

El Punt

# El govern reclama una llei que permeti pagar les noves línies de transport amb plusvàlues

**Amb aquesta normativa es pretén que els guanys urbanístics dels promotors ajudin a finançar les infraestructures futures**

26/05/09 02:00 - Barcelona - [Paula Mercadé](#)



El Tramvia a Sant Adrià que arribarà fins a Badalona. Foto: Q. P.

El secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, va proposar ahir que les noves línies de tren, metro o tramvia es financin «mitjançant les plusvàlues generades pel desenvolupament urbanístic de les àrees on arriben». Nadal va comparar el transport públic amb l'electricitat o el gas, i va apuntar que si les promotores que urbanitzen una zona financen part d'aquests serveis, també ho han de fer, per exemple, amb una línia de tramvia. Perquè es pugui posar en marxa aquesta fórmula, caldria que l'Estat fes la llei de finançament del transport públic, una normativa que la Generalitat ha demanat en altres ocasions. El govern va assegurar que té recursos ordinaris per pagar els projectes ja previstos del Pla Director d'Infraestructures mentre aquesta llei no arriba.

El govern busca fórmules alternatives per finançar les noves línies de tren, metro o tramvia incloses en el Pacte Nacional d'Infraestructures, que s'ha de

signar aviat, i el Pla Territorial Metropolità, que el govern ha aprovat inicialment. Entre els molts projectes incorporats en tots dos documents hi ha l'ampliació de l'actual xarxa tramviària. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques aposta perquè el Trambesòs s'estengui fins a Montgat, Badalona i Santa Coloma, i que la línia també s'allargui des de l'actual estació de Ciutadella fins al World Trade Center. L'ampliació prevista per al Trambaix fa arribar el tramvia fins a Molins de Rei (vegeu el gràfic).

El secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, va admetre ahir que per fer l'ampliació de la xarxa de tramvia i altres infraestructures la Generalitat necessitarà ingressos extraordinaris que haurien de venir del nou finançament de Catalunya i també de la nova llei de finançament del transport públic que ha d'elaborar l'Estat, una normativa que el govern ja havia reivindicat en altres ocasions.

Per Nadal, aquesta normativa hauria de permetre pagar línies de tren, metro, o tramvia «mitjançant les plusvàlues generades pel desenvolupament urbanístic dels entorns on arribaran les noves infraestructures». Nadal va comparar el transport públic amb l'electricitat o el gas, i va apuntar que si les promotores que urbanitzen una zona financen part d'aquests serveis, també ho han de fer amb el perllongament d'una línia de metro o de tramvia. En el cas del mitjà suburbà, les plusvàlues representarien un percentatge menor del finançament i, en canvi, pagarien una part més gran dels projectes d'extensió del tramvia. La fórmula s'ha posat en marxa amb èxit a Xangai. La llei haurà de determinar, però, com s'articula el sistema de plusvàlues en aquelles zones que ja estan urbanitzades i que no es revaloren amb l'arribada d'un nou mitjà de transport.

La fràgil situació econòmica actual complicaria, ara per ara, que el sistema de plusvàlues funcionés. De fet, Estat, Generalitat i Ajuntament de Barcelona van descartar finançar totalment l'estació de la Sagrera mitjançant aquest sistema. Però Nadal va assegurar que «en un futur se sortirà de la crisi i les noves infraestructures es podran finançar per les plusvàlues».

A banda dels guanys urbanístics, la futura llei de finançament de transport hauria d'incloure altres mesures com ara la fiscalitat ambiental. És a dir, que la venda de carburant generi beneficis que reverteixin en els projectes.

#### Projectes finançats

En to tranquil·litzador, el secretari de Mobilitat va apuntar que tots els projectes inclosos en el Pla Director d'Infraestructures amb vigència fins al 2010 es finançaran de manera ordinària. El govern, doncs, té pressupostada la unió del Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal, i també el cobriment de les vies a Sant Feliu de Llobregat, que permetrà que el tramvia arribi més endins d'aquest municipi, entre altres projectes.

MANEL NADAL

secretari per a la mobilitat

«Les noves infraestructures incloses en el pacte nacional i el pla metropolità s'hauran de finançar mitjançant les plusvàlues generades pel desenvolupament urbanístic de les àrees on arriben»

«Catalunya necessita una llei de finançament del transport, que ha de fer l'Estat»

«

«Totes les infraestructures incloses en el Pla Director d'Infraestructures es finançaran amb els pressupostos ordinaris»

## **El tramvia s'estendrà per Catalunya**

L'anunci de la recuperació del tramvia a Barcelona va anar acompanyat de moltes crítiques, però els detractors d'aquest mitjà de transport van silenciar aviat els seus judicis en convèncer-se que aquest mitjà de transport era beneficiós per a la ciutat. Des que es van inaugurar el Trambaix i el Trambesòs, ara fa cinc anys, la xarxa no ha deixat de créixer i el govern n'ha previst més ampliacions, com ara la connexió per la Diagonal. «El tramvia s'està imposant», assegurava el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, en l'acte de presentació del llibre *Els tramvies d'Europa. Crònica d'un retorn anunciat*, escrit per l'expert en mobilitat Carles Salmerón. L'èxit del tramvia a Barcelona ha fet que el govern el vulgui exportar a altres punts de Catalunya, com ara de l'aeroport de Girona a Flaçà o entre Martorell i Igualada.

Nadal apuntava ahir que una de les primeres línies de tramvia que el govern vol prioritzar fora de Barcelona és la que unirà la Universitat Autònoma amb Ripollet passant per Cerdanyola. Aquesta és una de les cinc línies de tramvia que havia demanat l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU). L'entitat apostava per quatre línies més. Una de les xarxes de tramvia projectades per l'AMTU uniria Sabadell i Barberà, l'altra sortiria de Sitges amb possibilitat d'arribar fins a Vilanova i hi hauria dues línies tramviàries més a les ciutats de Terrassa i Mataró.

Darrera actualització ( Dimarts, 26 de maig del 2009 02:00 )