

INFRAESTRUCTURAS

Un documento caducado frena unas obras preolímpicas

OBRAS PARALIZADAS



FUENTE: Ayuntamiento de Sant Boi

Los trabajos de conexión de la A-2 con la C-32 se han paralizado por que el proyecto, de los años noventa, no cumple la normativa actual

DAVID GUERRERO
Sant Boi de Llobregat

La construcción de la variante de la C-245 en Sant Boi de Llobregat es el cuento de nunca acabar. Planteada en los mapas de la Barcelona preolímpica, el proyecto no fue redactado hasta 1991. Las conexiones viarias de la pata norte de la capital se construyeron, pero las de la pata sur quedaron relegadas y hasta que pasaron los años no fueron haciéndose realidad.

La principal conexión que sigue pendiente es la de la autovía A-2 (a su paso por Cornellà, antes de llegar al aronda Litoral) con la C-32, la autovía de Castell de l'Empordà y los túneles



La situación de provisionalidad complica la circulación en la zona

del Garraf. La construcción de unos dos kilómetros de viario de peaje debería haber de un importante número de vehículos los accesos a Barcelona desde el nudo del Llobregat.

Después de años esperando y largos procesos administrativos, en el 2009 empezaron las obras. Con un presupuesto de casi 60 millones de euros, debían acabarse en dos años, pero la crisis las frenó poco después de iniciarse. Se reanudaron al ralentí más tarde, se construyó un tramo, se pusieron vistosos pilares..., pero hace quince meses se volvieron a parar dejando todo patas arriba. El motivo esta vez pone la guinda a la

Provisional durante 25 años

La rotonda de la Parellada, en Sant Boi, ha sido durante muchos años uno de los puntos negros de la red viaria. Fue construida de manera provisional en 1992 dando por hecho que la variante llegaría poco tiempo después, pero ahí sigue. Ha sido escenario de aparatosos accidentes y las retenciones son una imagen habitual

para los conductores que van de la autopista del Garraf a la autovía del Baix Llobregat y los sufridos vecinos de Sant Boi. "Los accesos a la ciudad se encuentran en situación de provisionalidad desde hace 25 años", lamenta el primer teniente de alcalde, José Ángel Carcelén, que califica la situación de "auténtico despropósito".

lista de despropósitos acumulados a lo largo de los años: el proyecto de principios de los años noventa no se adecúa a la normativa vigente en materia de seguridad vial marcada por la Unión Europea. El documento hay que actualizarlo y, aunque son cambios menores, es condición imprescindible para poder seguir con las obras. El trámite requiere la correspondiente inversión del Ministerio de Fomento, que no llega.

Tampoco llegan las respuestas y en el Ayuntamiento de Sant Boi ya no aguantan más. La alcaldesa, Lluïsa Moret, ha solicitado una reunión urgente al nuevo ministro, Íñigo de la Serna, para reclamar la reanudación de las obras lo antes posible. Además de ver como está a medio construir la anhelada carretera, los vecinos sufren a diario la situación de provisionalidad provocada por los trabajos paralizados de un día para otro. El corte de uno de los accesos a la ciudad y una carre-

Los cortes provocados por las reformas abandonadas provocan un gran colapso viario cada día en la zona

tera comarcal muy transitada supone un colapso viario en la zona que los vecinos no han tenido más remedio que integrar en sus rutinas. Moret apunta que la situación "se ha convertido en uno de los principales problemas de la ciudad".

La parálisis ha dejado todo empantanado y ha provocado la implicación de los municipios del área de influencia de Sant Boi. Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló y Torrelles han hecho llegar su malestar a la Conselleria de Territori y a la Diputació de Barcelona para tratar de ganar aliados ante una situación que está minando también la creación de oportunidades económicas en el territorio.

Demomento, todas las quejas parecen haber caído en saco roto. El secretario de Estado de Infraestructuras estuvo en Barcelona el viernes y se reunió con otros alcaldes del Baix Llobregat para tratar la reconversión de la autopista B-23 en una vía más permeable e integrada en las ciudades. En cambio, no hubo reunión con el Ayuntamiento de Sant Boi.

La condición del peculiar plan Renove es que no se compre otro coche nuevo

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

cho, la Generalitat aspira a alcanzar los 1.000 millones en 2020.

Según los últimos datos de la Dirección general de Tráfico (DGT) analizados por el AMB, hay 28.598 vehículos susceptibles de bonificación. 15.156 de ellos son coches diésel, 7.794 de gasolina y 5.648 motocicletas. Fuentes del AMB prevén que se acogieron anualmente al nuevo sistema de tarificación ambiental un 10% de los potenciales beneficiarios. Estos son 2.860 personas.

Para obtener la tarjeta será imprescindible estar empadronado en cualquiera de los 36 municipios del área metropolitana. El

Sin poder circular en el 2020

La medida para incentivar la desaparición de los coches más contaminantes forma parte del programa de su prohibición, prevista para el año 2020. El Ayuntamiento de Barcelona tiene previsto determinar los vehículos que serán excluidos de la circulación a lo largo del año que viene. El punto de partida son los coches sin etiqueta ambiental de la Dirección general de Tráfico (DGT), enviada a un millón y medio de conduc-

tores de la provincia de Barcelona. Se quedan fuera a los de gasolina previos al año 2000 y los diésel de antes del 2006, alrededor del 60% del parque automovilístico registrado, aunque fuentes municipales rebajan el parque circulante considerado contaminante al 30% o 40% del total. Mientras se determina el veto definitivo, a partir de abril del 2017 se establecerán prohibiciones puntuales durante episodios de contaminación.

trámite consistirá en rellenar un formulario con los datos personales de los propietarios y de los miembros de la unidad familiar y justificar el desguace del vehículo. Antes de recibir la tarjeta verde será necesario también entregar el recibo donde se demuestre que el coche ha sido retirado de la circulación y una declaración en la que confirma que no ha adquirido ningún vehículo nuevo durante los últimos seis meses ni lo hará durante el periodo de validez de la bonificación.

La medida finalmente será diferente a como se prevía hace unas semanas. La teniente de alcalde de Urbanismo y Ecología, Janet Sanz, apuntó durante la presentación del plan contra la contaminación atmosférica que se estaba bajando en un plan de renovación de vehículos contaminantes a cambio de abonos de transporte público. Técnicos municipales bajaban la idea de ofrecer un año

de transporte gratuito a cambio de dar de baja el viejo coche, independientemente de si se adquiría uno nuevo o no. Finalmente el AMB -que es la autoridad competente en la materia- ha apostado por alargar el plazo de transporte gratuito a cambio de endurecer las condiciones, ya que sólo se po-

LOS BENEFICIARIOS

Vehículos diésel fabricados antes del 2006 y de gasolina con más de veinte años

drán beneficiar los que den de baja el vehículo sin sustituirlo por otro. En todo caso, el Consistorio barcelonés tendrá margen para incorporar peculiaridades locales a la medida metropolitana y podría ofrecer también un abono de Bicing a los vecinos de la capital que se acogen a la medida.