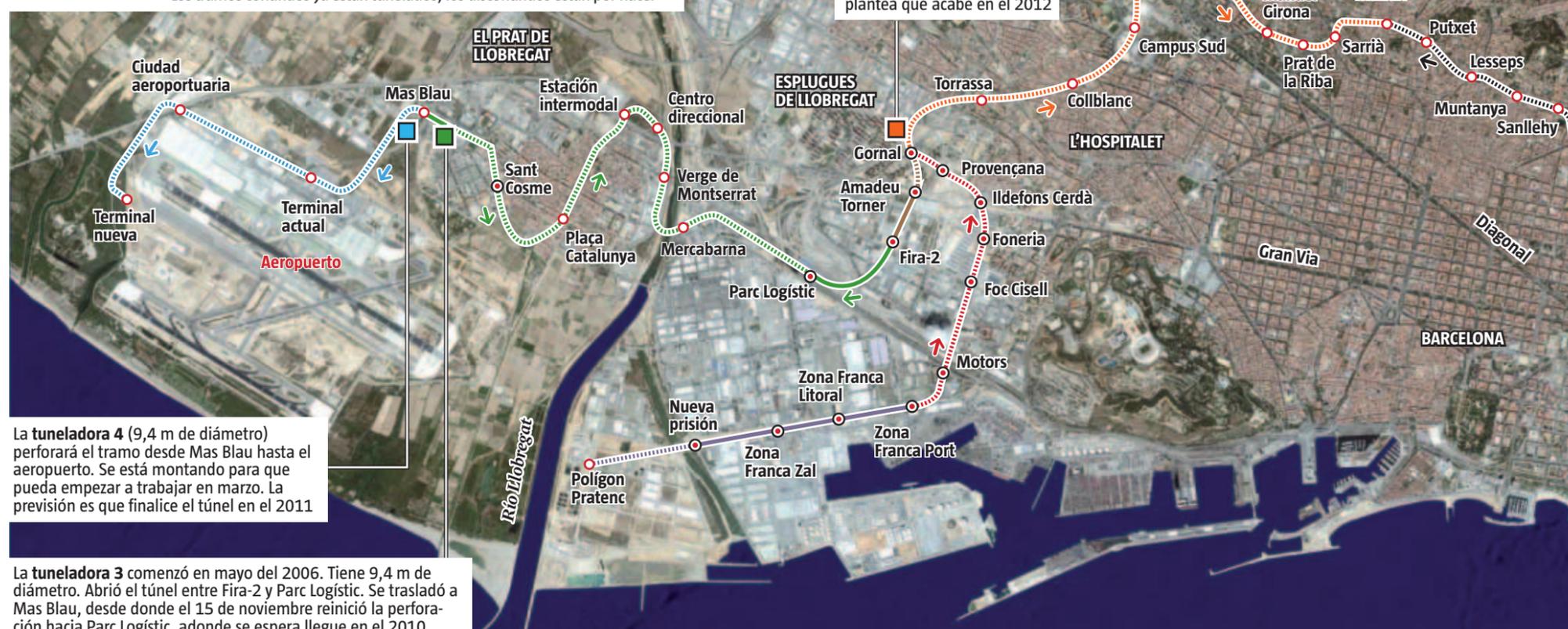


INFRAESTRUCTURAS

En la construcción de la línea 9 se emplean tres tuneladoras grandes y dos pequeñas



FUENTE: Google Earth

Línea 9 al ralentí en El Prat

La tuneladora extrema la precaución para superar las dificultades del subsuelo y no dañar los edificios

