

El TAV a Girona: els orígens d'una història interminable

?Fa quatre anys que l'alta velocitat ha arribat a la ciutat però encara falta per acabar la llosa del Parc Central i recuperar la plaça Espanya | Els veïns de Sant Narcís continuen vivint un malson per uns treballs que s'han allargat gairebé nou anys | L'Ajuntament de Girona, fart dels incompliments d'Adif, està preparant un memorial de greuges per denunciar-los als tribunals



Les obres al Parc Central, ple de màquines i grues, al 2011 | Roger Zobl / Maite González

Tot i que a l'agost farà nou anys que van començar les obres del TAV, encara estan lluny d'acabar-se. I això, que s'han oblidat pel camí del soterrament del tren convencional i l'enderroc del viaducte, a més de la reposició dels carrers afectats.

Adif calculava que les obres durarien 36 mesos, però a hores d'ara ja en porten 106 i falta una de les peces essencials: el retorn del Parc Central a la ciutat, on fa ja nou anys que els arbres, passejos i jocs es van convertir en màquines, sorra i ciment, molt de ciment.

Els veïns dels carrers més propers a la mal anomenada zona 0 han hagut de conviure amb centenars de tanques, camions, grues, desperfectes, pols i sorolls que no donaven treva ni a les nits, i supliquen que s'acabi d'una vegada per totes el seu particular via crucis. N'estan tan farts que, des de l'agost, el 18 de cada mes penjen crespons negres per reclamar la fi dels treballs.

De fet, Adif ha deixat tants incompliments i greuges a la ciutat, que l'Ajuntament està preparant un memorial per portar l'administrador d'infraestructures ferroviàries als jutjats.

En un reportatge extens, dividit en tres parts, **NacióDigital** repassa els esdeveniments més importants del faraònic trencaclosques del TAV, sense oblidar tot el que han patit els veïns i les promeses incomplertes d'Adif.

I part: Els orígens de la història interminable

Les obres del TAV a Girona han sobreviscut sis ministres de foment. El primer estudi informatiu data de 1998 i preveia aixecar una variant a l'exterior de Girona, aprofitant el corredor de l'autopista i construint un *by-pass* que connectés el tren amb la ciutat. El 2002, després de negociacions amb un ajuntament de Girona liderat per Joaquim Nadal -que ha rebutjat fer declaracions en aquest reportatge-, fan un estudi per fer passar el TAV pel mig de la ciutat, soterrant les dues línies: la convencional i l'alta velocitat. I finalment és el projecte que tira endavant.

L'exministre de Foment, Francisco Álvarez Castro (PP) augurava que l'alta velocitat arribaria a Girona el 2004. Però fins a principis del 2006 no es van fer les prospeccions per definir el traçat i va ser al juny del 2008 quan van arribar les primeres màquines, que van començar desmantellant la plaça Europa. El 18 d'agost d'aquell any van endegar oficialment les obres, que van canviar la fisonomia de la ciutat, especialment la zona de l'estació, que es va omplir de tanques, grues i màquines. Aquell dia el Parc Central va perdre el seu aspecte original, que a hores d'ara pocs gironins recorden amb exactitud i ja hi ha una generació que només l'han conegut ple de ciment.

La Gerunda mesurava uns 100 metres de llargada i 12 de diàmetre. Van caldre diversos camions per transportar-la per peces des del Port de Barcelona

Van desaparèixer centenars d'arbres, els jocs infantils, les pistes de patins i bàsquet, els passejos, un bar amb terrassa, una benzinera i l'antiga estació d'autobusos. Molts carrers i zones de Girona van veure alterat el seu paisatge amb canvis circulatoris, supressió d'aparcaments i tanques protectores per construir les pantalles i pous d'atac que havien de preparar el pas de la tuneladora. Construïda a Alemanya especialment per foradar el subsòl gironí -ple de capes freàtiques, a més de quatre rius-, la tuneladora Gerunda va iniciar el seu particular viatge l'abril del 2010, quan va començar a perforar els tres quilòmetres de túnels de l'alta velocitat que travessen la ciutat de nord a sud.

