

Sant Feliu cau del projecte de ferrocarril Castelldefels-Cornellà

L'últim estudi informatiu de Foment exclou la capital del Baix Llobregat per evitar fer una volta

La Generalitat reconsidera la prolongació de la L-3 del metro perquè arribi al centre de la localitat

XABIER BARRENA
BARCELONA

Catalunya és una comunitat que destaca tant per les seves infraestructures --en concret, pel dèficit que té en aquest terreny-- com pels culebrons que es generen al seu voltant. Només hem de recordar les discussions sense fi que van envoltar el traçat de l'AVE fins a Sants i les que encara envolten el Quart Cinturó, per exemple. La línia de Rodalies C-3 entre Castelldefels i Cornellà porta camí de convertir-se en un d'aquests serials. La ruta --que va néixer com una línia de metro que sortia de Sarrià i es va transformar després en una línia de Rodalies que havia de connectar totes les poblacions del Baix Llobregat que formen part de l'àrea metropolitana-- ha incorporat un nou canvi sonat. De fet, la capital del Baix Llobregat, Sant Feliu, no apareix en el traçat que analitza un estudi informatiu fet pel Ministeri de Foment.

L'escrit en qüestió es titula *Estudi informatiu Rodalies Barcelona. Nova línia Cornellà-Castelldefels*, i, segons se subtitula, és un "document comprensiu per a consultes ambientals". Aquests documents acostumen a precedir la informació pública del projecte.

L'informe detalla els tipus de sòl per on passarà el traçat, així com totes les galeries, naturals o no, que ja existeixin, des de pous d'extracció d'aigua fins a túnels d'altres infraestructures. No defineix un traçat concret, sinó una taca per on passarà la línia. Però la taca que defineix l'informe s'oblida de la capital de la comarca, amb una població de 42.000 habitants --una de les de més creixement de la conurbació de Barcelona-- i que, per exemple, té un 33% més d'habitants que Sant Joan Des- pí, població veïna de Sant Feliu que sí que tindrà servei de Rodalies.

INTERCONNEXIÓ

El projecte de la C-3 Sud de Rodalies --pel nord la línia ja va fins a Vic-- neix de la voluntat de dotar les poblacions del sud metropolità d'un mitjà de transport que, per un costat, les connecti ràpidament fins al centre metropolità, però que, a més, permeti la connexió interna entre aquestes poblacions. Avui en dia, viatjar en transport públic entre Sant Feliu i Sant Boi --als dos marges del Llobregat-- és tota una odissea.

El document de Foment menysprea aquesta voluntat d'eix vertebrador que podria tenir la línia --similar, per exemple, a la que la L-12 del metro de Madrid, el MetroSur, exerceix a la capital de l'Estat-- i assenyala que l'objectiu del projecte és "millorar els desplaçaments del litoral sud barceloní i el nucli metropolità". I, és clar, si l'objectiu és connectar Castelldefels, Viladecans i Gavà --endèmicament castigades amb una deficient oferta de transport, amb estacions, a vegades, allunyades del nucli-- amb el

centre de Barcelona resulta clar que la línia recta fins a Sants és la que millor funciona. I en aquesta línia recta no hi entra Sant Feliu.

En el cas d'aquesta població, no obstant, plou sobre mullat. I és que el primer projecte de prolongació de la línia 3 del metro deixa el suburbà a les portes del nucli de Sant Feliu. Una circumstància que la Conselleria d'Obres Públiques ha intentat esmenar amb un estudi, realitzat el febrer passat, en què es plantegen fins a tres maneres d'aprofundir en el centre urbà de la capital del Baix Llobregat.

Tot i la sincronia dels fets --Sant Feliu es queda sense Rodalies, però se li acosta més el metro-- fonts d'Obres Públiques van assenyalar que "òbviament" no es pot parlar de compensació perquè no hi ha relació entre projectes.

Gavà i Viladecans guanyaran una segona estació de Rodalies

Tant Gavà com Viladecans ja compten amb una estació de Rodalies. Però la seva situació no és òptima. El cas més flagrant és el de Viladecans --amb una població de més de 60.000 habitants--, que té una terminal, de la línia C-2, que està a més d'un quilòmetre del nucli urbà.

