



XAVIER CERVERA

El tranvía, con la luna delantera rota, momentos después de producirse la colisión con un camión

El Trambaix sufre su accidente número 19

R. MONTILLA | ST. JOAN DESPÍ

A falta de una semana para la inauguración oficial del servicio de Trambaix —será el próximo sábado, coincidiendo con la conmemoración de las primeras elecciones municipales, en 1979— este medio de transporte sufrió ayer una nueva colisión, la número 19, y su tercer descarrilamiento. El choque provocó que el tranvía se saliera de las vías y que no pudiera volver a las cocheras hasta cerca de tres horas más tarde.

Según testigos, el accidente tuvo lugar alrededor de las 10.20 horas de la mañana, cuando un convoy chocó frontalmente contra el remolque de un camión que se encontraba en el interior de la rotonda, situada a la altura del polideportivo Francesc Calvet y que distribuye el tráfico de las avenidas Barcelona, Generalitat y Mare de Déu. Todas ellas son vías principales de la ciudad. El tranvía, según fuentes de la empresa TranMet, circulaba en esos momentos a una velocidad de entre 15 y 20 kilómetros por hora.

No se registraron heridos, pero la colisión dejó destrozada la parte de la cabina del tranvía, mientras que sólo causó un leve golpe en la carga del camión. La policía local explicó que el camión entró en la rotonda tras saltarse dos semáforos. Los registros semafóricos demostraron posteriormente la infracción, a pe-

La colisión contra el tranvía se produjo por la actitud imprudente del conductor de un camión que se saltó dos semáforos

sar de que el conductor insistió en haber pasado con luz verde.

Este es el segundo accidente que se produce esta semana y en el que se ve implicado un tranvía en el mismo punto de Sant Joan Despí. El miércoles por la noche, de nuevo un vehículo que se saltó un semáforo en rojo era atrapado por un convoy y sufría una gran abolladura.

Ayer, amigos de este conductor señalaron la conflictividad de la rotonda, en la que, a menos de 15 metros, se ubican tres semáforos diferentes. "Circulas y no sabes muy bien si puedes pasar o no", dijeron.

A raíz de este nuevo accidente, el presidente del grupo municipal del Partido Popular en el Ayuntamiento de Barcelona, Alberto Fernández Díaz, solicitó ayer que se suspenda la puesta en funcionamiento del tranvía del "despropósito" hasta que se pueda garantizar la completa seguridad para los pasajeros.

"Si los accidentes que se han sucedido durante el periodo de pruebas tienen lugar una vez el tranvía lleve pasajeros, podrían ocasionarse percances de mayor gravedad", señaló. Además, el edil volvió a reclamar que se vigilen los ruidos que genera este medio de transporte y se tengan en cuenta los cambios de trazado que reclaman los vecinos, como en la rambla del Poblenou.

Fernández Díaz acusó también al Ayuntamiento de no aportar medidas suficientes para concienciar a los conductores de la presencia del "tranvía de los líos".

Nadal se encuentra en Política Territorial con hipotecas hasta el 2038

REDACCIÓN | BARCELONA

A las puertas de los cien días de mandato, los nuevos gestores del Govern han abierto la espita. A la acusación del conseller en cap, Josep Bargalló, de que su antecesor, Artur Mas, le dejó hipotecado el 35% del presupuesto de Presidència, se ha sumado la del titular de Justicia, Josep Maria Vallès, quien asegura haber encontrado en su departamento un déficit del 30%. Y Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial, mostró ayer sus dudas de que la Generalitat pueda aguantar el ritmo inversor en obra pública de los últimos tiempos puesto que el anterior equipo ha dejado adjudicaciones "con una hipoteca que se proyecta hasta el 2038".

Según Nadal, "en dos años se ha tirado la casa por la ventana", utilizando una batería de artefactos financieros —"en cómodos plazos", ironizó— que ahora hay que digerir. La Ciudad Judicial, comentó, se acabará de pagar dentro de 34 años, y, con los intereses, el gasto habrá ascendido a 1.071 millones de euros, cifra que contrasta con los 266 millones en que se ha presupuestado esta edificación. Nadal, sin embargo, anunció: "No nos quedaremos quietos", y, "por el método que sea, con mucha imaginación", se seguirá invirtiendo, sobre todo en el terreno de las infraestructuras, donde Catalunya ha de recuperarse, subrayó, del déficit histórico que arrastra.

El conseller de Política Territorial hizo estas confesiones en la primera edición de los "Dinars Construcció", que convoca el Col·legi d'Arquitectes i Arquitectes Tècnics de Barcelona. En su discurso abogó por que Gisa, la empresa que definió como el brazo armado de la obra pública en Catalunya, mantenga en curso el volumen de proyectos, aunque precisó que ahora ya computa en los presupuestos de la Generalitat tras la creación de otra em-

presa, Ifercat, que es la que deberá pagar la línea 9 del metro.

Por supuesto, uno de los déficit infraestructurales a los que se refirió es el despliegue de la alta velocidad, cuestión en la que lamentó el cortocircuito que se produjo entre el Ministerio de Fomento y los anteriores inquilinos de Política Territorial. Esta es la razón por la que diversos ayuntamientos catalanes tuvieron que buscarse individualmente soluciones a los problemas surgidos en el trazado del AVE entre Madrid y Barcelona. De este trazado, Nadal calificó de "solución insuficiente" que la alta velocidad pase por El Prat y no por el



KIM MANRESA / ARCHIVO

El conseller Joaquim Nadal

aeropuerto. De ahí que ahora se vaya a renegociar que el AVE lleve hasta el aeródromo, pero contando con el acuerdo del Ayuntamiento de El Prat. "Vamos a elaborar una propuesta para que el nuevo ministro se encuentre una solución bien pactada que ni hipoteque el conjunto de la obra ni el calendario".

