alcalde **Mayoral** y el regidor **Terrades** tienen, pues, un problema político encima de la mesa: convencer a la Generalitat de que la opción A es la mejor para Granollers y para el conjunto del territorio, que Parets se resigna a no poder utilizar el tren orbital y que Mollet deje de especular con una posibilidad remota porque Fomento ya ha advertido al alcalde **Monràs** que la fórmula para entrar en procesos de soterramiento de la vía del tren tiene que ser según el modelo de Granollers. Es decir, que las promociones urbanísticas generen suficiente plusvalía para abordar la operación. O sea, que el soterramiento no saldrá de los presupuestos generales del Estado, sino del territorio.

Como se puede comprender, la discusión no ha hecho más que empezar. Los intereses son contrapuestos y pueden hacer daño a la cohesión interna del partido socialista. De ahí la postura de todas las fuerzas políticas, a excepción del PSC, de considerar innegociable otra alternativa que no sea la opción A.