

«Comencem a ser optimistes. El desdoblament parcial del tren està avançant»

L'alcalde de Granollers, Josep Mayoral, i l'alcaldesa de Vic, Anna Erra, destaquen que el diàleg amb Foment "està fructificant amb propostes concretes" | El president i la vicepresidenta de la Xarxa C-17 reclamen que, més enllà dels projectes de millora de l'autovia a curt termini, es continui treballant fins a tenir la infraestructura "que els ciutadans es mereixen"



Anna Erra i Josep Mayoral, vicepresidenta i president de la Xarxa C-17 | Josep Montaner

El novembre del 2015 es va constituir l'Associació Xarxa C-17 (<http://xarxac17.cat/>), després de dos anys de treball previ. Es tracta d'una iniciativa impulsada per organitzacions públiques i privades amb l'objectiu de desenvolupar el territori format pel Vallès Oriental, Osona, el Ripollès, la Garrotxa i la Cerdanya, que tenen aquesta via com a principal eix de comunicació.

Josep Mayoral, alcalde de Granollers, i Anna Erra, alcaldessa de Vic, encapçalen aquest *lobby* com a president i vicepresidenta, respectivament. L'entrevista, en un dia de pluja, coincideix amb una jornada amb tres accidents a l'autovia que dona nom a la xarxa.

Per això, les infraestructures són un dels objectius principals d'aquest grup, a més de la promoció industrial, la formació professional i promoció turística, entre altres. Sobre la taula, i després d'anys de projectes fallits, avança la proposta per desdoblament parcial de la línia de tren R-3. Aquest fet, malgrat els dèficits en les infraestructures viàries i ferroviàries, els fa respirar un cert optimisme.

V?deo: <https://www.youtube.com/watch?v=mZwjadmWRBE>

- Fa un parell d'anys que es va constituir la Xarxa C-17. Més enllà de ser un fet positiu que administracions i territoris uneixin esforços, quin és l'objectiu d'aquesta xarxa de municipis?

- **J.M.** És més que una xarxa de municipis, és una xarxa d'empreses, d'entitats, del món sindical, del món educatiu... amb l'objectiu de posar en valor un territori que té una força i una potència que està comunicat per un element clau que és la R-3 i la C-17. Té una llarga tradició de relació, tot i que els mapes administratius han deixat els territoris desconnectats.

Estem convençuts que hi ha una força en aquest territori que ha de treballar de forma conjunta i que les sinergies que es poden generar ens han de permetre ser més forts. En aquests moments, cal que construïm de baix a dalt, des de les realitats buscant elements de contacte per posar a sobre la taula, elements que ens preocupen com la mobilitat, la potència econòmica de l'entorn, la potència comercial, la capacitat d'innovar, compartir coneixements... vam convenir que fa uns anys que calia establir aquests eixos.

- Anteriorment el debat s'havia centrat molt en la divisió i l'organització territorial -vegueria de l'Alt Ter, el territori de la Catalunya Interior, la creació d'un "gran Vallès" ...-. Per què ara s'aposta per aquest tipus de funcionament en xarxa més informal?

- **A.E.** Hem intentat buscar l'operativitat del territori deixant de banda aquest debat, que no vol dir que no s'hi continuï pensant i treballant. Vam veure que era convenient buscar aquestes sinergies, amb una gran entesa entre tots els alcaldes i alcaldesses. Crec que volíem demostrar que som un eix molt ric amb moltes potencialitats i només ens faltava lligar-les, posar-hi llum i a partir d'aquí, doncs veure, les nostres capacitats, i treure'n rendiment.



Anna Erra i Josep Mayoral, en un moment de l'entrevista. Foto: Josep M. Montaner

- La Xarxa C-17 pren el nom de la infraestructura que uneix el Vallès, Osona, el Ripollès i que dóna accés a la Cerdanya i la Garrotxa. Sinistralitat, col·lapse... és una via amb força problemes. Publicitàriament potser no és el millor nom...

- **J.M.** A partir d'aquesta xarxa s'han d'estructurar coses en positiu i, efectivament, que la C-17 estigui tan d'actualitat fa que nosaltres puguem presentar alternatives a aquests problemes. Avancem en termes de creació de xarxes molt flexibles amb motxilles molt lleugeres per tal d'adaptar-se als nous problemes i realitats que vivim.

