



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 21-6-2007

Elaborat per

CatPress serveis de comunicació

EL PROYECTO PODRÍA EJECUTARSE EN 2008

Nestlé planea la construcción de una nueva planta en Girona o Reus

El centro de producción permitirá a la multinacional entrar en un nuevo negocio en España, cuyo lanzamiento está previsto para el próximo mes de septiembre.

S. SABORIT. Barcelona

El director general de Nestlé España, Laurent Freixe, anunció ayer que la multinacional proyecta la puesta en marcha de un nueva fábrica en Catalunya que permitirá a la empresa entrar en un "nuevo negocio". En un tono de misterio, Freixe no quiso dar prácticamente detalles del proyecto, aunque señaló que el lanzamiento está previsto para septiembre. "Es un nuevo modelo de negocio, algo que no existe en España", afirmó el ejecutivo, que no cuantificó el presupuesto de la planta.

Según Freixe, la inversión podría materializarse en 2008, en función de la aceptación que la novedad tenga en el mercado. "La decisión está pendiente de ser aprobada en Suiza", explicó el directivo francés, que en enero sustituyó a Josep Arcas en la dirección general del grupo.

La nueva planta de Nestlé se ubicará en unos terrenos anexos a uno de los cinco centros de producción que el



Laurent Freixe
sustituyó el
pasado enero
a Josep Arcas
en la dirección
general de
Nestlé en
España.

grupo tiene en Catalunya. Dos de estas instalaciones se dedican al envasado de agua mineral y otra es la planta de yogures de Viladecans (Baix Llobregat), que ahora depende de la empresa conjunta que Nestlé creó el pasado año con Lactalis. Las otras dos fábricas se dedican a la

producción de café soluble (Nescafé) y café tostado (Bonka) y se encuentran en Girona (Gironès) y en Reus (Baix Camp), respectivamente. Fuentes del mercado aseguran que lo más probable es que el nuevo negocio de Nestlé esté relacionado con el mundo del café.

En este sentido, una de las opciones que se barajan es el lanzamiento en España de Nescafé Dolce Gusto, un sistema de café en cápsulas similar al de Nespresso, pero para un mercado más masivo. La multinacional lanzó el concepto en 2006 en Suiza, Reino Unido y Alemania y, ahora, podría probar suerte en el mercado español.

De fabricar este producto, la planta abastecería tanto a España como a otros países europeos. Al tratarse de un producto con marca Nescafé lo más probable es que la inversión se realice en Girona, donde Nestlé tiene uno de sus dos centros mundiales de descafeinación de café verde.

Nestlé España facturó 1.852 millones en 2006, cifra que este año crecerá un 5%. El objetivo es facturar 2.000 millones en 2008 y crecer, especialmente, en el negocio de la nutrición, tras la compra de una división de Novartis. "Uno de mis principales objetivos es reforzar Nestlé como una empresa de salud, nutrición y bienestar", afirmó Freixe.

LAS NOTICIAS DE LOS AGENTES DE LA PROPIEDAD INMOBILIARIA

PUNTO DE VISTA

La Ley de Suelo combatirá el urbanismo descontrolado

La Ministra de Vivienda inaugura el seminario 'Impactos colaterales del urbanismo descontrolado' en Santander. La Ley de Suelo, que entrará en vigor el próximo 1 de julio, se expondrá al análisis de destacados profesores universitarios, economistas y juristas.

La Ministra de Vivienda, María Antonia Trujillo, ha inaugurado en Santander el seminario *'Impactos colaterales del urbanismo descontrolado'*, que dirige el Fiscal de Sala del Tribunal Supremo, José Antonio Martín Pallín, y que va a desarrollarse hasta mañana en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo.

María Antonia Trujillo ha explicado durante su intervención la profunda preocupación por el presente y el futuro del urbanismo en nuestro país que, desde el Ministerio de Vivienda, se comparte con los organizadores y participantes en este seminario. La Ministra ha reconocido que el desarrollo de nuestras ciudades es algo necesario y que tiene efectos muy positivos en el conjunto de la economía, en el nivel de empleo y en la calidad de vida de aquellos que las habitan. "Sin embargo, en demasiadas ocasiones, este desarrollo no responde a una necesidad real de la ciudadanía, sino a intereses inmobiliarios que no contribuyen a mejorar la situación de los ciudadanos".

"Estas situaciones provocan un grave quebranto para la credibilidad de las administraciones públicas, ya que el ciudadano identifica urbanismo con la idea de corrupción", señaló Trujillo.

