

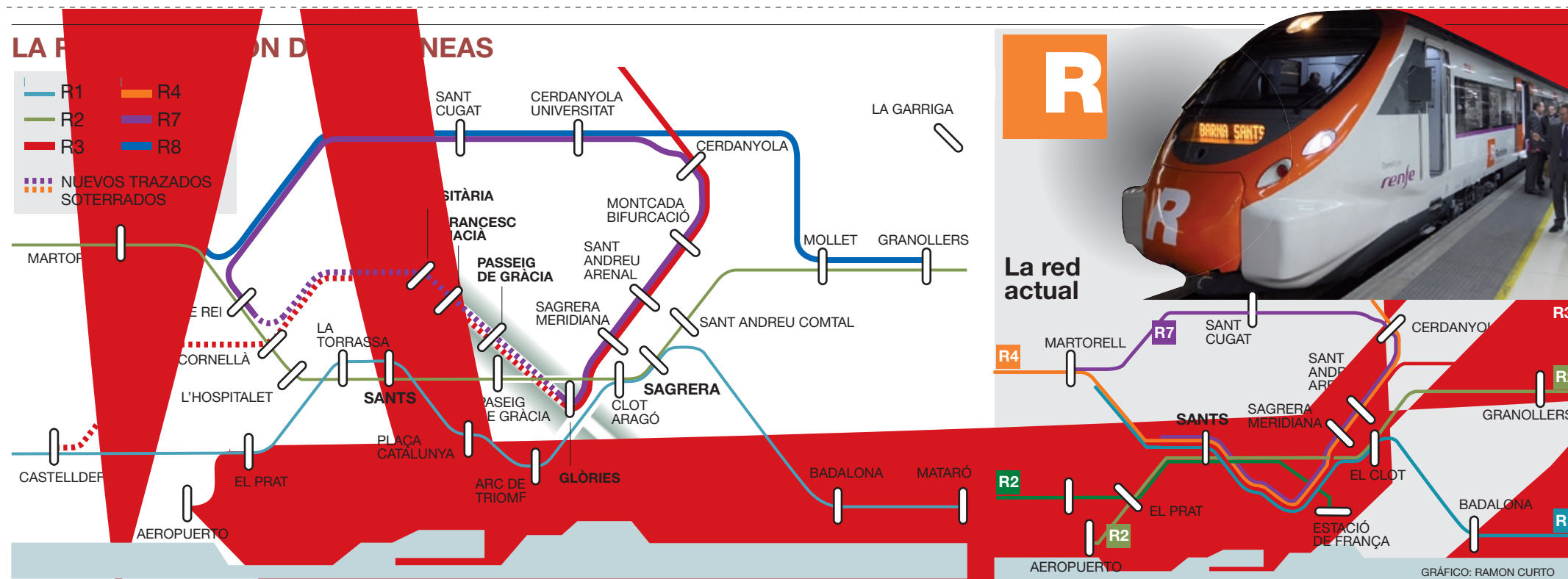
GRAN BARCELONA

Energía solar

La Zona Franca colocará placas fotovoltaicas en techos de naves industriales. Antes del 2011, se generará electricidad para mil pisos.



Nueva infraestructura ferroviaria



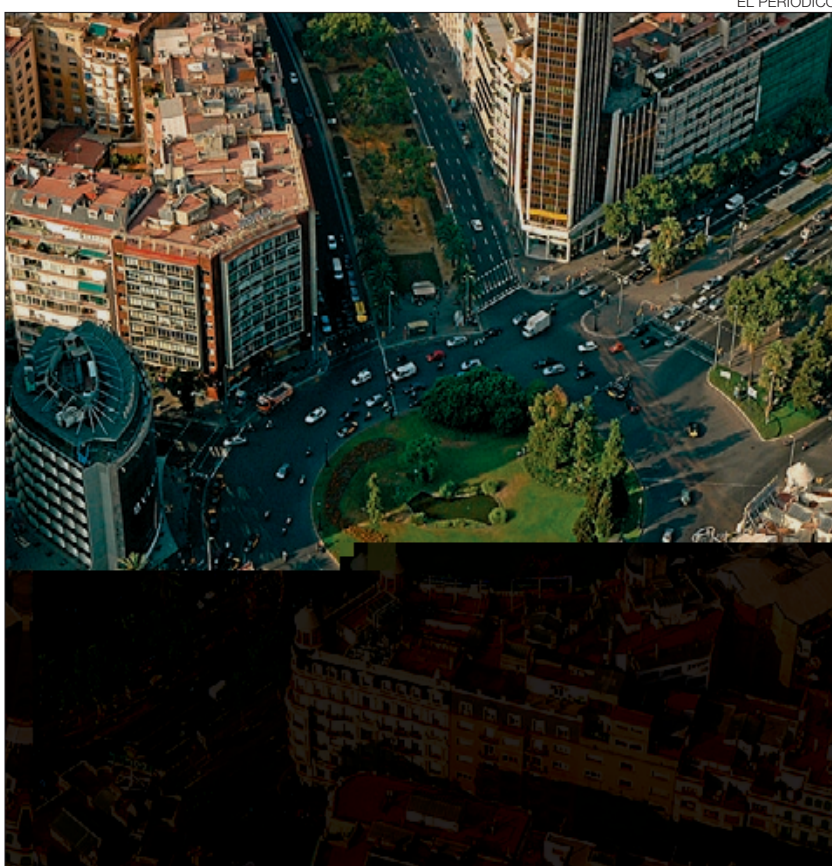
El túnel de la Diagonal vertebrará la gran BCN con una línea circular

