



El traçat de la discòrdia

El traçat del TGV per Barcelona es va convertint en un dels punts més punxeguts de la política municipal i acapara bona part de la precampanya electoral. Fins al punt que, a mesura que s'acosten les eleccions del 27 de maig, els partits polítics van pronunciant-s'hi per evitar un possible desgast a les urnes. Aquestes darreres setmanes se sent amb més força que mai l'oposició dels veïns afectats i de la plataforma contrària al traçat acordat. Els tres socis del tripartit al consistori (PSC, ERC i ICV-EUiA) no tenen pas posicions tan divergents com els seus grups al Parlament en qüestions com el Quart Cinturó o la línia d'alta tensió (MAT), però ara el front comú dels partits d'esquerra ja no és tan visible. En són una prova les darreres manifestacions del candidat d'ERC, Jordi Portabella, que no ha suggerit solament d'ajornar el debat sobre el traçat fins després dels comicis, sinó que ha reclamat un canvi de recorregut del TGV pel centre de la capital. El dirigent independentista defensa, com ja va proposar l'any 2002, que el tren d'alta velocitat passi per sota el carrer d'Aragó aprofitant un túnel que ara es fa servir per a trens d'ample ibèric. Aquest traçat facilitaria una parada a l'estació de Passeig de Gràcia. D'aquesta manera, Portabella reobre un debat que tant l'alcalde Jordi Hereu com el PSC volien tancar definitivament, per no demorar encara més l'arribada del TGV a la ciutat, prevista a final d'enguany. Per aquest motiu, els dirigents socialis-

Els socis del tripartit municipal, l'oposició i la plataforma contrària al pas del TGV pel centre de Barcelona tenen posicions divergents sobre com ha d'arribar l'alta velocitat a la capital catalana.

tes insisteixen que no hi ha marxa enrere i que el TGV ha de passar per un nou túnel que es farà entre els carrers de Provença i Mallorca. De fet, perquè el projecte es comenci a tramitar només falta que el Ministeri de Medi Ambient hi doni el vist-i-plau definitiu un cop hagi estudiat l'impacte ambiental de l'obra. La pressa per a segellar el recorregut final es va poder palpar a la reunió del 17 d'abril entre les tres administracions implicades: Ministeri de Foment, Departament d'Obres Públiques de la Generalitat i Ajuntament de Barcelona. La trobada va servir per a confirmar, per tercera vegada en un any, el traçat del túnel que unirà les estacions de Sants i la Sagrera per Provença, Diagonal i Mallorca. El secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, el conseller Joaquim

Nadal i l'alcalde Jordi Hereu formalitzaven a Barcelona el pacte a què havien arribat el 8 de febrer a Madrid amb la ministra de Foment Magdalena Álvarez. Curiosament, aquell mateix dia la titular de Foment va proposar debades la possibilitat de recuperar l'alternativa del Vallès en compte de l'Eixample, veient el rebuig social que suscitava el projecte. El PSC se'n va desmarcar de seguida i deixà clar que "el traçat és el que és i ara ja no hi ha temps per a dilacions si no volem que la ciutat en pagui una factura molt alta pel que fa a la competitivitat". Hereu no es cansa de repetir que espera que "la superstició no guanyi la racionalitat". Es refereix a les demandes de la ciutadania perquè el TGV no passi pel centre de la ciutat ni per sota la Sagrada Família, pel perill que representa. Els socialistes catalans volen reforçar l'argument que el traçat del TGV per l'Eixample és "indiscutible" i que pensar ara en més opcions és "inassumible, irresponsable i demagògic". Una opinió que comparteix ICV-EUiA, que defensa també aquest traçat, pendent de l'estudi ambiental del Ministeri. Jordi Farriol, coordinador del grup municipal, està convençut que "l'estudi no posarà en qüestió el projecte" i considera que el tram proposat per l'equip municipal és l'idoni. A parer dels ecosocialistes, "el traçat pel carrer de Provença permetrà de descongestionar els trens regionals i optimitzar el servei de rodalia". La candidata de la formació, Imma Mayol, defensa el traçat pel carrer de Provença perquè "permet d'alliberar el túnel del carrer d'Aragó per al pas de Rodalia, cosa que farà créixer notablement la circulació que hi transita".

