

*La gestión para poder cubrir la vía del tren se ha facilitado extraordinariamente sobre el Plan inicial*

## El regalo de la Navidad: El POUM aprobado por unanimidad (2)

ROBERTO GIMÉNEZ

Los acuerdos tomados para gestionar el cubrimiento parcial de la vía del tren en su tramo entre la carretera de La Roca y la de Cardedeu, han sido decisivos para conseguir que CiU votara favorablemente el POUM y por lo tanto modificara su inicial 'No'. Sobre este aspecto vale la pena explicarlo por el interés que tiene. La verdad es que viendo el proyecto contemplado en el Plan inicial las perspectivas de poder conseguir la cobertura de las vías parecían más que lejanas. ¿Por qué? En ese proyecto no aparecía la actual estación de mercancías. Pero tampoco se le ofrecía a Renfe ninguna alternativa. Simplemente la estación desaparecía. El problema es que el Ayuntamiento podía decir misa..., pero si el propietario no se quiere ir, nadie le podía obligar. El caso es que el traslado de la estación era la pieza angular de la operación porque los operadores del sector de la Bòbila tenían que co-financiar el cubrimiento de la obra y para ello era preciso recalificar los terrenos de la estación de mercancías como suelo edificable. La plusvalía tenía que generar el capital para iniciar esta trascendental operación urbanística. Pero todo partía de un principio que no dependía del Ayuntamiento, sino de Renfe. El alcalde sólo sabía que la compañía ferroviaria prevé establecer un gran centro logístico en la Zona Franca, pero sin fecha establecida el proyecto podía quedar aplazado *sine die*. Sin embargo, todos estos temores se han disipado gracias, en parte, a una inteligente estrategia de la gestión. Para empezar, la actuación no se hará por el sistema de compensación sino de cooperación. Es decir, no se deja la iniciativa en manos de los propietarios (en total una veintena, Renfe es el mayoritario), sino que es el Ayuntamiento quien se convierte en administración actuante. Otro cambio sobre los planes iniciales: Renfe tiene claro que la cobertura tiene que hacerse a la vez, no en fases. La línea de Francia es básica y por lo tanto el tiempo de



El cubrimiento permitirá que esta zona sea una extensión del Parc Torres Villà.

ejecución de las obras tiene que ser el mínimo posible desde el punto de vista material y técnico.

Más cambios para facilitar la actuación: el sector de la Bòbila no tiene que financiar el cubrimiento de la vía del tren, y por lo tanto no depende del traslado de la citada estación. La financiación tiene que ir a cargo de los propietarios del tramo compren-

dido entre la carretera de La Roca y Cardedeu. Pues bien, este tramo se ha dividido en dos sectores. El primero es el comprendido entre Agustín Viñamata y la carretera de La Roca. El propietario de este sector es Renfe. En el extremo sur hay un segundo pequeño propietario al que le ha tocado la 'lotería', no se le van a aplicar las cargas urbanísticas. No se cuenta con él para evitar

### PROPIETARIO AGRACIADO

*Se han 'perdonado' a un propietario los costes de la urbanización para no retrasar la gestión urbanística*

tener que entrar en negociaciones. Renfe, pues, asume completamente el coste de este tramo pero a cambio se le recalifican los actuales almacenes en desuso de la Av. Esteve Terrades que pasarán a ser suelo urbanizable. Es decir, bloques de pisos. El segundo sector, comprendido entre Agustín Viñamata (Pza. de la Font Verda) y la carretera de Cardedeu, afecta entre quince y veinte propietarios. Pues bien, en este caso el Ayuntamiento ha modificado al alza los índices de edificabilidad al pasar del 1,10 al 1,50. Con este sustancial incremento del índice, los responsables municipales consideran que los costes del cubrimiento se podrán costear a través de las promociones de viviendas en esa zona (sector Tetuán). Recuerdese que el campo de fútbol desaparece de su actual emplazamiento (Barri de Ponent, en el sector de Ramon Llull-Congost), convertido en bloques de pisos. Todo este plan de actuaciones ha empezado a caminar. En primer lugar, se ha creado una comisión de seguimiento de tipo político formado por el Ministerio de Fomento, la conselleria de Obras Públicas y el Ayuntamiento. El proyecto ejecutivo y las obras de ingeniería tienen que estar listas para ejecutar en el 2007 y por lo tanto estamos hablando de una transformación urbanística que tiene que convertirse en realidad en la próxima legislatura (2007-2011).

El acuerdo entre el equipo de gobierno y la oposición (CiU-PP), no sólo ha sido total, sino que más allá del apoyo tácito se ha llegado al compromiso de que la oposición participará en todo este proceso de gestión como si formara parte del equipo de gobierno. No se trata de un proyecto partidista sino de un objetivo de ciudad. En este sentido, el equipo de gobierno ha actuado con generosidad desde el punto de vista de la propia historia, ya que fue el gobierno de Serratusell el que por primera vez llevó en su programa electoral la necesidad de ir hacia el cubrimiento de la vía del tren, y desde entonces ha sido una reivindicación permanente de todas las fuerzas políticas de la ciudad.

## EL RECURSO ANTE EL CONSELLER NADAL

Con ser éste un tema trascendente, sin duda el más importante, ya que transformará urbanísticamente la cara este de Granollers [será el *Eix Macià* de Granollers], dijo el concejal Sala durante el pleno de aprobación provisional del POUM, no en tanto a la cuestión comercial sino de transformación], el Plan General presenta otros muchos puntos de interés. Antes de proseguir con ellos una aclaración de interés para las 435 personas que han visto desestimadas totalmente (160) o en parte (275) sus alegaciones: aún cabe el trámite de recurso a la conselleria de Obras Públicas y Política Territorial que preside Joaquim Nadal, aunque nadie se lleve a engaño: muy pocas serán estimadas después de haber sido rechazadas por los responsables municipales en la mayoría de los casos por pedir un aumento de la edificabilidad o la posibilidad de construir edificios plurifamiliares en donde sólo pueden ser 'uni' o como máximo bifamiliar.