- La Generalitat preveu fer un tercer carril a la C-17 entre Parets i Granollers i una nova entrada a l'AP-7 a Mollet en direcció Tarragona. Creuen que aquesta mesura servirà per alleugerir el trànsit?

- **A.E.** Per la potencialitat que té aquesta C-17 era clau que s'hi fes una intervenció. S'hi han fet diverses actuacions, sobretot en matèria de seguretat, perquè ha estat un clam d'aquesta xarxa. A part de fer unes petites millores, sí que es farà aquesta actuació d'aquest tercer carril pel que creixerà de volum de vehicles, que pot ajudar molt. És un dels punts negres de la carretera. Caldria molta més inversió, però creiem que és una molt bona mesura.

- Aquesta mateixa setmana l'alcalde de Centelles es queixava que es prioritzés el tercer carril al Vallès en comptes d'un nou traçat a la zona de la vall del Congost amb la construcció de dos túnels.

- **J.M.** Aquí hi ha dos debats: un el curt termini l'altra la mirada llarga del que ha de ser la C-17 a la propera dècada. Ara hi ha uns problemes puntuals importants, alguns de seguretat sobretot a l'entorn de Centelles i Aiguafreda. La Generalitat va assolir uns compromisos que està desenvolupant i alhora fer una renovació del paviment.

Pel que fa al tram de Lliça d'Amunt fins a Mollet, hem de recordar que entre Granollers i Mollet hi passen 92.000 vehicles al dia. Són molts vehicles i la C-17 no té prou capacitat per absorbir-los. Als ajuntaments d'aquest entorn ens sembla bé l'operació, del tercer carril i la nova entrada, però no n'hi ha prou. Amb aquesta mirada de la segona dècada, haurem d'abordar de forma necessària altres reformes, com la que apuntava l'alcalde de Centelles. Aquest projecte ha d'estar sobre la taula del conseller de Territori i Sostenibilitat i s'ha de començar per fer-ho possible.

Alhora s'ha de treballar amb la variant entre Mollet i Canovelles, que passa sota el coll de la Manya, el costat del circuit de Catalunya perquè el que està fent la C-17 actualment és absorbir el trànsit interior d'una zona que té un nivell de facturació i explotació molt important. Per tant, haurem d'acabar segregant el trànsit de proximitat amb el que ve del sud o ve del nord.

Entenem que en la perspectiva del 2025-2030, aquesta operació, que costa uns 200 milions d'euros, s'haurà de fer, com també s'haurà de fer la variant que reclamava l'alcalde de Centelles. S'han de resoldre els problemes d'avui, però no deixar la perspectiva de futur en un calaix, sinó anar treballant i tancar projecte per tal de tenir una C-17 que no se'ns quedi estreta d'aquí a 10 anys.



Josep Mayoral i Anna Erra. Foto: Josep M. Montaner

- Si tornem al curt termini... què cal fer en el tram entre Tagamanent i Aiguafreda perquè deixi de ser un punt d'accidents continu?

- **J.M.** Creiem que la millora en el paviment serà un element positiu i el reforç dels talussos, tres quarts del mateix, però no n'hi ha prou. Insistim. Aquí el que cal és no aturar-nos fins a tenir la C-17 que els ciutadans es mereixen i ens mereixem.

- **A.E.** Potser el que ens pot ajudar i ens ajuda aquesta xarxa és poder treballar constantment en les mancances de la via. A poc a poc es va treballant i el Govern amb les seves disponibilitats pot anar fent les seves actuacions.

- I com valoren la decisió d'eliminar el peatge de la C-33 a Mollet el 2021 quan acaba la concessió d'Abertis? La Generalitat ha dit que no renovarà la concessió. Si es produeix, reduirà el trànsit a la C-17?

- **J.M.** Malgrat el destí final sigui el mateix i hi hagi uns quilòmetres de coincidència, no és un tema que modifiqui cap de les anàlisis que hem fet.

-La C-17 "conviu" amb una altra infraestructura, la línia de Rodalies R-3, que és un dels punts negres a nivell català. L'ex-ministra Ana Pastor es va comprometre a un projecte de mínims consistent en un desdoblament parcial en tres trams (dos el Vallès i un Osona). Les obres havien de començar el 2016 i tot just l'abril passat es va entregar als ajuntaments la declaració d'impacte ambiental del tram vallesà. Com està la situació quasi un any després?

