



## Un traçat que descarrila a Barcelona

El pas del TGV per Barcelona s'ha convertit en un viacrucis polític. I ara, amb un ajuntament governat per un bipartit (PSC i ICV) en minoria, augmenta la tensió política entre el govern, partidari del traçat previst pel Ministeri de Foment, i l'oposició, que hi és contrària.

**E**l traçat del tren de gran velocitat per Barcelona s'ha convertit en una batalla política més, que ha convertit en un batibull la planificació d'una infraestructura reclamada pràcticament per tots els sectors socials catalans des de fa decennis. Des de molt abans que el PSOE decidís de crear l'illa ferroviària entre Sevilla i la capital d'Espanya.

I la composició actual del govern de l'Ajuntament de Barcelona no ha facilitat el consens polític sobre el traçat definitiu. L'executiu municipal, integrat per PSC i ICV -ERC no va voler reeditar el pacte de govern, no té majoria, té 18 regidors de 41. De manera que l'oposició, CiU, PP i els

independentistes, poden fer sentir la veu i deixar contra les cordes l'equip de govern de l'alcalde Jordi Hereu. Així, en aquest mandat municipal és previsible que el Dragon Khan travessi la plaça de Sant Jaume de Barcelona i s'instal·li ara al consistori de la capital, per comptes del Palau de la Generalitat, com va passar en el govern de Pasqual Maragall.

Això s'ha començat a veure en el traçat del tren de gran velocitat per Barcelona, concretament en el tram que ha de connectar les estacions de Sants i la Sagrera. L'aprovació d'una proposta de l'oposició (CiU, PP i ERC) contra el traçat previst -que travessa l'Eixample per Barcelona a l'altura

del carrer de Mallorca, sota una part de les obres de la basílica de la Sagrada Família d'Antoni Gaudí- ha deixat en una situació compromesa l'equip de govern de Jordi Hereu. L'alcalde socialista ha deixat clar que el traçat previst és un dels principals avaladors del traçat actual, que considera que reuneix totes les mesures de seguretat i que significa una millora per a la reordenació del trànsit de rodalia de la ciutat. Una idea compartida per ICV-EUiA. Aquesta formació, tot i que considera que l'aposta estratègica per la gran velocitat (el TGV) no és la més apropiada, sinó que defensen l'anomenada velocitat alta (trens que circulen a 200km/h, com ara l'Euromed), dóna suport al traçat previst.

Malgrat les conviccions del bipartit municipal, l'oposició a l'actual traçat és, doncs, majoritària i obre una situació delicada en la política municipal barcelonina. L'alcalde Hereu i el seu equip de govern adverteixen els grups de l'oposició que l'Ajuntament no té competències, ni que l'equip de govern volgués, per a modificar el traçat actual del TGV. De manera que només tindria la capacitat de comunicar al Ministeri de Foment el rebuig al projecte. Tot i això, l'alcalde de Barcelona també defensa que, malgrat tot, no està obligat a fer arribar aquesta resolució del ple de l'Ajuntament, perquè consideri que el plenari no té competències per a intervenir "en obres que no fa

### Les propostes

**Traçat previst.** És el definit per Foment. Té una forta oposició dels sectors que consideren que posa en perill la basílica de la Sagrada Família.

**Connexió Sants-Sagrera, pel carrer d'Aragó.** Defensada per ERC, preveu d'afegir, per sota o adossats als túnels actuals de Renfe, els de la línia del TGV.

**Traçat pel litoral.** La primera proposta de l'Ajuntament, quan es preveia que les dues estacions serien el Prat i la Sagrera. Implica una volta de 19 km per unir els 5,6 km que separen Sants i la Sagrera. És la proposta que defensa el PP.

**Traçat pel Vallès.** Proposa unir Sants i la Sagrera, a través del corredor del Vallès, habilitant la línia de tren existent. És un tram de 65 km, per unir Sants i la Sagrera, però redueix molt els costos. CiU el defensa mentre espera un consens per travessar la ciutat.



l'Ajuntament i que són d'interès general". L'oposició retreu a l'alcalde que hi ha hagut més casos en què la posició de l'Ajuntament ha modificat el traçat del TGV, com és el cas de Lleida.






