

La línia 9: els problemes que mai s'acaben

Barcelona - Divendres, 21 d'agost de 2009 09:09



Qui dies passa, anys empeny; deuen pensar els veïns de Barcelona i rodalies que veuen com any rere any les obres de la L9 segueixen sense que cap tren passi pel túnel. Fins aquesta tardor, vuit anys després que comencessin les obres, no es posarà en servei el primer tram. S'obriran només quatre estacions, de Can Zam a Can Peixauet, que hauran d'esperar a la primavera de 2010 per poder enllaçar amb Barcelona, a l'estació del Bon Pastor.

La línia 9 ja va néixer amb molt mal peu. Una obra faraònica -més de quaranta quilòmetres de túnel- que es va licitar sencera i es va adjudicar sense projecte constructiu. Corria l'any 2001 i CiU tenia la necessitat de posar un gran argument electoral sobre la taula. Després de molts anys

sense haver construït metro, per fi Barcelona veia néixer una línia que passava pels barris amb més dèficit de transport públic i arribava a l'aeroport.

Però les coses es van tòrcer aviat. La manca d'estudis previs de traçat va fer que el projecte constructiu s'hagués d'anar improvisant a mesura que avançava la tuneladora. Cosa perillosa en un subsòl com el de Barcelona. Això va obligar al conseller Nadal a realitzar una auditoria per reavaluar el cost dels projectes que, dels 2.000 milions inicials, va passar a 3.500.

Però ni la reavaluació econòmica ni la millora dels procediments de l'obra van ser suficients i els problemes amb les tuneladores van seguir a l'ordre del dia. Avaries, fonaments de casa més profunds dels previstos o terrenys difícils d'excavar per la presència d'aigua o d'algun accident geològic van seguir endarrerint les obres.

Finalment, el conseller Nadal va optar per refer la majoria de projectes constructius, cosa que va acabar elevant el cost de les obres per damunt dels 6.000 milions. Sens dubte, els nous projectes constructius han servit per millorar la velocitat de les obres -ja hi ha més de la meitat del túnel fet-, però han continuat els problemes.

És el cas de la Zona Franca, on una de les tuneladores porta tres mesos encallada perquè es va fer malbé el capçal. S'han canviat les eines de tall, però sembla que amb això no n'hi ha prou perquè la màquina avanci.

Tot plegat, doncs, mereix una reflexió per part de tots aquells que presumien que Barcelona tindrà la línia de metro més llarga d'Europa. Potser l'acabarà tenint, però el cert és que potser no haurà valgut la pena gastar tan d'esforç i, sobretot, tants diners públics, per fer-la realitat. CiU va fer un mal projecte, però després de cinc anys, el tripartit tampoc ha estat capaç d'acabar-la en un termini raonable.