

# Nadal propone pagar el transporte público con plusvalías urbanísticas

## Política Territorial defiende la generalización del tranvía

F. ARROYO - Barcelona - 26/05/2009

No hay dinero en las arcas públicas, pero las inversiones en transporte no decrecen y algo hay que hacer. Ayer, el secretario de Movilidad, Manuel Nadal, propuso una fórmula: que el transporte público se financie con las plusvalías urbanísticas. Por si no quedaba claro lo que decía, lo precisó: "Del mismo modo que cuando se hace un plan urbanístico, el promotor asume el coste de poner alcantarillado o electricidad, debe asumir también el del transporte público".

El tranvía ha pasado del inicial rechazo vecinal a ser reclamado

Nadal sostuvo que la normativa que establezca obligatoriedad tiene que ser una ley promovida por el Gobierno central. La Generalitat le dará su apoyo y efectuará las modificaciones pertinentes para adecuarla a Cataluña, dijo.

La propuesta salió en la presentación del libro *Els tramvies d'Europa*, cuyo autor es Carles Salmerón. La presentación sirvió para hacer una defensa de los nuevos tranvías y para que Nadal anunciara cómo debe ser la red de este tipo de transporte en Cataluña, aprovechando que ahora no se halla estigmatizado. No en balde, recordaron Nadal y el ex consejero de Política Territorial, Pere Macias, hasta 2004, cuando empezó a funcionar el Trambaix, la población rechazaba los tranvías por principio. Nadal evocó la inauguración de la línea del Baix Llobregat, interrumpida varias veces por manifestaciones vecinales contra el nuevo transporte. "Duró 15 días, hasta que se vio la ventaja", dijo.

Ahora, los tranvías ya no plantean problemas de aceptación vecinal. De ahí que el Departamento de Política Territorial trabaje en su extensión a los principales núcleos residenciales de Cataluña. Incluso defiende la conversión de parte de Ferrocarrils de la Generalitat (el tramo que va de Martorell a Igualada) de tren en tranvía al que, ironizó Macias, ya no hace falta llamarle "metro ligero".

Entre las líneas que está programando Política Territorial, que ya figuran en el futuro plan metropolitano, se halla la extensión de las dos actuales: la del Baix Llobregat hasta Sant Feliu, Molins y Quatre Camins, y la del Besòs, hasta el World Trade Center, a través del frente marítimo barcelonés.

Otras líneas de tranvía unirían Santa Coloma y Sant Adrià, en paralelo al río Besòs, mientras que una más iría desde Badalona a Can Ruti. En el Vallès, diversas líneas formarían una red que uniría Montcada, Ripollet, Cerdanyola (incluyendo la UAB), Sant Cugat, Badia, Barberà y Sabadell. Una segunda línea en la comarca iría de Granollers a Sabadell pasando por Polinyà, Palau-solità, Parets y Lliçà.

Fuera del área metropolitana los proyectos incluyen la línea Tarragona-Reus; la que iría desde el aeropuerto de Girona hasta Flaçà; otra en Lleida, y una última entre Manresa, Súria y Sallent.

## **Línea proyectadas**

- Prolongación de la línea del Baix Llobregat hasta Molins de Rei.
- Conversión del actual tren entre Martorell e Igualada en una línea de tren-tranvía con mayor frecuencia.
- Extensión de la línea del Besòs hasta el World Trade Center en el puerto barcelonés.
- De Santa Coloma a Sant Adrià en paralelo al Besòs.
- Red de tranvías en el Vallès de Montcada a Sabadell y hasta Sant Cugat, pasando por Cerdanyola, incluyendo la Universitat Autònoma.
- Tramcamp entre Tarragona y Reus.
- Del aeropuerto de Girona a Flaçà.