**Ball d'opinions.** Així com no hi ha acord sobre el traçat actual entre els grups del consistori barceloní, tampoc no n'hi ha entre l'oposició sobre quina és la millor alternativa. CiU defensa el traçat pel litoral, mentre espera trobar una fórmula de consens per travessar la ciutat i vol incloure una estació al passeig de Gràcia; el PP defensava el traçat pel litoral; i ERC proposa de fer passar el traçat pel carrer d'Aragó, amb la possibilitat també d'una estació al passeig de Gràcia. De manera que l'acord de l'oposició és que no està

d'acord amb l'actual projecte. Però la cosa s'embolica si revisem l'hemeroteca. Cap formació no ha defensat només una alternativa. Així, el PSC ha defensat també de fer passar el TGV pel carrer de València. El traçat havia estat proposat inicialment, però l'esfondrament de les obres del metro al barri del Carmel va empènyer l'Ajuntament a demanar de modificar-lo per l'actual, a fi d'evitar el pas per sota de dues illes de cases. El canvi va rebre el suport de l'equip municipal, llavors integrat també per ERC. També CiU ha modificat la posició. De primer, quan Álvarez Cascos (PP) va proposar un traçat que passava pel carrer de Mallorca, semblant a l'actual, la federació no s'hi oposà. Fins i tot, el PSC va plantejar la proposta del traçat

pel litoral, que va descartar en veure la possibilitat de reordenar la xarxa de Rodalia, amb el traçat pel centre de la ciutat.

El 1992 Sevilla i Madrid quedaven unides per una línia de TGV. Quinze anys després, a Barcelona no tan sols no ha arribat el tren de gran velocitat, ni l'ample europeu de via, sinó que encara es discuteix el traçat d'aquesta infraestructura per la ciutat. A l'ofec sistemàtic en inversions d'infraestructures dels successius governs de l'estat cap als territoris dels Països Catalans, ara s'hi ha afegit un aliat local: la poca capacitat dels partits catalans d'establir un consens de mínims sobre temes d'interès general.

Enric Rimbau

	<b>Sobre el pas del TGV per Barcelona</b>	<b>Més propostes que havien defensat</b>	<b>Arguments</b>
<b>PSC</b> (Jordi Hereu) 	*A favor del traçat actual. *Connexió entre l'estació de Sants i la de la Sagrera, passant pel carrer de Mallorca, com preveu el traçat acordat entre el Ministeri de Foment, el govern de la Generalitat i el de l'Ajuntament.	*Abans de l'esfondrament de les obres del metro al barri del Carmel, el traçat previst era pel carrer de València. Llavors l'alcalde Clos demanà un canvi per a evitar el pas per sota de dues illes de cases. Es planteja l'actual.	*Evita el pas per sota d'illes de cases. *Descongestiona Rodalia. *La seguretat és garantida. *Hi ha obres en curs de línies de metro i no es qüestionen.
<b>CiU</b> (Xavier Trias) 	*Contra el traçat actual. *Partidari del corredor del Vallès. *Estudiar les alternatives i trobar un consens per fer passar la línia de TGV per sota la ciutat, amb una tercera estació al centre (passeig de Gràcia)	*CiU havia donat suport al primer traçat plantejat pel ministeri, quan hi havia Álvarez Cascos (semblant a l'actual). *També van donar suport a l'alternativa pel carrer de València.	*No es pot mantenir un traçat contra la voluntat de part de la ciutadania. *No es garanteix la seguretat absoluta.
<b>PP</b> (Alberto Fernández Díaz) 	*Contra el traçat actual. *Han defensat com una possible alternativa el traçat pel litoral. *Demanen d'aturar l'execució de les obres per arribar a un consens.	*El 2000, Álvarez Cascos, ministre de Foment, aprova el traçat pel carrer de Mallorca (similar a l'actual). *El 2002 -l'any Gaudí- es modifica el traçat, per les queixes del pas per sota de les obres de la Sagrada Família -carrer de Mallorca- i s'opta per un traçat pel carrer de València.	*L'ajuntament no pot aclucar-se d'ulls a l'oposició ciutadana que genera l'actual traçat. *La seguretat de les obres no és garantida.
<b>ICV</b> (Imma Mayol) 	*A favor del traçat actual. *Suport al traçat pel centre de la ciutat tal com és previst.	*Consideren que hauria estat millor, per compte de potenciar una infraestructura com la del TGV, una xarxa de trens de <i>velocitat alta</i> (200 km/h)	*Es fruit d'un acord polític entre la Generalitat, el govern de l'estat i l'Ajuntament. *Permet de millorar Rodalia.
<b>ERC</b> (Jordi Portabella) 	*Contra el traçat actual i a favor d'un nou consens més ampli. *Travessar Barcelona pel carrer d'Aragó, per sota o al costat dels túnels de Renfe.	*ERC formava part de l'equip de govern municipal anterior que va donar via lliure al canvi de traçat -que passava pel carrer de València.	*L'amplària del nou túnel (11) és prou llunyana de la del carrer (30 m) per evitar al màxim d'afectar edificis. *Permetria una estació del TGV al passeig de Gràcia en un nivell inferior.