La Gerunda mesurava uns 100 metres de llargada i 12 metres de diàmetre, i van caldre diversos camions per transportar-la per peces des del Port de Barcelona, alguns dels quals van trigar fins a quatre dies a fer el trajecte Barcelona-Girona perquè havien de circular a 15 km/h. El recorregut que va fer la tuneladora es divideix en dos trams. El primer, que va del polígon industrial Mas Xirgu fins a l'estació soterrada, la Gerunda passava per sota de naus; però el segon tram, entre l'estació i el barri de Fontajau, va foradar sota edificis habitats.



La tuneladora Gerunda perforant el subsòl gironí al 2012 Foto: ACN

"En aquest punt sí que vam patir molt, perquè passava sota les cases" reconeixen l'exalcaldessa de Girona, Anna Pagans i la que llavors era regidora de mobilitat, Isabel Salamanya, que va coordinar el projecte ferroviari durant la seva darrera etapa al govern local. "Estava pendent constantment de cada pas que feia la Gerunda," recorda Salamanya que confessa que "als veïns els dèiem que la tuneladora passaria una hora més tard de la real per, si passava alguna cosa, poder-los informar de seguida". Sortosament, l'únic accident que va provocar el pas de la Gerunda per sota la ciutat va ser una fuga d'escuma bentonita de la tuneladora, que es va colar per un antic pou i va inundar una nau industrial de Mas Xirgu.

Al maig del 2012 Adif muntava les vies a tot el traçat entre Barcelona i la frontera francesa

Prèviament només hi havia hagut un incident relacionat amb les obres del TAV. Va ser al març del 2009 amb l'incendi d'una màquina -una hidrofresa- que va provocar una gran columna de fum al Parc Central i que, malgrat la virulència de les flames, els bombers van aconseguir extingir ràpidament.

Al maig del 2011 va haver-hi eleccions municipals i CiU va guanyar l'alcaldia de Girona, amb Carles Puigdemont al capdavant, i va posar fi a més de 20 anys de mandats socialistes. Primer l'encarregat del projecte ferroviari va ser el regidor Jordi Fàbregas, però després d'uns mesos no gaire afortunats, el va substituir Carles Ribas, que llavors era regidor d'Urbanisme i ara és el responsable de Cultura.

Inauguració soterrada

El 2011 la Gerunda finalitzava l'excavació dels dos túnels urbans i al maig del 2012 Adif muntava les vies a tot el traçat entre Barcelona i la frontera francesa. Tot i que els exministres de Foment José Blanco i Magdalena Álvarez havien promès que el TAV arribaria al 2012, va ser el 8 de gener del 2013 quan el primer tren de l'alta velocitat va recórrer les noves vies.

Mariano Rajoy, el Príncep Felip, el president, Artur Mas, i la ministra de Foment, Ana Pastor, durant el viatge inaugural del tram d'alta velocitat Barcelona-Girona-Figuères el 8 de gener de 2013. Foto: ACN

Va ser una inauguració fugaç encapçalada pel president Artur Mas, el rei Felip VI, el president espanyol Mariano Rajoy i l'alcalde de Girona Carles Puigdemont, acompanyats de ministres, consellers i regidors. Tots els parlaments es van fer al subsòl en un acte molt breu, perquè, de seguida, les autoritats van tornar a Barcelona. En cap moment van treure el cap per la llosa del Parc Central, que lluïa un aspecte desolador, si fa no fa, més o menys com ara.

Un parell de setmanes més tard, els veïns de Sant Narcís deien prou amb una gran concentració que tothom recorda

Una part de la ciutat va rebre amb estupor i ràbia l'estrena de la línia d'alta velocitat sense tenir el Parc Central acabat. Els veïns mai van entendre que comencessin a circular trens si tota la zona continuava empantanegada de màquines i tanques. Tampoc el regidor del projecte ferroviari, Carles Ribas, que no va anar a la inauguració "com a protesta per la deixadesa d'Adif". Tal va ser l'enuig, que molts veïns van iniciar els tràmits per demandar Adif, però no va servir de res. Perquè tots els intents es van quedar en paper mullat, ja que l'administrador ferroviari va negar tots els greuges i desperfectes presentats pels afectats.

Un parell de setmanes més tard, els veïns de Sant Narcís deien prou amb una gran concentració que tothom recorda perquè es van tirar algunes tanques a terra. "La gent estava desesperada", recorda el llavors president de l'Associació de veïns de Sant Narcís, Martí Carreras. Pocs dies després, entraven un escrit a l'ajuntament reclamant que es posés fi a les obres del TAV.

