



La ciudad de Girona vive con cierta pasión los trabajos del AVE, centrados en torno a la estación actual. / MARCEL·LÍ SÀENZ

El AVE llegará a Francia en 2010, sin pasar por Barcelona

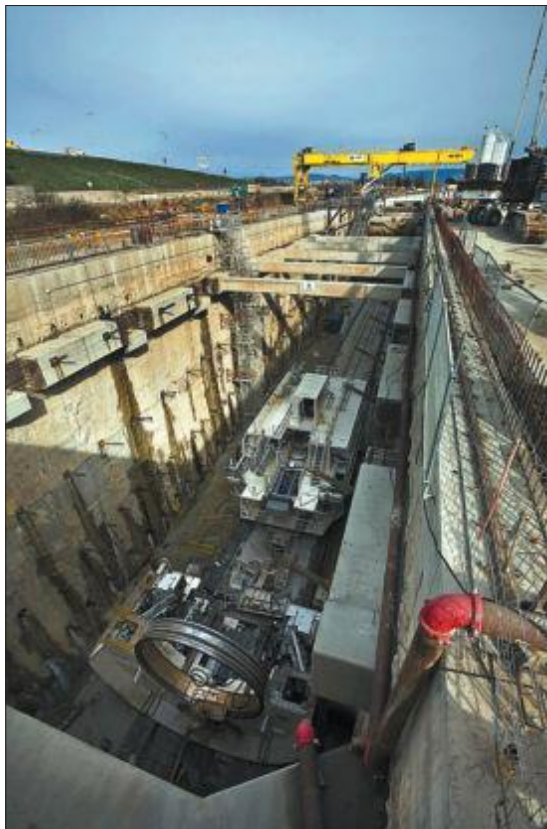
La tuneladora de Montcada está casi lista y antes del verano arrancarán dos más

FRANCESC ARROYO
Barcelona

Esto va en serio. A la chita callando, las obras del AVE entre Barcelona y la frontera francesa van que no paran. La tuneladora que, arrancando desde Montcada, por encima del Ripoll (afluente del Besòs) cruzará bajo este río y toda la ciudad de Montcada hasta llegar casi a Barcelona ya está casi montada. Este fin de semana se instalaba el escudo de corte, es decir, la parte frontal de la misma. Y no es la única: las que tienen que perforar el túnel de Barcelona (junto a la Sagrada Família) y el de Girona (bajo el actual viaducto) están ya encargadas y estarán en sus emplazamientos antes del verano. La plataforma ya está terminada en casi la mitad del trayecto. En el resto, está en fase de construcción y entre La Roca del Vallès y Riudellots de la Selva se empieza ya a instalar vías y catenarias.

Pero no es la única obra que cabalga: en el Vallès se está instalando un tercer raíl (tercer hilo, en el argot ferroviario) entre Castellbisbal y Mollet. El objetivo es que en 2010, más cerca del final que del principio, los trenes del AVE (que siempre circulan por ancho europeo) procedentes del Sur —Madrid, Zaragoza, Lleida y Tarragona— puedan tomar el desvío sin entrar en Barcelona y seguir hacia Francia, en concreto hasta Perpiñán. Pasada la ciudad francesa, no está previsto que el AVE llegue a Montpellier hasta 2020.

En Mollet se incorporaría ya a la línea de alta velocidad y ancho



Parte ya instalada de la tuneladora de Montcada. / MARCEL·LÍ SÀENZ

europeo y seguirán por ella hasta Girona. Allí, el Ministerio de Fomento prevé instalar sobre la vía convencional otro tercer carril que permita que circulen tam-

bién los trenes de ancho europeo. Superada la ciudad y hasta la frontera, la nueva línea ya estará terminada. Resultado, tanto trenes de pasajeros como de mer-

cancias pueden ir desde el sur de Barcelona (incluyendo el puerto) hasta la frontera con ancho europeo, ya sean las de nueva construcción o las adaptadas provisionalmente hasta que las obras estén acabadas.

Esta decisión hace que la obra de la Sagrera deje de ser urgente, pero éste es un garbanzo en el zapato del alcalde de Barcelona. Para los gobiernos central y catalán, la prioridad es dar servicio al conjunto de la obra, aunque algún tramo quede pospuesto. Nadie está en contra de la estación, pero tampoco hay nadie que esté dispuesto a adelantar el dinero que debía salir de plusvalías del terreno que, hoy por hoy, están en el limbo. "El Gobierno catalán apoyará en todo lo que pueda al Ayuntamiento de Barcelona", señaló una fuente del Ejecutivo autonómico antes de reconocer que el apoyo es moral, no económico.