RAÚL MONTILLA / ÓSCAR MUÑOZ
El Prat / Barcelona

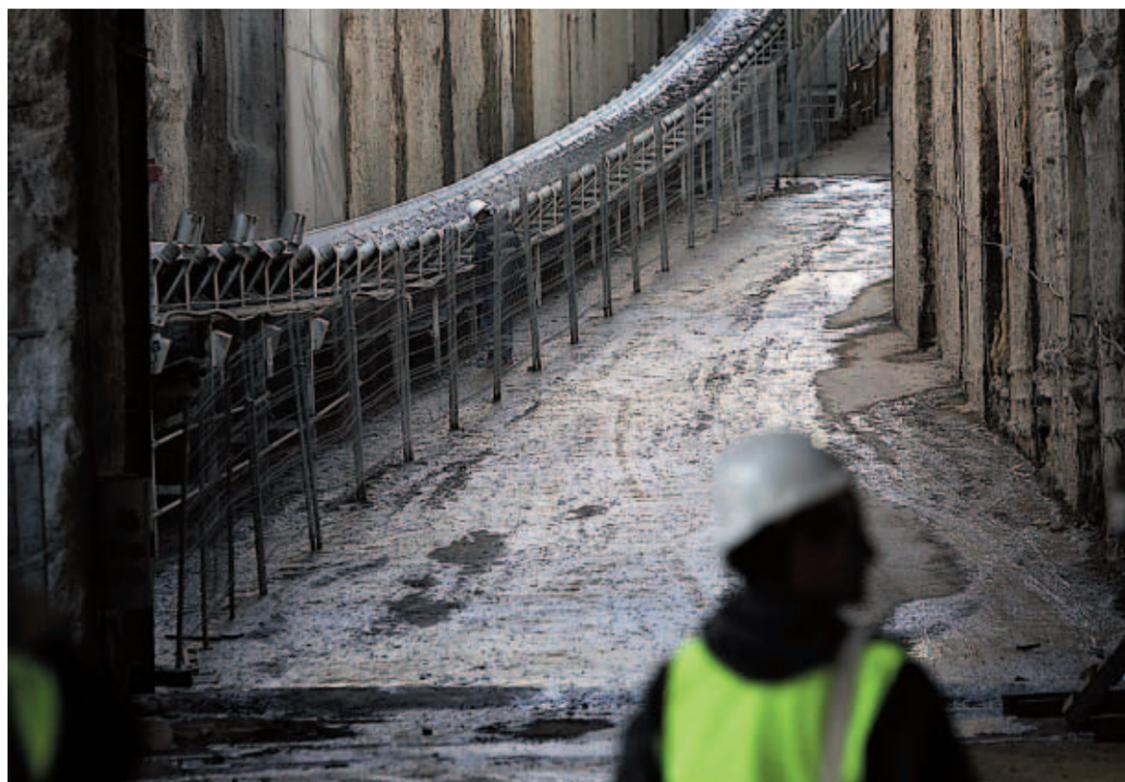
La Generalitat no quiere ni un nuevo Carmel ni tampoco un culebrón de socavones en el metro como el que se ha sufrido con las obras del AVE. El secretario de Mobilitat, Manel Nadal, aseguró ayer en el transcurso de una visita a las obras de la línea 9 de El Prat que, en esta infraestructura, primará la prudencia. Las dificultades objetivas de los tramos del extremo Llobregat—subsuelo complicado y paso bajo zonas densamente pobladas—obligan a extremar la precaución.

Tanto es así, que no hay calendario oficial de finalización de las obras en esta zona. Por el momento, sólo se ha fijado la puesta en servicio del otro extremo de la línea, el del Besòs, que enlaza Can Zam (Santa Coloma) y Gorg (Badalona)

con Sagrera Meridiana. Se abrirá en tres fases: septiembre del 2009, diciembre del 2009 y marzo del 2010. Para el resto de la L9, sólo existen, como mucho, previsiones todavía poco precisas que sitúan la finalización, según los tramos, entre el 2010 y el 2012.

En el trazado de El Prat que se perfora con tuneladora se tiene idéntico cuidado que el observado un poco más arriba, entre Fira-2 y Gornal, que se construye entre pantallas y en mina. Tal como informó *La Vanguardia* en la edición del 9/XI/2007, este último es el mismo método que el que se utiliza a muy pocos metros de distancia para el AVE y que tantos problemas ha comportado. En el caso de la L9, las incidencias han sido mínimas. No tener calendario permite no correr más de la cuenta.

El 15 de noviembre, la tercera máquina perforadora de la L9 comenzó a perforar desde Mas Blau hacia Parc Logístic. "Tenemos varios meses por delante antes de llegar a la zona de las viviendas—explicó ayer Manel Nadal en el pozo de ataque—, trabajamos en un territorio muy sensible también a cau-



La cola de la perforadora. Vista de la parte trasera de la tuneladora de El Prat, ayer por la mañana, desde el pozo de ataque de Mas Blau

El proyecto acumula retrasos de más de seis años

La que fue bautizada como "la línea de metro más larga de Europa", la L9, ha sufrido innumerables retrasos. Tuneladoras averiadas o causantes de grietas, paralización de los trabajos por modificación de proyectos, cuando existían, y otros tan sorprendentes como la detección de que los cimientos de un edificio de Sant Andreu eran más profundos de lo que se constaba en los planos, lo que obligó a desviar el trazado. A todo ello, se suma el reestudio geológico del tra-

mo central, de unos 10 kilómetros (el doble que el del AVE bajo el Eixample). Tantas demoras han supuesto que el proyecto, aprobado en mayo del 2001 por el Govern de Jordi Pujol, haya tenido que variar sus *timings* de manera periódica. La primera meta era tener el extremo del Besòs el 2004. Dos infraestructuras clave, la L9 y la alta velocidad, llegarían a la vez ese año, el del Fòrum, a la Sagrera. A la estación, al tren veloz y al metro aún se les espera. Las

obras de la línea arrancaron finalmente el 2003 en Badalona y Santa Coloma. Ya entonces se retocó el calendario. Este tramo ya no se abriría en el 2004 sino en el 2005. Después fue el 2006, el 2007 y el 2008. El pasado septiembre se fijó entre el 2009 y el 2010. El conseller Joaquim Nadal asegura que se esta vez sí se cumplirá. Y para el resto de la L9, el abanico ha ido entre el 2007 y el 2012, aunque ya hay quien dice que habrá que esperar al 2013. El tiempo dirá.