

"LOS FUTUROS TÚNELES NO LOS PUEDE HACER SÓLO EL MINISTERIO DE FOMENTO"

FRANCESC ARROYO - Barcelona

EL PAÍS - 11-11-2007

Pregunta. La principal crisis del AVE se da en L'Hospitalet, aunque quizá no es la ciudad más afectada. ¿Qué ha ocurrido?

Respuesta. Como mínimo ha habido dos o tres problemas. Uno, la mala construcción; la obra no ha sido bien construida en este tramo -esto no es una apreciación mía, mis técnicos lo confirman-, es decir, las pantallas no se han puesto bien. Dos, si no ha habido una buena construcción, tampoco ha habido una buena dirección de obra. Y en tercer lugar, están haciendo una obra en un sitio de una enorme complejidad, un corredor muy estrecho donde convive la obra con otros sistemas ferroviarios. Y un factor añadido, que el terreno no es bueno, pero de esto no se puede alegar ignorancia, se tiene que saber en qué terreno se hace una obra. Hay medios suficientes para ello.

P. ¿Cómo afecta a la ciudad?

R. No es donde se genera mayor trastorno. Yo estoy convencido de que a un ciudadano que vive en Vilanova le ocasiona seguramente más trastornos porque las alternativas de transporte que tiene en Vilanova son menores. En L'Hospitalet afecta de una manera directa a aquellos ciudadanos que se desplazaban hacia el sur; es decir, el ciudadano de L'Hospitalet que tiene que ir a El Prat, o a Vilanova, o a Viladecans. Afecta, sin duda, a la movilidad, pero creo que donde realmente está el núcleo de la afectación es en otras poblaciones.

P. El metro de Bellvitge va a rebosar.

R. Sí, claro. En el apeadero de Bellvitge no paraban todos los trenes pero sí un número importante. La estación de Bellvitge-Gornal la utilizan diariamente unas tres mil y pico de personas. Y han tenido que buscar otras alternativas, con todas las incomodidades que lleva.

P. Estaba previsto soterrar Bellvitge. ¿Se desiste?

R. Por supuesto que no. Las vías de L'Hospitalet tienen que desaparecer todas. Sería absurdo que llegáramos a la conclusión de que en este país en el futuro no se podrán hacer más túneles. Lo que ha pasado tiene un punto de gravedad muy importante, pero de ninguna manera podemos concluir que ya no podemos hacer más túneles. Hay que hacer otro túnel para que las futuras cercanías vayan soterradas, para que de la ciudad desaparezcan estas infraestructuras y para que en la ciudad todos los espacios se puedan incorporar como espacios urbanos a la ciudad.

P. La gente tiene miedo.

R. Yo creo que esto pone de manifiesto otra cosa: que el futuro de las obras públicas cuando se hacen en zonas urbanas tienen que hacerse de modo consorciado. El modelo de "sólo opera el que tiene la competencia" ha resultado negativo. Hay que consorciar. Los futuros túneles no los puede hacer directamente el Ministerio de Fomento, dejando al margen a las otras administraciones. Por tanto, los futuros túneles, que los haga quien los tenga que hacer, y si es Fomento quien tiene que adjudicar la obra, que la adjudique, pero tiene que haber un centro de coordinación, un centro de información y un centro de previsión de posibles incidencias donde estén la Administración autonómica y la Administración local.

P. ¿Y por qué Fomento se resiste?

R. Esto es no enterarse absolutamente de la realidad, es decir, yo no sé si Morlán [Víctor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras] tiene el síndrome de Estocolmo, pero en todo caso los que tienen síntomas de ausentes son los que están en Madrid, es decir, el ministerio. No se puede actuar en una realidad tan compleja si no es con la implicación de la gente que está viviendo en ella. Si yo participo, como Ayuntamiento, yo no digo que yo tenga que estar en la mesa de contratación, pero al final yo conozco la realidad de mi ciudad, conozco los problemas, los pequeños detalles, puedo acabar conociendo, el Ayuntamiento puede acabar conociendo una casa donde hay un problema, un colector o cincuenta mil pequeños detalles, y si hay ahí una mesa para transmitir toda la información se pone en común. Si hubiese habido ese modelo de gestión, seguro que alguien habría dicho: "Estudiemos un modelo B por si un día hay un incidente de este tipo". No es algo tan difícil de pensar.

P. Seguramente, debe de haber dos tipos de impacto: el problema que pueda derivarse de la obra y un segundo, los problemas que origina la movilidad de todo lo aparejado a las obras. Eso, en Sants se vive con gran intensidad. ¿En L'Hospitalet también o menos?

R. En L'Hospitalet se vive con intensidad, pero al principio fue tremendo. La obra sólo pensaba en la obra. Los camiones pensaban que tenían que llegar por cualquier punto de la ciudad. Tuvo un impacto muy grande: en la limpieza, el ruido, el aparcamiento. El Ayuntamiento tomó la iniciativa. Nos pusimos al frente, no de la obra sino de ver cómo podíamos paliar estos problemas. Solicitamos a las entidades del barrio de Gornal que se constituyeran en coordinadora de entidades. Después exigimos a Adif que quincenalmente hubiera una reunión de seguimiento. Sin el incidente

último, los ciudadanos ya habían empezado la cuenta atrás: faltan tres semanas, a ver si se acaban ya las obras y pasa este mal recuerdo. Ahora bien, no siempre la empresa respetó todos los horarios establecidos.

P. ¿Y entonces qué hizo el Ayuntamiento?

R. El Ayuntamiento hizo lo que tenía que hacer. Cada vez que nos llegaba la queja de un vecino, enviar a la policía y parar la obra. Lógicamente, también levantar expedientes, hablar con Adif, y ejercer la autoridad para exigirle que no se trabajara por la noche. Al principio fue muy complejo, porque paraban y a las tres horas volvían a empezar, pero llegó un momento en que Adif también entendió que eso no podía ser.