

Estació nova a Igualada: els avantatges d'una renúncia

El mes de juliol passat, davant el problema que es veia a venir en el pas a nivell d'Igualada pel previst increment de la circulació diària de trens, el conseller Joaquim Nadal va anunciar que es faria un baixador a l'altre costat del carrer, i que la línia acabaria allà, alliberant així el conflictiu encreuament. La reacció de l'alcalde d'Igualada davant el que tenia tot l'aspecte de bunyol improvisat va ser contundent: aquella obra no tindria permís municipal, ja que **l'única solució acceptable per a l'Ajuntament i el municipi era el previst, estudiat i projectat soterrament de la via, tant a Igualada com a Vilanova del Camí.** Quatre mesos escassos més tard, l'alcalde Aymamí es mostra disposat que la línia acabi efectivament a l'altre costat de l'avinguda de Montserrat, no pas a l'indret provisional que es proposava, sinó en un altre de triat amb cura després d'un estudi suficient. Un indret que podria ser el de les **antigues piscines Recasens;** la manera com l'alcalde va deixar-ho anar permet deduir-ne que hi ha un principi de decisió adoptada en aquest sentit. Amb aquest canvi, Aymamí dona mostres de ser capaç de baixar de la trona de les proclames quan la tossuda realitat així ho exigeix. Descartat el baixador, l'horitzó a mig any vista és que es tripliquin les circulacions ferroviàries pel pas a nivell, sense altre pal·liatiu que una millora en la senyalització. El soterrament a Igualada no només va per llarg sinó que des de la Generalitat es discuteix si cal fer-lo, i de fet guanya terreny la possibilitat de convertir el carrilet en un tramvia interurbà. **En aquest context, una nova estació a l'altre costat de l'avinguda és una renúncia plena d'avantatges.** Oimés quan l'Ajuntament de Vilanova hi veu una esperança per al seu propi soterrament, per una qüestió de cotes, i quan definir d'una vegada què passa amb el tram final de la línia (i com travessa la riera d'Òdena) és indispensable per desencallar la prolongació de la ronda del Rec fins a l'antiga N-II, a fi que compleixi la seva funció de circumval·lació. És plena d'avantatges, però també és una renúncia. Per començar, **allunya encara més l'estació, ni que sigui uns centenars de metres, del centre de la ciutat, en lloc d'apropar-la** com correspondria a un servei que té el deure de donar el màxim de facilitats als seus usuaris. Alhora, si es fa a l'esplanada de les velles piscines, deixarà d'estar a nivell del carrer, el que implica complicacions afegides d'accés (i si no es fa a aquest nivell inferior, llavors serien falses les expectatives de Vilanova d'un soterrament induït). També cal preguntar-se si aquest indret és un bon punt de partida per prolongar la línia, en un futur, cap a l'hospital comarcal i més enllà, i cap a Montbui per l'altre costat. Els plans territorials que hi ha damunt la taula consideren que el tren ha d'estendre's en aquestes direccions si vol desenvolupar el seu potencial i alhora ser una bona eina per solucionar els problemes de mobilitat de la connurbació futura.

L'any passat, l'estació d'Igualada va ser el punt d'origen de 293.473 viatgers. Això significa una mitjana de 804 viatgers diaris, el que en la pràctica significa més de mil viatgers els dies laborables, a desgrat de l'extrema lentitud d'aquest servei que demana a crits una dinamització radical.

L'increment de la freqüència de pas, que s'implementarà quan es resolguin els problemes causats per l'AVE al túnel de l'Hospitalet, pot ajudar que augmenti l'ús d'aquest transport públic, en benefici de tots. L'allunyament de l'estació actua en la direcció contrària. Caldrà que la tria definitiva de l'indret es faci pensant que, en un futur no gaire llunyà, les vies han de trobar un camí que les mení a parades i baixadors més a prop dels barris i nuclis on viuen i treballen els ciutadans.