

Vila: «El tram Terrassa-Sabadell del IV Cinturó és qüestió d'Estat»

El conseller de Territori exigeix a Foment que acabi el tram fins a Abrera, posa a discussió què s'ha de fer amb el més proper a Granollers i afirma que es pot estudiar la velocitat màxima de 80 km



Santi Vila. Foto: Adrià Costa

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, va manifestar a Granollers que descartava el polèmic Quart Cinturó (amb un expedient d'avaluació ambiental caducat fa mesos) i apostava per una Ronda del Vallès. Semblava que s'apropava a les tesis dels opositors a la via de gran capacitat i als arguments d'ICV-EUiA i ERC.

Realment és així o les seves paraules es van interpretar malament, perquè després hi ha hagut molts matisos?

Endreçem les coses. Primer, exigim que s'acabi ja el primer tram, que està en marxa, el d'Abrera-Olesa de Montserrat a Viladecavalls. És molt important. És la part central i ha quedat penjada. Cal que es doti pressupostàriament, més del que s'ha fet fins ara. Perquè amb el que preveu el ministeri de Fomento no anem enlloc per a culminar l'obra a curt termini.

I el segon i altres aspectes cabdals que es dedueixen si hi ha un primer?

La segona gran idea: tornin a dotar pressupostàriament el tram Terrassa-Sabadell, sobre el que hi ha un gran consens. Tots tenim clar que en aquestes dues ciutats el IV Cinturó està més que reflexionat. La tercera: arribar fins al Vallès Oriental, Granollers-la Roca, admet discussió. Podríem convenir que han passat moltes coses i se'n podria parlar, aprofitant la dissortada tramitació del projecte fins ara.

I si fem una visió de conjunt, com veu aquest IV Cinturó, Quart Cinturó, Ronda Vallès, B-40?

Ha de ser un infraestructura molt permeable des del punt de vista comarcal. Hem d'aconseguir que, més enllà d'atendre les funcions que li pertocuen a un cinturó com a connector, faci de lligam entre els municipis dels dos vallesos. No reproduïm a la B-40 el model de la B-30, perquè no té cap sentit.

Tot això està molt bé com a objectiu, però hem de veure què hi diu un dels agents més importants, el ministeri de Foment. Quina és la situació en què ens trobem ara mateix, en ple mes de juny de 2013, quines converses hi ha entre la Generalitat de Catalunya i el govern espanyol?

Sincerament, jo crec que en una fase molt embrionària. Ells tenen la temptació de tornar al principi del camí.

Què vol dir amb això del principi del camí?

Doncs que en volen tornar a parlar, tornar a començar... Hi ha coses que estan més que discutides. Els diem que dotin de partida pressupostària el projecte d'una vegada per totes i que deslloriguem el projecte. L'únic que admet discussió tranquil·la és el tram de Sabadell a Granollers.

I Terrassa-Sabadell, les dues capitals del Vallès Occidental?

Ha de ser objectiu d'Estat, en aquesta legislatura. I el d'Olesa a Viladecavalls s'ha d'enllestir ja.

I realment quina força pot fer la Generalitat, el departament de Territori i Sostenibilitat que dirigeix Santi Vila?

Diàleg permanent amb el ministeri de Foment. La posició està consensuada amb el territori. I quan anem a Madrid els diem que Sabadell i Terrassa estan d'acord. És molt important. Si ens diuen que hem de revisar aquest tram els responen que no. No admet discussió. El que sí que és evident és que hi ha un tram en funcionament ara mateix, el de Viladecavalls-Terrassa, on es pot anar a una velocitat màxima de 80 quilòmetres per hora.

Una via sense trànsit, ampla, amb molts carrils per sentit i allunyada del nucli urbà, no caldria pensar a augmentar-la fins a 120?

Hi ha sempre debats entre els que prioritzen la seguretat viària i l'impacte ambiental i els més pragmàtics que posarien els límits més alts.

Sí, però és molt difícil anar a 80, i hi ha un radar que enxampa gairebé tothom. Si més no tothom que passa pocs cops pel IV Cinturó i desconeix que hi ha un cotxe patrulla a sota del pont i uns quants vehicles que esperen a la rotonda del Pla del Bonaire.

Això es pot revisar periòdicament, de forma dinàmica. De totes maneres, ens ho mirarem, i ho preguntarem.

Un segon aspecte de la seva conselleria que interessa molt els terrassencs i la seva comarca natural és el del Metro del Vallès? Com està el calendari? Tot va segons el previst?

És una de les grans coses que estan passant a Catalunya en aquests moments. Malgrat la situació, es manté la inversió de més de 400 milions d'euros, dels que se n'han executat més de 300. Estem compromesos, i això serà una realitat per a Terrassa el 2014 i per a Sabadell pensem en l'horitzó del 2016. Afortunadament, les obres es van poder reemprendre. No hi ha incidències i la feina més difícil està feta. No hi ha cap indicatiu per pensar que l'obra ha de patir retards.

Ja hi ha trens?

Ja els hem adquirit, sí. Hem contractat una vintena d'unitats. Si la legislatura és tranquil·la ho podrem inaugurar. Són del model 113, de darrera generació. Són vehicles que si es volgués podrien anar sense conductor.

Parlem del primer trimestre, del segon?

