



La CGT ja havia alertat del caos per l'entrada del TAV a BCN

LAIA ALTARRIBA BARCELONA

Fa uns tres anys que el sindicat CGT va alertar per primera vegada del caos que podia comportar l'arribada del TAV (Tren d'Alta Velocitat) a la ciutat de Barcelona. El problema, deien, és que no era compatible fer les obres i mantenir en condicions la resta de la xarxa funcionant.

La CGT diu que la RENFE, i per tant el Govern central, n'eren conscients, però que van decidir tirar endavant. En nom del sindicat, Juan Ramon Ferrandis denuncia que "Renfe sabia que passaria el caos que pateixen els usuaris, potser no que tindria les dimensions que ha assolit, però ja sabia que hi hauria problemes greus".

"A finals de 2004 la CGT vam presentar un primer informe on dèiem que seria problemàtic deixar Sants amb menys vies per als trens de rodalies", explica Juan Ramon Ferrandis, de la Coordinadora de Defensa del Ferrocarril de la CGT a Catalunya, en declaracions a L'ACCENT. "Ho vam dir al Ministeri de Foment", continua, "i només se'n va fer ressò ICV a través d'una pregunta parlamentària al Parlament català i dues propostes al Parlament de Madrid, però només va quedar en això i finalment tots els partits han donat suport a l'opció decidida d'entrar a Barcelona".

Ferrandis explica que la CGT sempre s'ha mostrat contrària al model ferroviari que representa el TAV, però que un cop l'administració ha deci-



Obres del TAV a l'entrada a la ciutat de Barcelona pel barri de Sants // FOTO: Albert Garcia

dit fer-lo, consideren que s'hauria d'haver escollit un altre recorregut: "Des del principi vam dir que la pitjor opció era que entrés a Barcelona, i és la que han escollit. La nostra proposta alternativa era fer una estació a les afores de Barcelona ben comunicada amb la ciutat per metro i autobusos".

L'actual traçat que implica entrar a la ciutat comtal es va decidir l'actual amb el suport de tots els partits quan el PP era qui manava a Madrid i CiU a la Generalitat, recorda Ferrandis. "CiU va ser qui va fer més força

perquè entrés per l'aeroport, i finalment hi passarà a prop. Aquesta opció comportava haver de creuar tot Barcelona", explica aquest sindicalista de la CGT.

Els riscos d'entrar a Barcelona

El sindicat explica que el problema ha succeït perquè no hi ha prou espai en l'entrada a Barcelona per fer les obres amb seguretat. I és que entre la via nova i l'antiga cal deixar una distància de seguretat, el que es coneix com a galib, que no s'ha respectat, i per

tant finalment ha calgut tallar la circulació per evitar problemes de seguretat. Qui ha pagat els plats trencats han estat la xarxa de rodalies i els centenars de milers de passatgers que diàriament hi circulaven.

Preguntat per la resposta que han rebut de l'administració a totes aquestes denúncies, Ferrandis lamenta que no els han volgut escoltar perquè no volen sentir a parlar de res que posi en dubte el model ferroviari del TAV, i assegura que en cap moment s'han plantejat buscar una alternativa.

El barri de Sants està de cap per avall, envaït per les formigoneres, les grues, el soroll i la pols. Des de fa més d'un any, els treballs per permetre l'arribada del TAV a Sants se superposen amb els del calaix de les vies i els de la reforma de la parada de metro de Mercat Nou (línia 1). I a tot això encara s'hi ha de sumar totes les tasques de rehabilitació i de construcció d'edificis que s'estan duent a terme com a conseqüència de l'espiral especulativa en què està immers el barri.

Segons els veïns i les veïnes, el llistat de molèsties que aquest volum d'obres genera és interminable. Potser les més "suportables" són les que afecten la mobilitat interna del barri: carrers tallats, voreres estretes, túnels, alta densitat de trànsit pesant... Una autèntica cursa d'obstacles que agreuja, encara més, la situació d'aïllament dels edificis que es troben al voltant del recorregut de les vies i del calaix.