Al març del 2013, van aparèixer goteres a l'estació del TAV i un any després, la pluja va tornar a fer una mala passada a les instal·lacions de l'alta velocitat inundant les vies dues vegades en dos mesos. La primera va ser la nit del 28 al 29 de setembre del 2014 i el servei de trens va estar aturat durant gairebé una setmana perquè havien entrat més de 45 milions de litres d'aigua. Van caldre més de 80 tècnics i la intervenció dels bombers i de l'exèrcit espanyol per solucionar-ho.



*Els cossos d'emergències retirant milions de litres d'aigua de l'interior del túnel del TAV a Girona al 2014.
Foto: ACN*

Primer Adif va atribuir l'incident a un col·lapse del clavegueram per les fortes pluges, però els tècnics de l'Ajuntament, els Bombers i el Col·legi d'Enginyers de Camins van contradir-lo assegurant que era culpa de la caiguda d'un petit mur de totxana, que separava el pou d'atac del riu Güell i la riera de la Pabordia. El gestor d'infraestructures va reconèixer l'error i va intentar arreglar-ho construint un mur de maó. L'ajuntament va advertir que no n'hi hauria prou, i el 30 de novembre l'aigua va tornar a inundar les vies. Finalment, Foment va donar l'ordre d'actuar amb rigor i unes setmanes més tard posaven solució al problema.

El nyap Central

La majoria de viatgers, quan arriben en tren o autobús a Girona, només veuen la part de l'estació que dona a la plaça Espanya. Pocs s'han adonat del paisatge vergonyós que ofereix el que va ser el Parc Central, que a hores d'ara -8 anys i 10 mesos després de l'inici de les obres- continua empantanegat i sense data clara de finalització. Ha estat una de les actuacions més llargues i desesperants del faraònic projecte.

Durant l'etapa d'Anna Pagans com alcaldessa, en algun moment els representants del gestor d'infraestructures van parlar d'aprofitar la reposició del Parc Central per construir un edifici per locals comercials, tres blocs de dotze pisos i dos blocs més de vuit plantes, però segons l'exalcaldessa ràpidament els van parar els peus. "Van començar a parlar de com aprofitar els terrenys del Parc Central... Volien treure'n profit, aconseguir rendes... Una mica a la babalà". I Salamanya afegeix que "els vam deixar clar que acceptàvem el projecte de l'alta velocitat però no a canvi de tornes".

La majoria de viatgers, quan arriben en tren o autobús a Girona, només veuen la part de l'estació que dóna a la plaça Espanya

I segons l'exalcaldessa i exregidora, durant el seu mandat mai es va tornar a parlar sobre la reposició del Parc Central però sempre es va deixar clar que Adif n'assumiria els costos. De fet, en els seus darrers mesos de mandat, van redactar un concurs públic per aconseguir les 10 millors propostes per reconstruir l'antic parc. Però el canvi de govern municipal va fer que mai s'arribés a convocar.



Imatge del Parc Central, abans de l'inici de les obres, amb el bar al centre i la gasolinera a la dreta Foto: Roger Zobl / Maite González

Entre el 2011 i el 2015, el llavors alcalde, Carles Puigdemont, va intentar posar fil a l'agulla però tampoc va aconseguir-ho. A l'abril del 2013 presentaven davant la ciutadania un projecte de reposició, que també van entregar a Adif, però no el va fer servir i va preferir redactar-ne un de propi i canviant els límits de la reconstrucció. "Al·legaven que només arreglarien l'espai delimitat per les tanques" detalla el tècnic de l'ajuntament que fa el seguiment de les obres, Josep Arjona. "Però les tanques ja s'havien mogut i si abans estaven a 70 cm dels edificis, ara eren 2 m; i hi havia carrers que encara es veien els forats" però el gestor ferroviari "va negar-se a reposar fora de les tanques".

Entre el 2011 i el 2015, el llavors alcalde, Carles Puigdemont, va intentar posar fil a l'agulla però tampoc va aconseguir-ho

Així que, malgrat els compromisos adquirits per Adif anys enrera, finalment va ser l'ajuntament qui va haver d'invertir prop de tres milions perquè el carrer Josep Maria Gironella i les places Montserrat i Joan Brossa recuperessin el seu aspecte original. "La prioritat era arreglar la situació pels veïns, després ja reclamarem via judicial els incompliments" apunta el regidor del projecte ferroviari, Carles Ribas. Al febrer del 2015 tots tres espais estaven acabats.