L'estació de Gavà --població que supera els 40.000 habitants--, amb un vell edifici que aviat serà rehabilitat, està una mica menys allunyada, però fins i tot així queda lluny del centre. **La nova C-3 obligarà a construir noves estacions que donaran servei al costat muntanya de les dues poblacions.**

La L-12 del metro de CiU

EL PLA DIRECTOR

L'abril del 2002 es va aprovar el pla director d'infraestructures que preveia la creació de la línia L-12 del metro, des de Sarrià fins a Castelldefels. Un any després, el maig del 2003, en plena campanya municipal i quan ploïen les crítiques a CiU per la seva poca inversió en el metro de Barcelona --Madrid feia vuit anys que en construïa desenes de quilòmetres per legislatura--, el que era conseller d'Obres Públiques, Felip Puig, en va comunicar la construcció "de forma imminent".

ANUNCI ELECTORALISTA

Puig va assenyalar que els treballs podrien començar el 2004 i fins i tot va facilitar un traçat de la línia. No obstant, no va explicar com i qui finançaria una obra de 26 quilòmetres i amb un cost que llavors es va estimar en 1.000 milions d'euros.

EL PAPER DEL TRIPARTIT

Amb l'arribada del tripartit es va replantejar el projecte. **El nou conseller, Joaquim Nadal, es va ocupar primer del finançament i per a això va convertir la L-12 en una línia de Rodalies.** És a dir, una vegada convençut el Govern central, l'obra no la pagaria Obres Públiques, sinó el Ministeri de Foment. També es va canviar l'estació terminal. Sarrià per Cornellà. I per tant, es va modificar el traçat i, seguint l'estela tant del traçat de l'AVE com de la L-9, es va substituir la línia recta per una altra de més

sinuosa, amb l'objectiu d'arribar a més població, i per tant, més massa crítica que rendibilitzi la inversió.

EL BENEFICI DE SANT BOI

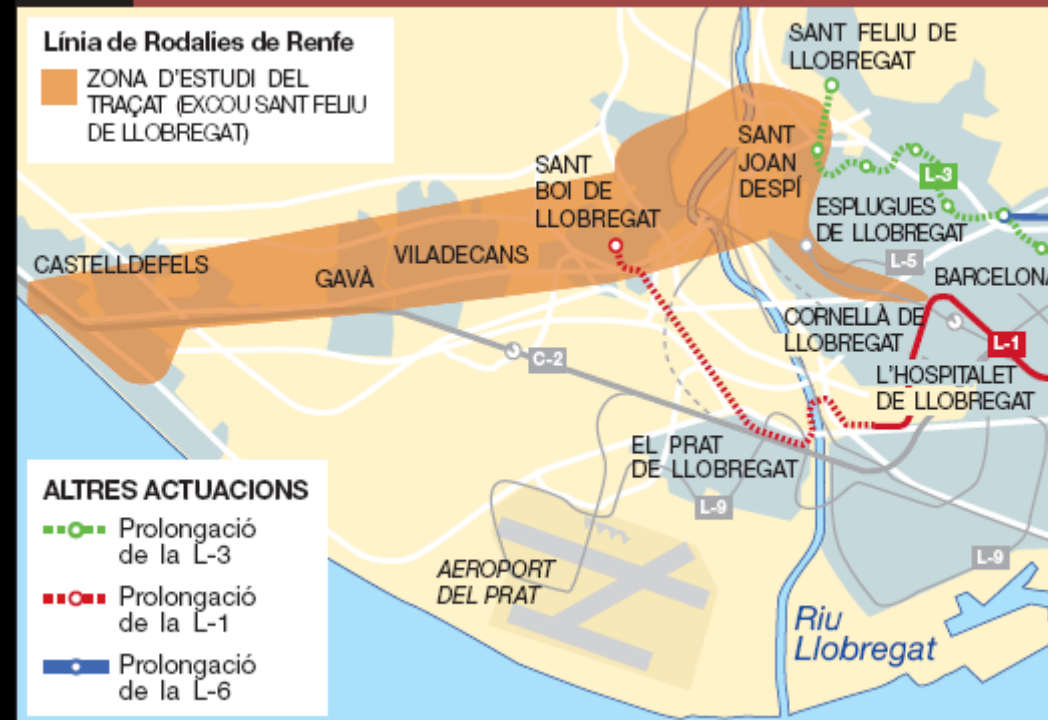
Els 80.000 habitants de Sant Boi miren amb enveja els seus veïns de Cornellà. Ells no tenen ni Rodalies ni metro. En el futur, a més de la C-3 de Renfe, esperen comptar també amb la L-1 del metro.



2006 ► CORRECCIÓ DE JOAQUIM NADAL



2008 ► ÚLTIMA PROPOSTA



Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques

EL PERIÓDIC