

OPINIÓ

LAS comunicaciones de Santa Coloma han mejorado sustancialmente, especialmente las que hacen referencia al tráfico rodado. La apertura del 2.º Cinturón (B-20) y las conexiones con el Cinturón del Litoral (Pont de Can Pexauet) están permitiendo una fácil conectividad con el Vallès, Baix Llobregat, Maresme, y por supuesto con el resto del Barcelonès. Atrás han quedado años de reivindicación, de programación y de negociación; pero ha valido la pena, nuestra ciudad ha salido beneficiada.

El proceso de mejoras en las conexiones viales y en el tráfico motorizado no puede detenerse. Hay que poner en marcha el Plan de Actuación Viaria para hacer fluido el tráfico interior y crear zonas peatonales, complementado con actuaciones urbanísticas vertebradoras de la ciudad como la apertura de la Rambla de Sant Sebastià, la Rambla —y no como vía rápida— y la continuación de la política de construcción de aparcamientos. Si a esto añadimos el futuro vial del Margen Izquierdo del Besòs, observaremos que existe planificación y trabajo para ganar el futuro.

También el transporte colectivo ha deparado buenas noticias gracias a la puesta en servicio del Metro hasta el Fondo. Pero aún quedan zonas de Santa Coloma mal servidas, especialmente en los distritos III (Singuierlín, Guinardera, Oliveres, Can Franquesa) y V (Raval, Santa Rosa y Safaretjos). Parece evidente que el Metro es el medio de transporte priorizado en la densa zona metro-

El metro al Raval y a Singuerlín

José M.^a CORRAL BELORADO



politana, por lo que no es de extrañar que la Generalitat y la Entidad Metropolitana del Transporte prevean un significativo avance de Kms. de línea en el Plan de Infraestructuras del Transporte Colectivo.

Es el momento de plantear, para que se recoja en dicho Plan, las propuestas de inversiones y de trayectos que nuestra ciudad necesita. Los avances de la técnica y la decisión política están demostrando que, al igual que el cinturón puede ir cubierto, también el Metro puede llegar a zonas orográficamente difíciles y tradicionalmente mal comuni-

cadadas, como es el caso de Singuerlín.

Se trata de que la línea IV («la amarilla»), que en el futuro perderá el tramo que va de la Verneda a Badalona (pasará a ser de la línea II) y se prolongará al Bon Pastor gracias a la lucha de los vecinos, salte el río y tenga estación en el Raval (Can Pexauet) y continúe a Plaça de la Vila y Singuerlín para volver a pasar el río hasta Roquetes, cerrando así el círculo del trayecto de la línea IV.

Es evidente que planteo una propuesta de ejecución a largo plazo, pero es hoy cuando hemos de negociar y convencer

a la Generalitat y a la EMT para que la incorporen en la planificación y por lo tanto se pueda realizar. Si no, decidirán que la prolongación de esta línea vaya por otra parte y los vecinos de estos barrios no saldrán beneficiados de la expansión de las líneas de Metro que se realizarán.

Se podrá argumentar que es una obra cara, también se dijo lo mismo en su día sobre el soterramiento del 2.º Cinturón, incluso los socialistas se opusieron al proyecto que se ha ejecutado. La mejora del transporte público es fundamental para el desplazamiento de las personas porque se ahorra combustible y dinero, se disminuye la contaminación ambiental, se gana en rapidez y los cinturones servirán para lo que han sido diseñados.

Como no soy ingeniero no tengo que hacer propuestas técnicas; los recorridos, los ajustes, las fases... ya lo harán los técnicos. Pero, como Teniente de Alcalde, miembro del Grupo Municipal de Iniciativa per Catalunya, mi obligación es trabajar por conseguir lo que Santa Coloma y su gente necesita.

Esta ciudad no puede quedarse parada y el futuro se gana abordándolo en el presente. Por eso, satisfecho por las grandes transformaciones operadas en estos últimos trece años, con Lluís Hernández como protagonista, no queremos vivir de conquistas pasadas, sino de retos del futuro, de nuevos objetivos como el del Metro al Singuerlín y al Raval. Con la unidad de la ciudad se puede conseguir, retos más importantes hemos logrado □