

Hablamos con los alcaldes de las poblaciones afectadas en el proyecto para que expongan los argumentos de las dos opciones

La línea de Vic contra la línea de Francia

JAUME RIBELL

Queda mucho todavía: está previsto que no sea hasta el 2016 en que esté lista la nueva línea ferroviaria orbital que ha de unir las ciudades del segundo cinturón metropolitano sin pasar por Barcelona. Un tren que una Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès y Vilanova i la Geltrú de forma transversal. Pero aunque dada la envergadura del proyecto -una especie de 'Cuarto Cinturón' ferroviario-, la proyección sea a largo plazo, ahora es el momento de hablar de su futuro recorrido.

Ahora la Generalitat ha dado luz verde al proyecto con el beneplácito del Ministerio de Fomento. La administración autonómica es la que tendrá la última palabra aunque, eso sí, ya ha dejado claro que deberá ser cada comarca la que decida el trazado que quiere para la vía a su paso por ella.

Y ya explicábamos la pasada semana el debate que se planteaba en cuanto al Vallès Oriental. A grandes rasgos: Granollers apoyaba una propuesta inicial que haría pasar la futura orbital por la línea de la estación de Francia, la llamada C-2 de cercanías de Renfe. Mientras que Parets defiende un trazado que pasaría por la C-3 de cercanías, la línea de la estación del Norte de Granollers. Y Mollet, ciudad por la que pasan ambas líneas, ha apoyado la alternativa de Parets.

¿Qué propuesta es la mejor? Y sobretodo, ¿por qué? Eso hemos querido preguntar a los alcaldes de las principales poblaciones implicadas en el asunto. Para que cada cual se posicione y argumente pros y contras de ambas propuestas. Porque como decíamos, es ahora el momento de decidir por dónde debe pasar esa línea tan necesaria: cuando se empiecen a colocar las vías, ya no habrá marcha atrás.

LA OPCIÓN INICIAL

Es la defendida por Granollers: que el tren pase por la línea C-2, la de Girona, la que pasa por la estación de Francia. El principal

Josep Garcia



Joan Seguer (Parets)

Josep Garcia



Josep Monràs (Mollet)

Xavier Solanas



Josep Mayoral (Granollers)

Xavier Solanas



Josep Orive (Canovelles)

argumento es que "es la que tiene menores condicionamientos", tal y como indica el alcalde de Granollers, **Josep Mayoral**: "Tiene un coste más bajo, que se haría de forma más rápida y no dañaría el territorio". Efectivamente, esto es así: si se elige esta opción, sólo se tendría que añadir un *bypass* de 4 km. de vía en Barberá para hacer llegar el tren de Granollers a Sabadell y Terrassa. La cuestión de Mataró ya es muy otra, puesto que implica hacer puentes y túneles, y tanto el elevado coste como la complicación de las obras hace que sea un proyecto mucho más a largo plazo. "Hay que pensar que esto es un proyecto pensado para el año 2016", recuerda Mayoral, aunque añade que "si se hace pasar por la línea de Francia, el tramo hasta Sabadell podría estar operativo en 2010", asegura. "La otra opción, aunque respetable desde el punto de vista de quienes la defienden, supondría más tiempo y más dinero". Concretamente, cerca de unos 40 millones de euros más. Por ello dice que "hay que aprovechar los corredores ya existentes". Además de

que la opción 'francesa' evita que la vía pase por Palou, otro de los grandes argumentos en contra de la alternativa presentada por Parets y Mollet: "El trazado que han propuesto pasa por unos espacios que no tienen vocación de corredor ferroviario", indica. Por lo que añade que "si finalmente se contemplara esa opción, se debería replantear el trazado para que afectara lo mínimo el territorio". Eso sin olvidar que "esta opción no excluye a la otra", como él mismo dice: "se puede hacer ahora la conexión más fácil y rápida, y en un futuro se puede llevar a cabo igualmente esa segunda opción".

Una segunda opción que contempla otro punto de desencuentro, que es la colocación del lugar de transbordo: los ayuntamientos partidarios de que pase por la línea de Francia prefieren que la intermodalidad la albergue la propia estación de Francia: "Entiendo que una estación intermodal debe estar situada siempre en ciudades, como Granollers o Mollet. Porque esa en las ciudades donde pasan cosas, donde está el movimiento, y no en lugares apartados",

GRANOLLERS

Quiere que pase por la estación de Francia por ser más barato, rápido y evitar el paso por Palou.

MOLLET-PARETS

Defienden que el paso por la estación del Norte es más rendible y necesario para todo el territorio.

opina la alcaldesa de Cardedeu, **Montserrat Cots**. Mayoral coincide: "La intermodalidad mejor hacerla en las ciudades. Ya habrá una intermodal en Mollet y una en Granollers, con parking en cada una. Así que no sería necesaria la que se propone en el Circuit", aunque reconoce que ese es "uno de los puntos fuertes de los partidarios de la línea del Norte".

LA ALTERNATIVA

Efectivamente, ese es uno de los puntos fuertes de la alternativa presentada por Parets y Mollet: que se aprovechen las obras para construir una estación intermodal en el Circuit de Catalunya, al que ahora sólo se puede acceder por carretera o a pie. Esta estación, además de servir a los usuarios y espectadores del circuito, permitiría crear un enlace de comunicaciones para vecinos de las poblaciones de la Vall del Tenes y de las urbanizaciones del Baix Mogent. Lo que en inglés se conoce como *Park & ride*: algo así como 'aparcar y circular'. Es decir, un gran parking disuasorio para que los usuarios de las poblaciones cercanas vayan a dejar el coche y cojan el tren, descongestionando las carreteras de tráfico y las ciudades de coches aparcados. Y a la inversa: serviría de punto de conexión con toda la gente de fuera de la comarca que viene a trabajar a los numerosos polígonos industriales de la zona. Como explica el alcalde de Parets, **Joan Seguer**, "tanto Parets, como Mollet, Montmeló y Montornès hemos apostado por acercar los polígonos al circuito, para apartarlos de los núcleos urbanos. Con una buena red de autobuses urbanos sería ideal esa estación intermodal, ya que todos los polígonos de la zona, incluidos los de Granollers, quedarían muy cerca, por lo que fomentaríamos que muchos dejaran el coche en casa y fueran a trabajar en tren". Y es que como él mismo indica: "Si la apuesta de futuro es potenciar la movilidad sostenible y apostar antes por el transporte público que por el coche privado, lo que tenemos que hacer las administraciones es poner facilidades".