Los estudios previos de la obra contemplan que por la nueva galería pasen dos líneas de Rodalies en la R-4 y no en la R-3 como está ahora previsto

XABIER BARRENA
BARCELONA

Cambio de chip. El nacimiento de la nueva área metropolitana obligará a repensar lo que ahora entendemos como Barcelona. Para empezar, el clásico límite de Collserola (la ciudad entre mar y montaña), desaparecerá, administrativamente, casi por completo. Collserola, sierra a la que viven pegados tres distritos de Barcelona y otros ocho municipios sumando 800.000 habitantes, pasará a estar en el centro de la nueva ciudad de ciudades. Y las nuevas infraestructuras que se están diseñando seguirán ese nuevo esquema. Los estudios que maneja el Ministerio de Fomento —que es quien deberá pagar la obra— del túnel de Rodalies bajo la Diagonal, prevén una línea circular, la primera ferroviaria en Barcelona, que uniría Sant Cugat y la UAB, en Bellaterra, con Zona Universitària y Glòries.

El proyecto del túnel, que EL PERIÓDICO adelantó en abril del 2009, sigue quemando etapas. Los estudios que servirán de base para el proyecto informativo, a los que este diario ha tenido acceso, apuestan por la construcción de cuatro paradas en la Diagonal. En Zona Universitària, donde, al calor de la L-3 y de la estación de autobuses interurbanos, nacerá un importante nudo de comunicaciones; en Francesc Macià, que



► Vista aérea de Francesc Macià, que acogerá una estación de Rodalies.

por fin estará cubierta con un medio de transporte masivo y que, también en un futuro, contará con otra estación, pero de Ferrocarrils; en el cruce con el paseo de Gràcia (líneas de metro de TMB y Ferrocarrils y Rodalies de esta última empresa) y, final-

mente, Glòries (metro y FGC).

Esa será la gran virtud del túnel, la conectividad. La diferencia entre un transporte urbano y uno suburbano es que el primero precisa de una malla que cubra todos los posibles desplazamientos mientras que

el segundo se basa en la conexión de municipio a municipio. Ahora se sigue este segundo esquema lo que casi imposibilita, por ejemplo, que alguien de Cerdanyola pueda ir en un tiempo razonable hasta Sarrià.

DISTRITOS DE MONTAÑA // En la actualidad, la línea R-7 es casi circular. La diferencia con lo que se podría hacer con el túnel de la Diagonal es que, primero, se completaría el círculo, actualmente incompleto entre Martorell y L'Hospitalet y, sobre todo, esa conectividad por el lado más cercano a la montaña que ahora carece, pues sus estaciones en el centro metropolitano son Sants, Catalunya y Arc de Triomf.

Los estudios previos también sugieren modificar parte del planeamiento ya realizado. La nacida como L-12 del metro, en tiempos de CiU, y que finalmente será un ramal de Rodalies no se engancharía, si se llevan a cabo estas propuestas, a la actual R-3 (Vic-L'Hospitalet), como está ya planificado, sino a la R-4 (Manresa-Sant Vicenç por Sabadell y Vilafranca).

Según la nueva configuración de líneas, la R-3 desde la estación de Sants se dirigiría hasta el aeropuerto y, la R-4 tomaría en Glòries el túnel de la Diagonal para, después, ir hasta Cornellà y Castelldefels.

Pasa a la página siguiente

La nuevas líneas resarcirían a Sant Feliu tras quedarse sin la C-3

► La construcción de las líneas que propone el estudio de Fomento compensarían a Sant Feliu del olvido al que le sumió el ministerio cuando trazó el ramal entre Cornellà y Castelldefels. En un principio, y según prometió el *conseller* Joaquim Nadal a los alcaldes de la zona, ese ramal pasaría por la capital del Baix Llobregat, dando para ello un gran rodeo. La realidad se ha alineado con la lógica y la conexión entre Cornellà y Sant Boi se hará en línea recta..

► Con el túnel de la Diagonal, sin embargo, los habitantes de Sant Feliu podrían escoger entre ir al centro metropolitano por Francesc Macià (R-4) o bien por Sants y plaza de Catalunya (R-2). Todo ello sumado a la futura construcción de la L-3 que también la conectará con la Diagonal pero por Sant Just y Esplugues, poblaciones, ambas, que carecen de Rodalies. La redacción del proyecto de la prolongación de la L-3 ha sido licitado recientemente por 12 millones de euros.