La Ministra de Vivienda explicó los

ponentes de la nueva Ley de Suelo, que entrará en vigor el próximo 1 de julio, durante su intervención en la inauguración de este seminario. Destacó que esta Ley asentará las políticas urbanas sobre principios como el de sostenibilidad, sometiendo los instrumentos de ordenación territorial y urbanística a evaluación medioambiental y estableciendo criterios básicos de utilización del suelo como la accesibilidad universal, la eficiencia energética, prevención y protección contra la contaminación o garantía de suministro de agua.

Sostenibilidad

María Antonia Trujillo recordó además las novedades que aporta la Ley de Suelo en relación a los nuevos criterios de valoración del suelo y las medidas de transparencia que van encaminadas a dificultar actuaciones corruptas.

La Ministra concluyó su intervención poniendo de manifiesto el compromiso del Gobierno por acabar con el urbanismo descontrolado: "Este tipo de urbanismo debe ser combatido por todos para garantizar el derecho constitucional de todos los ciudadanos a una vivienda digna y a un entorno medioambiental y socialmente sostenible".

En el seminario participan destacados profesores universitarios, economistas y juristas de nuestro país, como Antonio Vercher, Fiscal Jefe de Medio Ambiente y Urbanismo del Tribunal Supremo; Emilio Ontiveros, Catedrático de Economía de la Empresa de la Universidad Autónoma de Madrid; José María Paz, Fiscal de Sala del Tribunal Supremo; Luciano Parejo, Catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad Carlos III de Madrid; Clemente Auger, Magistrado emérito de la Sala I del Tribunal Supremo.

El seminario, que tiene una semana de duración, analiza el papel del urbanismo en nuestra sociedad desde múltiples puntos de vista: como factor de desarrollo económico y motor en la creación de empleo, pero también desde la perspectiva de sus impactos en el medioambiente, sobre el territorio o el desarrollo demográfico. El propósito del curso es abordar el fenómeno del urbanismo como motor de corrupción, un factor explosivo que se irradia en muchas direcciones. Además se analizarán las diferentes normativas urbanísticas y las leyes del suelo que se han aprobado en nuestro país. La Ley de Suelo aprobada por las Cortes Generales el pasado 10 de mayo será también objeto de análisis y debate.

El Incasol invierte en pisos sociales 530 millones de las fianzas de los alquileres

La promotora del Gobierno destina los depósitos a financiar viviendas y rehabilitación

CLARA BLANCH, Barcelona

El Incasol, la promotora del Gobierno de la Generalitat, invierte la mayor parte del importe que los inquilinos depositan en concepto de fianzas de sus contratos de

alquiler en promover viviendas protegidas también de alquiler, rehabilitar barrios y dar préstamos a las empresas que hacen pisos sociales. De los 714 millones de euros procedentes de fianzas que a finales del año pasado tenía depositados, 110

están en depósito por si hubiera que devolverlos, y los 604 restantes están invertidos en promoción y préstamos a promotoras públicas (531) y en rehabilitación (73).

Aemás de promover viviendas sociales, el Instituto Catalán del Suelo (Incasol) es el depositario de las fianzas que cualquier ciudadano abona cuando alquila un piso. De hecho, los ciudadanos las depositan en las Cámaras de la Propiedad Urbana que hay por el territorio y, en virtud de un convenio, las gestiona el Incasol. Sólo el año pasado, la empresa pública recibió en depósito 68 millones de euros. A finales de diciembre, el saldo total de depósitos ascendía a 714 millones. Un dineral si se tiene en cuenta que sólo en 2007 la inversión prevista por el organismo en promoción de vivienda y rehabilitación de barrios es de 191 millones de euros, según fuentes del propio Incasol.

Tal y como contempla la ley, el Instituto Catalán del Suelo "debe destinar el importe de las fianzas que tenga en depósito a inversiones para la construcción pública de viviendas, con una atención especial a las promociones en régimen de alquiler, y a actuaciones directas en núcleos antiguos o sujetos a un proceso de renovación urbana". Siempre, dice la ley, reservando un mínimo del 10% del total para garantizar la devolución de fianzas si se producen cancelaciones en los contratos de arrendamiento.

Con esta premisa, los números son los que siguen. De los 714 totales, 110 están en depósito y los 604 restantes, invertidos en políticas de vivienda. De todas las inversiones es especialmente llamativa la que corresponde a viviendas de alquiler, 329 euros. Además, siguiendo la normativa, deben ser alquileres sociales para las población con las rentas más bajas.