Seré prudent. Em diuen que a finals del 2013 ho tindrem tot enllestit, però hem posat el 2014 per precaució. El primer semestre Terrassa ja tindrà un metro.

Amb el perllongament dels Ferrocarrils a Terrassa augmentaran també les freqüències de pas?

Bé, això s'ha de veure des d'un punt de vista operatiu i tenint en compte la demanda que hi hagi. S'ha de pensar en raons demogràfiques metropolitanes i en motius econòmics per culpa de la recessió. Hem de fer una oferta sostenible.

S'ha pensat en un metro metro, és a dir en trens llançadora entre les estacions de Terrassa o d'això, de moment, no se n'ha parlat?

Només s'ha plantejat el perllongament. Tanmateix, tot se sotmet a una revisió contínua. Al que sí que volem jugar és a la intermodalitat, a oferir a la ciutadania la possibilitat de saltar a altres xarxes de tren.

El perllongament arriba fins a Can Roca i, des d'allà, a tocar del Parc Agrari de Terrassa, només hi ha un parell de quilòmetres, o potser tres, fins al centre de Matadepera. Té alguna possibilitat el poble de veure com la línia hi arriba?

És un cas semblant al de Castellar del Vallès. A Matadepera, una cosa és tenir-ho al pensament i l'altra, culminar-ho.

I una segona idea que havia aparegut és tancar la línia amb la connexió Matadepera-Castellar.

Jo diria que s'ha d'apostar fort per l'autobús, que no es pot comparar des del punt de vista d'inversió. S'admet pensar en un augment de freqüències.

I els preus de la xarxa dels Catalans són raonables? Els bitllets, de barats, no en són.

Respecte al que hi ha a Europa, són preus barats tot i que reconec que pagar sempre és car. Els bitllets senzills potser no però val a dir que es premia la recurrència.

El model que tenim a Catalunya és bo, perquè se sustenta per ell mateix. Una altra cosa en la mesura que progressem en la gestió és que línies que generen resultats positius compensin aquelles altres que si fos per raons de mercat no podrien funcionar.

Fa molts anys hi havia entre Terrassa-Sabadell uns trens que s'anomenaven semidirectes. El conseller creu que hi ha alguna possibilitat de recuperar-los per poder fer els trajectes entre els centres de totes les ciutats en menys de mitja hora?

S'han de veure les qüestions operatives. Les platges de vies són les que són.

Semidirectes sembla que ara per ara són inviàbles, però acabar amb un greuge comparatiu amb Sabadell com és el de pagar tres zones tarifàries per dues els veïns?

Ha d'estar sotmès a revisió i hem de modificar els criteris. Hi ha situacions especialment injustes.

La de Terrassa n'és una?

La de Terrassa n'és una i la de Vilanova, per exemple, també.

Es pot canviar?

Ho estem analitzant tot en conjunt. I vull recordar que tot el model ha de partir de la sostenibilitat econòmica.

Però per als terrassencs la despesa és molt més alta que per als sabadellencs, estant a la mateixa distància de la capital.

Hi ha casos claríssims com el Sabadell-Terrassa i el de Vilanova-Sitges.

Si seguim en matèria ferroviària, diria que és vergonyós l'estat de la línia Barcelona-Terrassa-Manresa-Lleida? Es triga el mateix a fer el recorregut que en el segle XIX.

Sí, és així. Són disfuncions que s'han d'anar solucionant.

La crisi és un element fonamental a l'hora de fer infraestructures. Afectarà el IV Cinturó Ferroviari?

És un projecte multimilionari, una bona idea però implantable i inviable en les actuals circumstàncies. Ara bé, ningú me'n sentirà parlar despectivament.

La C-58 és un gran punt negre de la xarxa viària catalana. Què s'ha de fer?

Des del Departament ens concentrem en la seguretat viària.

Vol dir que els dies de pluja, vent o males condicions atmosfèriques es continuarà amb els cons i els radars mòbils?

Ara mateix estudien si es pot fer alguna actuació semblant a la de la C-55, reforçant la seguretat. I podria passar per consolidar la reducció de carrils que fem a través de cons i eliminar el central. Cal veure com es fa la col·locació d'una mitjana. Perquè la sinistralitat és alta.

La culpa de la concentració d'accidents, de qui és?

Els accidents són culpa d'una sèrie de factors: com està la carretera, com està el parc de vehicles i com es comporta el conductor.

La gran solució als problemes de la C-58 seria eliminar o reduir el peatge de l'autopista de Manresa?

Hi estic d'acord. Ho revisarem i crec que aquest mateix any podrem anunciar ajustaments en els peatges.

Podria concretar una mica més les mesures?

El que farem, d'entrada, és afavorir que l'autopista sigui molt més permeable des de Manresa, per augmentar la utilització de la C-16. I també intentar que es pagui per ús, per quilometratge. Estem mirant quines obres hem de fer.

I reduir el preu?

Ja ho explicarem. Ho estem acabant de polir.

Un darrer aspecte. Els últims dies, i amb les pluges abundants, hi ha hagut moviments de terres als murs de les rieres de Terrassa. S'arreglaran?

L'Agència Catalana de l'Aigua està concertant l'operació amb l'Ajuntament. Nosaltres estem convençuts que té una component molt municipal.

Una component molt municipal vol dir que creuen que els responsables de les millores és l'Ajuntament?

Sí. Parlem d'això