Mientras Barcelona trabaja por su estación, hoy apenas un proyecto inacabado. Fomento hace que se trabaje en la vía. Y sin reparar en medios. Los vecinos de la calle de Mallorca y del entorno de la torre del Fang no habrán reparado en ello, pero las máquinas que construyen las pantallas del futuro túnel no son las habituales de "cuchara", sino unas hidrofresas más precisas y menos ruidosas. Se trabaja desde la superficie y hasta una profundidad de 32 metros. A ambos lados del puente de Calatrava se va abriendo el pozo de ataque por el que penetrará la tuneladora que horadará el túnel de Barcelona.

PASA A LA PÁGINA 3

Competencia multa a Endesa con 260.000 euros

A. MARS, Barcelona

El Tribunal Catalán de Defensa de la Competencia ha impuesto a Endesa una multa de 260.000 euros por el supuesto abuso de posición dominante en el mercado, tras la denuncia de una pequeña distribuidora, Electra Caldense, que sostenía que la primera eléctrica española le negaba el acceso a la red de distribución en algunas zonas de Cataluña.

El órgano catalán que arbitra en competencia impuso la sanción a Endesa el pasado 5 de noviembre y la eléctrica la ha recurrido ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, según confirmó la empresa.

El gerente de Electra Caldense, Oriol Xalabarder, apunta que presentó la denuncia en 2004, cuando su compañía, con 12.000 clientes y afincada en Caldes de Montbui (Vallès Oriental), trataba de abrirse mercado en las zonas del Bages y Lleida. "Endesa no nos daba acceso a la red de distribución, lo entorpecía, y lo retrasó mucho", explica. Esta práctica, añade, continuó en los años siguientes, aunque los pasados mayo de 2008 y enero de 2009 se firmaron ya los convenios necesarios con Endesa para subsanar la situación.

"Se considera probado que la actuación de EDESU (Endesa) como gestora de la red de distribución no ha sido diligente ni de acuerdo con su responsabilidad, ya que en diferentes etapas de la tramitación ha alargado innecesariamente los tiempos y ha establecido obstáculos no previstos por la ley y sin ninguna justificación", señala la resolución del tribunal catalán cuando analiza los hechos mercaderidos.

Pequeños rivales

Endesa controla en Cataluña la práctica totalidad del mercado, aunque algunos pequeños distribuidores y comercializadores operan de forma muy localizada en algunos puntos de Cataluña. Es el caso de Electra Caldense, con clientes en Caldes, Sentmenat, Sant Feliu de Codines y Sabadell, entre otras poblaciones.

Las quejas de estos pequeños rivales han llevado a Endesa a recibir otras multas del Tribunal Catalán de Defensa de la Competencia. La última, hecha pública el pasado abril, constituyó una sanción de 82.000 euros también por un supuesto abuso de posición de dominio, en un conflicto con promotores por el coste de las obras para llevar la luz o ampliar la potencia en inmuebles.



Panorama de la zona de Sagrera, desde el puente del Trabajo. / MARCEL·LÍ SÀENZ

Girona y Montmeló están siendo transformadas por las obras del AVE

El puente de la riera de Santa Coloma cruza sobre la estación de Cercanías

VIENE DE LA PÁGINA 1

La cuchilla se contará a un lado del puente porque no pasaba bajo el mismo, mientras que el resto de la tuneladora entrará en el túnel desde el otro lado. A partir de ahí y hasta Sagrera se abre una inmensa explanada de tierras removidas. Se trabaja en el desplazamiento de las vías actuales para poder actuar con más libertad en el soterramiento tanto de la línea de alta velocidad como de las vías convencionales.

“Si me preguntan si se está trabajando en Sagrera”, comenta Rafael Rodríguez, responsable de las obras en nombre de Adif, “yo diría que sí, porque todo este movimiento forma parte de la futura Sagrera”. De la vieja no se sabe qué quedará. Siguen en pie algunas viviendas, oficinas y el edificio de la que fuera aduana de la línea MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante), una empresa privada que transportaba productos procedentes de Francia a “pequeña velocidad” según reza el rótulo aún visible.