Esta política refuerza la línea que persigue el Pacto por la Vivienda 2007-2016, que prevé que el 40% de las viviendas sociales que se construyan sean de alquiler.



Pisos sociales de alquiler en la confluencia entre las calles de Lancaster y Nou de la Rambla. / JORDI ROVIRALTA

Hereu reclama a Montilla más vivienda protegida y el área metropolitana

EL PAÍS, Barcelona

El alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, se entrevistó ayer con el presidente de la Generalitat, José Montilla, y le reclamó una mayor implicación del Ejecutivo autónomo en la construcción de vivienda en régimen de protección oficial dentro de la ciudad de Barcelona.

Hereu recordó a Montilla la capacidad del Instituto Catalán del Suelo (Incasol) para comprar suelo en el que construir pisos públicos. El alcalde señaló que en Barcelona, pese a ser una ciudad "densa", se puede "comprar suelo" para

pisos de protección oficial. En este sentido, citó los barrios que en la actualidad se están construyendo en la ciudad en los cuales habrá un elevado porcentaje de vivienda pública. El alcalde afirmó que, aunque no sólo el Incasol tiene que comprar vivienda, éste debería hacer aportaciones para vivienda pública en la ciudad de Barcelona.

Durante el encuentro ambos trataron sobre el compromiso del Gobierno catalán de aprobar en esta legislatura la norma que permita la recuperación de un gobierno metro-

politano, disuelto en 1987 por el Parlament cuando CiU tenía mayoría suficiente.

Montilla y Hereu hablaron también del despliegue de los Mossos d'Esquadra y de la necesidad de reforzar su presencia una vez éste haya terminado, en 2009. Hasta entonces, explicó Hereu, se reforzarán las patrullas de la Guardia Urbana en la ciudad.

El transporte público fue otro de los asuntos analizados, tanto en lo que se refiere a la necesidad de mejorar metro y autobuses como en lo referente a Cercanías.

La vivienda usada sube el 4% en Barcelona, mientras que los arrendamientos se disparan el 18%

C. B. / LL. P., Barcelona

El precio de la vivienda usada de compra sigue el proceso de desaceleración que arrancó a finales del año pasado y en el conjunto de Barcelona subió en el último trimestre el 4%, de acuerdo con los datos de la red de establecimientos Comprarcasa de los Agentes de la Propiedad Inmobiliaria (Aipi). Sin embargo, los alquileres suben disparados. El precio medio de un piso en régimen de arrendamiento en la capital catalana es de 966,07 euros, el 17,85% más que el año pasado, según la Cámara de la Propiedad Urbana de Barcelona.

Los números de los Aipi reflejan continuidad en la tónica que arrancó en verano pasado: comienzan a bajar algunos dígitos los barrios más caros, donde los precios ya no pueden subir más y la gente prefiere ceder para colocar sus pisos; mientras siguen subiendo, y bastante, en los distritos más baratos, los que todavía tienen margen para crecer. Así, en el último trimestre ha subido un 10% Nou Barris (el distrito más barato, que lleva una subida interanual acumulada del 28%). También es notable el aumento de la Zona Alta (un 6%). Se debe a la inclusión del barrio

de Pedralbes en el distrito de Sarrià-Sant Gervasi. También sigue creciendo el Eixample, mientras los precios se mantienen estables en Ciutat Vella, Sant Martí, Gràcia y Horta-Guinardó. Los distritos donde los precios de la segunda mano bajan son Les Corts, Sant Martí y Sant Andreu.

De media, el metro cuadrado cuesta en la ciudad 5.179 euros. Sólo el 4% respectivo a hace tres meses, pero el 8% más que hace un año.

En el mercado del alquiler, durante el primer trimestre de 2007 el parque se incrementó en la capital catalana. Hubo 6.234

contratos nuevos y 2.236 bajas. Según la Cámara, hay más alquileres, pero la proporción sigue bajando porque se construyen más pisos de compra.

Según el informe de la entidad, los precios han subido en todos los distritos de Barcelona salvo Nou Barris, zona en la que crecen más los pisos de compra y donde han caído un 4,7% respecto al primer trimestre de 2006. Los distritos que más han subido son los más caros. Les Corts, cuyo alquiler medio alcanza los 1.259 euros (un 35% más que en 2006), Sarrià-Sant Gervasi (29%), el Eixample (23%) y Gràcia (22%).