- **J.M.** Per la part vallesana, la declaració d'impacte també tenia un caràcter de projecte. Està avançant raonablement en els dos trams que es desdoblaran entre Parets-Granollers i entre les

Franqueses i la Garriga. Aquests dos trams tenen un projecte en marxa i alhora aquí hi ha hagut un front comú dels ajuntaments amb el Govern per respectar les peticions i demandes de cada municipi. Les negociacions estan anant a bon ritme. Hi ha un cert optimisme.

Del tram Aiguafreda-Vic no en sabem res. En tot cas, una vegada tinguem la constatació que s'avança al Vallès, haurem de reclamar desbloquejar el següent tram. Tanmateix, seguirem insistint perquè volem el desdoblament global, entre Barcelona-Vic i amb una mirada a Ripoll. Una doble via que ens permeti unes velocitats i freqüències adients.

- **A.E.** Sabem que el tram del Vallès s'està movent i comencem ser una mica optimistes. Amb l'altre tenim poca informació, que suposo ara que han posat les energies en aquest primer tram i treballarem perquè avancin amb els compromisos que van prendre. Som conscients però, que arribar fins a Osona, costarà. Per això, també s'han buscat solucions per substituir el tren, per exemple amb transport en autobús, perquè sinó es perdria molta efectivitat.



Josep Mayoral i Anna Erra. entrevistats per Arnau Urgell i Carles Fiter. Foto: Josep M. Montaner Foto: Josep M. Montaner

- **Sorprèn aquest optimisme.**

- **J.M.** En aquests moments tenim el procés executiu d'eliminació d'algun pas a nivell preocupant, resolt exactament amb les premisses que l'Ajuntament ha posat sobre la taula. Estem negociant el contingut i la reforma que s'ha de fer a l'estació Granollers-Canovelles. Estem en un moment en què el diàleg està fructificant amb propostes concretes. Per tant, en els propers mesos haurem de veure si es tanca el projecte amb la perspectiva que en aquests moments tenim o si ens hem equivocat. No hem parlat de dates per iniciar obres, però sí que l'avenç de redacció de projecte executiu amb les aportacions que hem fet està avançant.

- **El projecte de tres desdoblaments parcials és de mínims o realista -depèn de com es vegi respecte a la gran obra reivindicada històricament de la doble via completa fins a Vic...**

- **J.M.** El que van fer el conseller Vila i la ministra Pastor em sembla intel·ligent. Aquesta línia ferroviària fins a Vic té alguns esculls importants des del punt de vista del cost de l'operació. Un és el soterrament d'alguns trams urbans i l'altre és com superar l'orografia de l'Alt Congost -entre la Garriga i Centelles-. Es va acordar fer allò que es pot fer sense massa impacte ambiental i amb un cost econòmic reduït. Els ajuntaments de la C-17 vam validar aquesta estratègia del conseller Santi Vila i li vam fer costat en aquell moment.

- **El fet que l'avanç d'aquest projecte hagi coincidit amb la creació de la Xarxa C-17 ha ajudat a tenir interlocució a nivell local?**

- **A.E.** Tot el que demostrï que el territori va junt amb una mateixa posició dona força en el moment en que el Govern ha d'asseure's a la taula amb el de Madrid. I si més no, les demandes i les realitats del territori ajuden a poder agafar més arguments. Estem anant cap un segle XXI amb una via de tren d'un segle antic. Aquest treball conjunt ajudarà.



Josep Mayoral i Anna Erra són el president i la vicepresidenta de la Xarxa C-17. Foto: Josep M. Montaner

- **Trens, vies i catenàries són de Madrid... però la Generalitat té competències en els horaris. Recentment s'ha estrenat un tren que surt de Ripoll a les 5.30 del matí per arribar a Barcelona més enllà de les vuit. Des de la Xarxa C-17, hi ha més reclamacions en aquest àmbit?**

- **A.E.** Aquesta era una de les peticions importants i ha estat un guany que ha pogut oferir el Govern en matèria d'horaris. Si més no, és una petita millora per municipis com Torelló Ripoll que queden més allunyats.

- Una de les propostes de la Xarxa C-17 és la promoció industrial. Es vol projectar un mapa de zones d'activitat econòmica; recollir en un inventari els serveis, recursos i bones pràctiques, entre altres. Quins d'aquestes iniciatives s'han començat a desenvolupar?