Al norte de Sagrera y hacia Montcada, el trazado cuenta con una notable ventaja: cuando se hizo el nudo de la Trinitat ya se dejó espacio para el tren, lo que evitará lo que hubiera sido una notable incidencia sobre el tráfico. Para llegar hasta ese punto se trabajará desde Sagrera y desde el otro lado de Ripoll, volviendo hacia Barcelona por el centro de Montcada. Primero se hará el túnel del AVE y, casi inmediatamente después, se soterrarán las vías convencionales que ahora parten la ciudad.

Donde el soterramiento hará que la ciudad sea muy distinta es en Montmeló. Las obras ya

Las obras de la alta velocidad



1. Edificio de la antigua aduana para la línea de Francia, situado en Sagrera.



2. Obras junto a la torre del Fang, en el barrio barcelonés de Sagrera. El edificio, con elementos medievales, se salva en una operación compleja.



3. Pozo de ataque para la tuneladora de Montcada, que horadará el túnel bajo esta ciudad, hasta alcanzar una profundidad de 55 metros.



Fuente: Adif.



4. Viaducto sobre la riera de Santa Coloma que permite superar la riera, una carretera, vías y una estación del tren convencional.



5. Pozo de ataque de la tuneladora que horadará el túnel de la ciudad de Girona, situado en la zona de Mas Xirgu.

están en marcha y sus ciudadanos acuden con frecuencia al punto de información situado junto a la vieja estación. El último ministro de Fomento del PP, Francisco Álvarez Cascos, se negaba en redondo a soterrar las vías: las unas y las otras. Al final, todo estará soterrado. El puente

que unía las dos zonas del pueblo ya no existe y en su lugar hay una pasarela peatonal. En un par de años, las vías no se verán y los vecinos podrán pasar de un lado a otro de la población sin dar una vuelta considerable.

Otra transformación más que notable será la de Girona.

Desde la estación de trenes se aprecia la dimensión de la obra: más de 800 metros de longitud por casi 300 de ancho y en pleno centro de la ciudad. Y al lado está el viaducto que, un día, desaparecerá también. Primero se procede a construir una nueva estación multimodal y soterra-

da con un piso para los AVE y otro para autobuses y aparcamientos. Faltará adaptar la línea convencional una vez que se elimine el viaducto. En una primera fase, la estructura servirá tanto para los trenes convencionales como para el AVE, gracias a la instalación de un tercer carril. Girona tendrá los AVE y, también, los trenes de media distancia. Está previsto que sean como los que ya dan servicio a la conexión entre Lleida, Camp de Tarragona y Barcelona. Pero habrá también Cercanías del entorno de la propia ciudad y hasta Figueras. Los primeros trenes utilizarán la línea de ancho europeo y los cercanías las vías convencionales.

En Girona se trabaja también con hidrofresas para minimizar el impacto. Estas máquinas, además, permiten el tratamiento de los residuos extraídos de modo que se separa la tierra del agua, lo que reduce enormemente el volumen y las posibilidades de movimiento de los residuos.

Hay diversos viaductos en el tramo, pero hay uno del que los responsables de las obras están especialmente satisfecho y que, además, está ya terminado, a la espera de que se inicie la instalación de vías, electrificación y señales. Se trata del viaducto que cruza la riera de Santa Coloma y las vías de los trenes de Cercanías de las líneas 1 y 2 que mueren y nacen en la estación de Maçanet-Massanes. Pasan, además, por debajo los trenes de la línea de Portbou y la carretera GI-555. Se trata de un puente considerable de 727 metros de longitud con 21 agujeros y 20 pilares que lo sostiene. Para construirlo ha sido necesario realizar alguna expropiación y, en un caso en el que el propietario

Al construir el nudo de la Trinitat ya se dejó espacio para los trenes

El AVE y los ‘cercanías’ pasarán por Montmeló por túneles soterrados

decidió que quería mantenerse se ha bulonado la colina sobre la que se encuentra la casa, de modo que no sufra ningún tipo de movimiento.

La línea de alta velocidad hasta la frontera francesa tenía que haber entrado en funcionamiento en 2004. Los retrasos acumulados en los años de Gobierno del Partido Popular hicieron inviable esa fecha y, finalmente, el Gobierno se comprometió a que estuviera lista en 2012. Pero esto suponía que el Gobierno central debía indemnizar durante varios años a la empresa TP Ferro, que ha construido el túnel bajo el Pirineo y el tramo internacional de la línea que luego llega hasta Perpignan (Francia). La ministra de Fomento dio entonces orden de buscar soluciones que acortaran los plazos sin comprometer el resultado, con la meta de llegar antes a la frontera y reducir las indemnizaciones a la concesionaria. Parece a punto de lograrlo.