LLEIDA
Detención de un presunto asesino
Los Mossos detienen al presunto asesino del joven tiroteado en Lleida en noviembre
PÁGINA 4

SEGURIDAD
El vídeo de Les Corts
Los mossos dicen que redujeron al detenido siguiendo las normas
PÁGINA 5

TRÁFICO
Caos en el nudo de la Trinitat
Un choque de tres camiones en el nudo de la Trinitat atrapa a 30.000 vehículos
PÁGINA 6



GENTE
Luz Casal explica su enfermedad
En un comunicado en su web, la cantante explica su lucha contra el cáncer y cómo la ha cambiado
PÁGINA 13

EL TIEMPO
Sol, calor y bochorno
El verano empieza con sol, calor y un ambiente muy bochornoso en la costa
PÁGINA 16

Cerrado por vibraciones

EL ACONDICIONAMIENTO DE LA LÍNEA 4 DEJA DOS MESES SIN SERVICIO GRAN PARTE DE SU TRAMO PLAYERO

F. PEIRÓN / Ó. MUÑOZ | BARCELONA

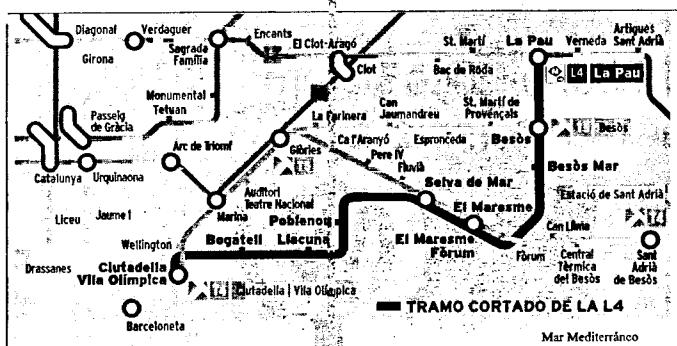
Desplazarse en metro esta noche es difícil hasta el litoral de Barcelona será algo más difícil a partir del próximo 26 de junio y hasta el 26 de agosto. El tramo de la línea 4 comprendido entre Ciutadella y la estación terminal, La Pau, permanecerá cerrado estos dos meses para poder afrontar las tareas de acondicionamiento del túnel de cara a eliminar las vibraciones que durante muchos años ha sido el caballo de batalla de los vecinos de esta zona del distrito de Sant Martí, en especial del barrio del Poblenou. Las pancartas *hablaron* en los balcones y las ventanas mucho antes de que se generara el síndrome por el hundimiento del Carmel.

Una flota de autobuses ofrecerá un servicio alternativo para cubrir este trayecto, con la misma frecuencia que el metro, aunque, inevitablemente, esta situación causará molestias a los usuarios. Otra opción para acceder a la zona litoral más cercana al Besós es usar el Trambesós. La T4, procedente de Ciutadella-Vila Olímpica y de Glòries, transcurra por la Diagonal y tiene parada en el Fòrum. También puede tomarse la línea 2 del metro, aparecer en una de las estaciones de la rambla Guipúzcoa (Bac de Roda, Sant Martí o La Pau) y bajar a las playas en autobús.

La megafonía del suburbano empezó ayer a anunciar este relevante corte ferroviario en la línea amarilla por la cantidad de viajeros que se verán afectados. Pese a que las dos paradas playeras centrales -Barceloneta y Ciutadella-Vila Olímpica, donde concluirá el viaje estas semanas- quedan a salvo, el tramo incluye estaciones tan populares como Bogatell, Llacuna, Poblenou, Selva de Mar, Maresme Fòrum, Besós Mar, Besós y La Pau. La mayoría de ellas da acceso a las playas, además de atender la demanda de un área con mucha movilidad por desplazamientos laborales y turísticos. El Fòrum, uno de los enclaves de ocio diurno y, en especial, nocturno poten-



La parada de El Maresme-Fòrum se encuentra en medio de la zona afectada por las reformas



ciados por el Ayuntamiento -incluso como alternativa para descongestionar las fiestas de Gràcia-, se encuentra en medio de esta intervención casi de orfebrería si se valoran las diversas soluciones ensayadas que han sido descartadas.