- **J.M.** Hem avançat molt en compartir informació. Al web, hem penjat tot el que és informació respecte a xarxes de serveis, capacitat dels polígons, inventari de punts de recàrrega de vehicle elèctric... s'ha fet una feina important. També estem treballant en ser capaços de tenir tota l'oferta de solars de les naus industrials que hi ha la zona. Es tracta sobretot de compartir informació i anar avançant per tal que els polígons industrials de tot aquest entorn tinguin una qualitat similar.

La informació que s'està recollint té a veure per exemple amb els problemes de subministrament elèctric, de gas, de fibra òptica per tal d'establir estratègies compartides. Per exemple, també ens agradaria que de cara el futur fos una xarxa molt ben connectada amb el cotxe elèctric, que fóssim capaços de tenir bones pràctiques que la fessin exemplar.

- **A.E.** Estem veient que en aquest eix hi ha molta riquesa, però se'n pot generar més, i les infraestructures això ho condicionen. A part de ser un eix econòmic, també cal remarcar l'eix de formació, com també el turisme, que uneix un territori tan divers.

- Fins ara han realitzat un treball molt intern, no sé fins a quin punt volen que la promoció sigui més externa a nivell de tot el conjunt o que cada municipi ho faci individualment?

- **J.M.** Anirem avançant, la nostra estructura és molt lleugera i treballem per objectius. Hem dedicat molt temps a les infraestructures, però també a la reflexió industrial i econòmica. A mesura que vagin sorgint projectes els anirem implementant. Més que aparèixer els mitjans, el que volem és identificar de manera coordinada i conjunta uns temes, i posar-nos a treballar junts per solucionar-los. Som una entitat més propositiva i més amb vocació de generar pensament i acció al voltant dels problemes i les propostes de futur que posem sobre la taula, i per això n'acotem una desena i no fem plantejaments extraordinàriament grans i focalitzar molts esforços en els temes que posem sobre la taula.



Anna Erra, alcaldessa de Vic. Foto: Josep M. Montaner Foto: Josep M. Montaner

- Una de les apostes és per l'FP dual. Quin paper hi juga en aquest context la Universitat de Vic?

- **A.E.** Una de les qüestions que té clara la UVic-UCC és créixer en el territori. Per això també hi ha seu a Granollers, a Manresa així com estudis a Puigcerdà i Manlleu, cosa que genera força en aquest eix. I la FP també està creixent en aquest sentit, adaptant-se a les necessitats de cada zona amb la idea del que es demana ara: formació i treball a la vegada. Estem treballant en el mapa d'FP de tota aquesta zona, on els joves es puguin anar formant.

- **J.M.** Un dels projectes clau que hi ha en el nostre pla de treball és el foment de l'FP dual, com un argument importantíssim d'aquest territori pels elements vinculats al coneixement que té la Uvic però també per la feina que ja hi ha a Olot, Ripoll, Granollers, Parets. Hi ha moltes experiències importants i aquesta interconnexió ens permet avançar i tenir un nombre important de joves que es formen amb la modalitat dual.

- Abans comentaven la promoció industrial de manera col·laborativa. La sensació és que fa uns anys la competència entre municipis per atreure empreses ho faria impossible això. Creuen que el xip està canviant?

- **A.E.** Diria que cadascú és conscient del moment que vivim i s'ha de tenir la perspectiva que si es treballa col·laborativament el que hi guanya és el propi territori, però també el territori en conjunt. La suma dona molts més fruits. Potser sí que abans hi havia un tarannà de pensar cadascú amb el seu hortet, però crec que cada vegada hi ha més voluntat de sumar sinergies. A la Xarxa C-17 de seguida hi va haver una suma de tots els municipis perquè s'ha vist molt clar que junts s'aconsegueix molt més.

- **J.M.** Aquest país és molt petit i amb molts campanars. A vegades, s'ha crescut massa pensant amb el propi campanar. Seria molt bo, per exemple, que tinguéssim una maleta compartida de com són els polígons a la C-17 a l'hora d'anar a buscar inversors perquè al final els llocs de treball estan en un terme municipal, però la gent que hi treballa ve de molts llocs. El que es tracta és d'expressar fortaleses, sinergies i complementarietats. Per tant això vol dir una feina de diàleg permanent amb el món local i en xarxa.



Anna Erra i Josep Mayoral al balcó de l'Ajuntament de Granollers. Foto: Josep M. Montaner