

Obres fallides

## El risc de la pressa

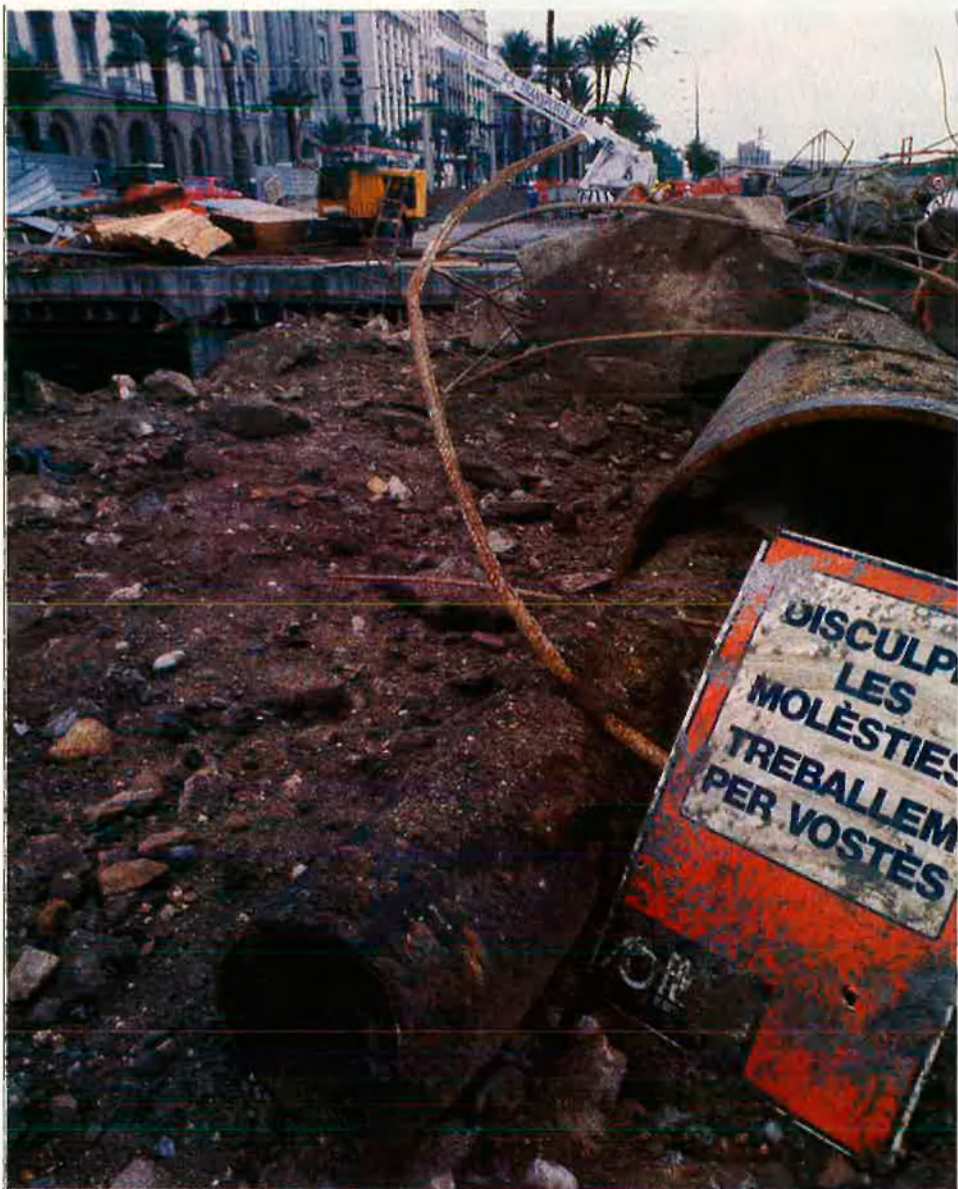
La renovació urbana que Barcelona ha emprès amb orgull té una cara fosca: errors diversos en algunes obres que n'han disparat el cost.

**A** quantaran els cinturons el trànsit del 2000? ¿Serà suficient l'ampliació de l'aeroport del Prat?, ¿Quantes vegades més s'haurà de veure la plaça de Catalunya en obres fins que prengui una forma definitiva? Aquestes són preguntes que el ciutadà de Barcelona es fa aquests dies. ¿La raó? Ben senzilla: diverses obres públiques de certa envergadura que es duen a terme a la ciutat hauran de modificar-se parcialment per culpa de la imprevisió. Són les obres fallides que, estiguin o no el 92, ja causen maldecaps ara.

El regidor d'urbanisme, del Partit Popular, a l'Ajuntament de Barcelona, Antoni Albesa, considera que es pot establir una tipologia d'obres fallides: "Algunes ho són en l'execució, però d'altres ho són en la concepció. A més, hi ha obres que pel fet de no haver-se concebut són obres fallides precisament perquè la seva mancança representa un problema important. L'ampliació de la Fira i l'extensió de la xarxa del metro, en són dos clars exemples".