Però les obres estan tenint també un altre tipus de conseqüències. El fort soroll ininterromput durant les 24 hores del dia, els crits del personal de les obres,

Viure a Sants i no morir en l'intent

la brutícia dels carrers i la contaminació ambiental (pols, fums de les màquines...) estan ocasionant greus problemes de salut entre el veïnat. Es té constància que aquesta situació està generant quadres d'estrès i ansietat, que es veuen incrementats per la sensació de desemparament que senten els veïns en no obtenir resposta a les seves queixes (ni la Guàrdia Urbana ni l'Ajuntament assumeixen cap responsabilitat).

Per últim, hi ha el problema que més angossa els veïns de la zona: la seguretat. Els incidents que s'han produït durant el mes d'octubre han posat de relleu que les obres s'estan executant amb presses i sense garantir l'estabilitat dels edificis propers a les vies.

Així ho confirmen les denúncies per aparició d'esquerdes en diverses estructures, de les quals les que han tingut més ressò al barri han estat les que van afectar l'immoble del carrer Tinent Flomesta i la que va obligar a tancar la sortida de la línia 5 del metro a l'estació de Sants. Però no han estat els únics fets que han alarmat el veïnat; ara fa sis mesos, es va donar a conèixer l'aparició d'una fissura en un edifici del carrer Premià i, a principi d'octubre, diversos habitants del passeig Sant Antoni van assegurar haver notat fortíssimes vibracions a casa seva. En qualsevol cas, la manca de transparència i les poques explicacions, sovint contradictòries, amb què les empreses responsables de les obres afronten aquests incidents no contribueix a estendre la tranquil·litat.

Laia Sánchez Amat, Sants

L'APUNT

El 98% dels recursos per a una minoria de passatgers

A més de deixar centenars de milers de passatgers sense el seu mitjà habitual de transport durant més d'un mes, la construcció del TAV ha comportat que la inversió per mantenir la xarxa convencional de trens fos mínima: de només un 2% els darrers anys, xifra que es contraposa al 98% de recursos que s'han destinat a la construcció del TAV.

Juan Ramon Ferrandis de la CGT celebra que la problemàtica que s'ha desencadenat hagi comportat un augment del pressupost destinat a la resta de trens, però lamenta que ha calgut arribar al punt actual per revertir una situació que considera escandalosa: "els últims anys la inversió en el transport ferroviari ha estat molt desigual perquè mentre el TAV s'emportava fins a un 98% dels recursos, al ferrocarril convencional només s'hi ha destinat el 2%. Per tant, durant els últims 10 anys la inversió a la xarxa convencional ha estat mínima, i això ha repercutit negativament en el servei".

Tot plegat significa que la major part dels diners s'han destinat a una xarxa que utilitzarà un percentatge molt petit de la població. Aquest percentatge fins ara ha estat només de l'1%, i quan el TAV es posi en funcionament augmentarà, però no arribarà al 5%.

Amb una quarta part de les inversions del TAV, assegura Ferrandis, haurien pogut millorar tota la xarxa ferroviària, tant de llarga distància, com de rodalies i trens regionals. "A més", continua, "haguessin tret menys beneficis les multinacionals de la construcció".

La CGT, a més de denunciar el decalix entre els recursos invertits i els passatgers que se'n beneficien, reitera que les línies del TAV són un desastre ecològic i que no vertebren el territori, benefici que per contra sí que comporten les altres línies de transport ferroviari.

LA UNITAT A LES AULES
DELS PAÏSOS CATALANS

SEPC

www.sepc.cat

SHEMICAL
S.L.

Importació - exportació
de productes químics

Barcelona

Moltes felicitats, Octubre!

AP OCTUBRE

Carrer Ildefonso 23, Poble Nou
BARCELONA

CONCERT D'ANIVERSARI

DISSABTE 4 DE DESEMBRE DE 2007

21h. PISTA COBERTA - SANT CELONI

Mancos Corpus

Revolta 21

Moksha

Inershow

Le Pim Pam Pum

www.quicosabata.org - www.mycpac.com/casal_quicosabata