L'oposició, contra el traçat municipal.

L'oposició, en canvi, manté una actitud més bel·ligerant contra la proposta municipal. El grup municipal de CiU reclama una moratòria en el pas del TGV pel centre de Barcelona i aposta pel corredor del Vallès per arribar a la frontera en el termini previst. Una posició titllada d'electoralista per les forces d'esquerra, que recorden l'acord de 2002 entre Felip Puig, aleshores conseller de Política Territorial, i el ministre de Foment, Francisco Álvarez Cascos, perquè l'alta velocitat passés pel traçat que ara critica CiU. El candidat convergent, Xavier Trias, ha ofert a Portabella un pacte per un nou recorregut i traslladar-lo a un ple extraordinari, abans de les eleccions locals. Un oferiment que els republicans han refusat perquè entenen que s'escau en la precampanya electoral. El PPC proposa de paralitzar el traçat pel centre de Barcelona fins que no es garanteixi la seguretat dels veïns i dels blocs afectats, a fi d'evitar casos com el del Carmel; o del Prat del Llobregat, on han aparegut esquerdes als edificis que voregen les obres del TGV. Així mateix, el candidat popular, Alberto Fernández-Díaz, insta l'Ajuntament a explicar per què s'ha descartat l'alternativa del litoral,

l'opció que ells defensen. El president del grup municipal remarca que "a la Unió Europea li és indiferent, com a l'estat, que el traçat del TGV es faci pel centre, pel litoral o pel Vallès", per recordar que la decisió final depèn de l'Ajuntament.

Col·lectius en contra del pas del TGV pel centre.

La plataforma Per un Bon Traçat pel TGV, que aplega Amics de la Sagrada Família, AVE pel Litoral i més entitats encapçalades per l'ex-dirigent de CDC Josep Espar Ticó, vol mantenir les mobilitzacions per a no deixar passar l'alta velocitat per l'Eixample. La decisió del Parlament europeu d'arxivar la queixa presentada per la plataforma contra el traçat del TGV, avalada per més de 30.000 veïns, no els farà desistir. De fet, la Plataforma mirarà de forçar la reobertura de l'expedient a la cambra europea i pensen desplaçar-se fins a Brussel·les per mostrar el rebuig al projecte. Pere Vallejo, vice-president de la plataforma AVE pel Litoral, considera que la reunió entre l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat i el Ministeri de Foment, en què es va ratificar el traçat pel centre de la ciutat, és un esquer per a minar la moral de la ciutadania, "perquè el traçat pel carrer de Mallorca encara

no és definitiu". Josep Maria Masip, membre de la plataforma Per un Bon Traçat pel TGV, sosté que "l'actual traçat és el més dolent i el més car". Ho justifica amb xifres concretes com ara que "el cost del TGV pel centre és de 234 milions d'euros, mentre que pel litoral és de 165", i hi afegeix que "el primer afecta 900 edificis i el segon, només 39". Masip lamenta que l'Ajuntament no digui per què el TGV ha de passar pel centre i faci el sord a la proposta de Foment de promoure la connexió per mitjà del corredor del Vallès. Un dels principals temors de la plataforma és que les obres del TGV afectin els edificis dels 50.000 veïns afectats i l'estructura de la Pedrera o de la Sagrada Família. El fet que el túnel projectat passi tan sols a 75 centímetres del monument més emblemàtic de Gaudí ha fet saltar totes les alarmes. Fins i tot el Patronat de la Sagrada Família o l'arquebisbe de Barcelona, Lluís Maria Martínez Sistach, critiquen obertament el projecte. Sigui quin sigui el traçat definitiu, el TGV arribarà a la Sagrera amb l'estació a mig construir. És l'única manera de no comprometre l'arribada de l'alta velocitat a la zona nord de la ciutat el 2009.

Xavier Tedó