Quan es va mamprendre la reforma de la xarxa ferroviària de Barcelona —que implicava el desmantellament de la línia ferroviària de la costa per obrir la ciutat al mar— es va pensar que seria bo també soterrar alguns trams que trencaven la continuïtat d'alguns carrers no gaire lluny del centre de la ciutat i la prolongació de la important avinguda Diagonal. Així, en un conveni signat entre RENFE i l'Ajuntament l'any passat, RENFE es va comprometre a soterrar el ramal de Glòries —un dels que més carrers tallava— i es va calcular la inversió necessària en 1.800 milions de pessetes. Però el fet que el soterrament hagi topat amb dues línies de metro ha comportat una dificultat addicional, de manera que la inversió per l'obra ha pujat a 5.000 milions, 3.200 milions més del que inicialment s'havia previst.

Un altre desgavell de RENFE és el de



l'estació de la plaça de Catalunya d'aquesta companyia. El 1984 es va iniciar una gran remodelació del subsòl d'aquesta cèntrica plaça que va incloure la remodelació de les connexions del metro i també la construcció d'una nova estació subterrània de RENFE. Les obres es

van prolongar més de dos anys i fa pocs dies s'ha anunciat que es farà una nova reforma d'aquell espai a causa de la manca de previsió sobre el nombre de viatgers i ja s'ha advertit que les obres aniran per llarg. ¿El cost? Uns 3.000 milions que s'haguessin pogut estalviar si

s'hagessin fet bé els càlculs de previsió de passatgers. L'any passat la companyia va calcular en 27.000 els usuaris diaris de l'estació per al futur, avui ja en són més de 40.000.

Que l'aeroport del Prat serà insuficient d'ací pocs anys és ja un tema indiscutit, el problema està ara en el fet que algunes obres per a la seva ampliació limiten la visibilitat de la torre de control, segons van informar els controladors. Aquesta limitació consisteix en el fet que tres zones per on passen els avions són opaques per a la torre i hi ha dificul-

ran els passatgers dels avions.

En la seva recerca d'espai vital, la Fira de Barcelona podria ensepegar amb l'ampliació de l'aeroport. Recentment la Cambra de Comerç va comprar uns terrenys al Prat del Llobregat per descongestionar la Fira del seu reducte de Montjuïc. El director de l'aeroport de Barcelona, Alfonso Bozzo, ha assenyalat que els terrenys estan reservats a l'ús aeroportuari, i tot i que en l'ampliació actual no es veuen afectats, una eventual ampliació a principis del segle XXI faria sorgir un greu conflicte.

importants es construeix ara. Es tracta del tram que passa arran de mar de l'anell de circumval·lació de la ciutat —tram conegut com a cinturó del litoral—. Aquest tram té dos carrils per cada sentit quan la resta de la via en disposa de tres. El raonament perquè això hagi estat així és que el volum de vehicles per dia previst per a la zona és inferior a la dels altres trams del cinturó. Però en el futur la cosa pot ser ben diferent. Amb els projectes de potenciació del port i la costa general l'àrea servida pel tram de dos carrils esdevindrà un dels principals focus d'atracció de la ciutat, amb el lògic increment de trànsit.

El cinturó del litoral ja està causant problemes ara en el seu pas pel Moll de la Fusta, una àrea inaugurada el 1987, després de 4 anys de treball, i que constitueix l'única obra acabada de la nova façana marítima de Barcelona. En teoria el Moll de la Fusta ja va ser dissenyat perquè el futur cinturó s'hi adaptés perfectament, però a l'hora de la veritat s'ha vist que no ha estat així. Efectivament la calçada de dos dels seus vials s'haurà de rebaixar 40 centímetres ja que molts camions no hi podien passar. Per corregir això s'haurà de fer una inversió suplementària que s'ha estimat en uns 1.000 milions de pessetes. Cal tenir en compte que tota l'obra del Moll de la Fusta ja va costar 1.000 milions de pessetes.

El portaveu del grup d'Iniciativa per Catalunya a l'Ajuntament de Barcelona, Antoni Luchetti, considera que s'ha volgut encabir massa obres en els pressupostos olímpics, tot i que se sap que moltes no estaran llestes el 1992. "Tot i així —creu— no sempre la pressa dóna mal resultat i hi ha altres factors, com una mala concepció d'una obra, que és el cas del Moll de la Fusta".

De tota manera, i per pal·liar una situació que comença a ser preocupant, els responsables municipals, el COOB i la Generalitat han encarregat auditories a diverses empreses a fi que controlin el compliment dels terminis fixats i el manteniment de la qualitat en l'execució. L'objectiu és evitar que es repeteixin casos com els esmentats o com el de l'Estadi Olímpic que va costar 2.000 milions més dels previstos.

I és que, pel que s'ha vist, no es pot confiar només en el control tècnic intern de cada obra.

**Albert Punsola**



tats per a seguir els avions des de la pista de rodament fins a la d'enlairament. La normativa estableix que s'ha d'efectuar un seguiment visual complet. Els controladors creuen que aquestes anomalies són degudes a un error o modificació dels plànols dels mòduls on baixa-

#### CIRCULACIÓ I IMPREVISIÓ

Per la seva estructuració urbana, Barcelona disposa de nombrosos colls d'ampolla, però un dels previsiblement més