Segons el regidor, entre el 2013 i el 2016 pràcticament no es va actuar en tota la llosa per diversos factors. Per una banda, perquè "es van celebrar diverses eleccions que anaven frenant el projecte" i després es van produir les detencions de responsables d'Adif acusats de presumpta malversació de fons públics. Sense oblidar el ball d'alcaldes a la ciutat de Girona, amb el nomenament de Puigdemont com a president, Albert Ballesta va ser l'alcalde durant una cinquantena de dies, per després passar la batuta a l'actual, Marta Madrenas.

Una sèrie d'esdeveniments polítics i judicials que van deixar en un calaix les obres de reposició del Parc Central. "Feien moltes promeses però després es quedava aturat amb excuses burocràtiques" lamenta Ribas. Després de resoldre una baixa temerària que es va produir en el primer concurs i que va tenir encallades les obres dos mesos i mig, a l'abril del 2016 es van adjudicar, tot i que no van començar fins al desembre per desavinences entre Adif i l'ajuntament.

El motiu: l'enderroc del *finger*, el passadís que connecta l'estació del convencional amb l'edifici satèl·lit de l'alta velocitat. Una construcció que al principi havia de desaparèixer juntament amb l'edifici satèl·lit i l'actual estació, perquè s'havia de construir una nova estació que acollís l'alta velocitat, el tren convencional i els autobusos. Però amb la desaparició del soterrament del convencional, també va desaparèixer aquest projecte. Així que l'edifici satèl·lit i el *finger* van passar de ser provisionals per convertir-se en definitius.



Una noia passa amb bici pel parc central, davant de l'estació de l'alta velocitat i el finger al fons. Foto: Adrià Costa

Després de mesos de discussions, finalment serà l'ajuntament qui assumirà el cost d'enderrocar-lo. "No podem deixar el passadís tal com està ara perquè parteix tot el Parc Central per la meitat, quan hauria de ser un espai diàfan" lamenta el regidor Ribas que puntualitza que van acceptar assumir el cost "perquè Adif es negava a acabar els treballs de la llosa si no ho pagàvem nosaltres.... i a sobre volien els diners per avançat!".

"Feien moltes promeses però després es quedava aturat amb excuses burocràtiques", apunta Carles Ribas

Però, per si fos poc, al cap d'unes setmanes de l'inici dels treballs -que s'havien d'acabar a l'abril del 2017-, els tècnics de l'ajuntament van detectar un alentiment en les obres i van començar a sospitar. Al mes de febrer, l'alcaldesa Marta Madrenas admetia en el ple que creien "que Adif havia aturat les obres al Parc Central". I apuntava a una sèrie d'actuacions previstes en el projecte de l'administrador que incomplien la normativa municipal.

Després d'anar a Madrid per reunir-se amb representants d'Adif, Madrenas i Ribas van tornar amb un cronograma que marcava al calendari com es corregirien el llistat de mancances. Entre d'altres, s'han de finalitzar les sortides d'emergència, construir una xarxa de recollida d'aigües de la pluja o acabar dues reixes de ventilació.

Una de les grans assignatures pendents són les mesures addicionals de protecció civil i seguretat del túnel. I és que fa quatre anys que passen els trens d'alta velocitat, però la instal·lació no està integrada a la xarxa Rescat de Protecció Civil perquè falta acabar dues sortides d'emergències i instal·lar els sistemes de comunicació. "És intolerable que no hagin acabat les sortides d'emergències si fa anys que passen trens!" critica el director d'Interior a Girona, Albert Ballesta. "Han d'acabar les escales, ara hi ha les que van fer durant les obres i, òbviament, no són les més adients per sortir en el cas d'una emergència" detalla. Sobre la segona tasca pendent, explica que sense uns sistemes de comunicació, "els cossos d'emergència no poden comunicar-se entre ells per ràdio i estan més desprotegits".

Segons aquest calendari, la nova data de finalització és al desembre de 2017. Només el temps dirà si aquesta vegada es compliran els terminis i si algun dia la ciutat recuperarà l'espai que va perdre fa 9 anys.



Les obres al voltant de l'estació, a finals d'aquest més de maig. Foto: Adrià Costa