Respecto al cuarto cinturón, indicó que se va a hacer la carretera Abrera-Terrassa y luego ya se tratará con el Gobierno su continuación. Y en cuanto a planificación territorial, insistió en que se pondrán límites para la protección de la línea de costa.

El tramo de la L4 en la Sagrera se usará como L9 de forma temporal

REDACCIÓN | BARCELONA

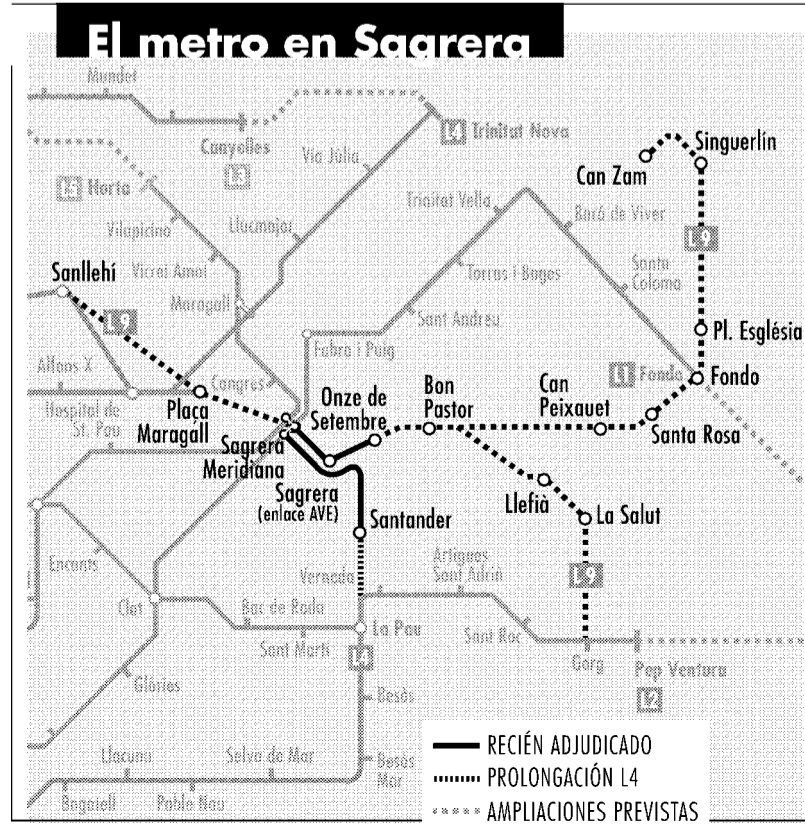
Un tramo de la línea 4 del metro llegará en el año 2005 al intercambiador de Sagrera Meridiana y funcionará temporalmente como parte de la línea 9. Este tramo entre las estaciones de Sagrera TAV (tren de alta velocidad) y Sagrera Meridiana servirá como prolongación provisional de la línea 9, mientras el túnel de ésta entre Onze de Setembre y Sagrera Meridiana se utilizará como vía de evacuación de material de las obras del túnel hacia Zona Universitària

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques adjudicó ayer las obras de construcción del tramo de la línea 9 entre Onze de Se-

tembre y Sagrera Meridiana, y de la línea 4 entre las estaciones de Santander y Sagrera Meridiana.

La construcción de estos tramos supondrá que las líneas 9 y 4 circularán en paralelo, por túneles diferentes, entre las estaciones de Sagrera TAV y Sagrera Meridiana. Esta última se convertirá además en un nudo de cuatro líneas de metro (las citadas más la 1 y la 5 ya existentes) además de la línea de Renfe.

El nuevo tramo de la línea 4 entrará en servicio, de hecho, como línea 9, sin estar aún conectado con la estación de La Pau, actual extremo de la línea. Los tramos adjudicados ayer a través de la agencia pública GISA, se construirán mediante tuneladoras, como ya se hace en otros



tramos. También se han adjudicado las obras de un túnel de conexión entre las líneas 4 y 9 con las cocheras del triángulo ferroviario de Sagrera, como en otros tramos.

El valor de las adjudicaciones aprobadas es de 178,7 millones de euros. De éstas, las que corresponden a la línea 9 suman 89,8 millones y han sido adjudicadas a la unión temporal de empresas (UTE) integrada por Dragados, Necsó, Comsa, ACS y Sorigué. Otra UTE, formada por FCC, Copcisa, Obascon Huarte Lain Ferroviario-Agroman y Copisa, es la adjudicataria de las obras de conexión de las líneas 9 y 4 con las cocheras del triángulo ferroviario por 88,9 millones.

El conjunto de las obras de la línea avanza de acuerdo con las previsiones. Así, las tuneladoras de Santa Coloma y Badalona avanzan en dirección a Sagrera. La tuneladora de Can Zam ya ha avanzado cerca de 1.700 metros y se halla entre las futuras estaciones de Singuerlín y Església. La tuneladora de Gorg ha hecho más de un kilómetro y ha superado la estación de Llefià.