Estos trabajos, que tienen un coste total algo por encima de los siete millones de euros, se iniciaron a principios de año. Sólo se realizarán en horario nocturno, una vez concluido el servicio, puesto que estaban circunscritos exclusivamente a las estaciones de Bogatell, Llacuna, Poblenou y Selva de Mar, que es el tramo concreto en el que se lleva a cabo esta reforma. Una afectación tan centrada en

TRABAJOS EN EL TÚNEL

Las obras que tratan de aminorar las vibraciones llegan al túnel y obligan a cortar la circulación de trenes

MILES DE AFECTADOS

El tramo que se cierra el martes es muy utilizado por motivos laborales, de ocio y también por los turistas

las cavernas y en horario *after hours* hacia que en lo único que se podía percibir este proceso de rehabilitación era en la velocidad de los trenes. Los convoyes reducían la marcha cuando pasaban por esas cuatro estaciones.

Peró ahora, a partir del próximo martes, llega el momento de atacar el túnel que enlaza entre ellas. Esta nueva situación hace inviable que las obras se desarrollen exclusivamente en horario nocturno. El corte del servicio se prolonga, por razones técnicas, a la parada anterior y a las posteriores del tramo en cuestión puesto que los inconvenientes que se crearian a los usuarios por bajar, subir a un autobús y

CONTINÚA EN LA PÁGINA 2

Fomento pide a los partidos que no retrasen más el AVE

JAUME V. AROCA | MADRID

El secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, pidió ayer que los grupos políticos catalanes colaboren para lograr que el AVE ultime la construcción de su recorrido en Catalunya en el 2012. "Cualquier variación en el trazado –advirtió– demorará la obra" todavía más. El ministerio no aceptará ningún cambio que implique un retraso, esa es la posición defendida ayer categoricamente por el secretario de Estado.

Morlán respondió de este modo a la polémica suscitada en Barcelona en torno al túnel que atravesará el

El Gobierno teme una batalla política y jurídica que pueda paralizar las obras del túnel que ha de cruzar el Eixample

Eixample desde Sants hasta la Sagrera, al conflicto similar sobre el paso de esta línea por el centro de Girona y al recurso interpuesto por el municipio de Bascara contra el trazado definido por Fomento. El ministerio teme sobre todo una batalla jurídica, alentada por la nueva estrategia de los grupos de la oposición en el Ayuntamiento, que pue-
da paralizar la obra en Barcelona.

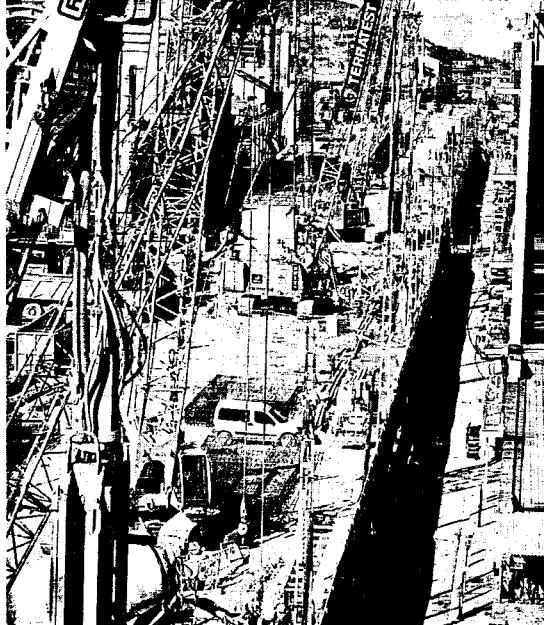
El secretario de Estado sostuvo en la comisión un duro enfrenta-

miento con los portavoces de CiU y PP, Jordi Jané y Dolors Nadal, quienes le reprocharon el retraso en la obra, cuya inauguración estaba prevista para el 2009 y que se ha pospuesto hasta el 2012. También ERC e ICV le criticaron por ello.

Morlán atribuyó precisamente el retraso a que los dos gobiernos de España y Catalunya "no hicieron los deberes" desde que, en el 2000, se pactó el trazado definitivo de la línea de ancho internacional en Catalunya. Precisó que el actual Gobierno ha debido vencer la oposición de ayuntamientos y colectivos en diversos puntos del trazado entre los que señaló Barcelona, Montcada, Montmeló, Girona o el tramo que afecta al término municipal de Bascara. Las soluciones acordadas en algunos de estos tramos han significado la redacción de nuevos proyectos, informes de impacto de los que se han derivado, en diversos casos, incrementos sustanciales de las inversiones previstas en el proyecto inicial. Todo ello para concluir que estos trabajos estaban pendientes cuando él asumió en el 2004 su cargo, razón por la cual, concluyó, las obras llevan el retraso anunciado días atrás. Todos los tramos hasta la frontera estarán en obras en el 2008.

El secretario de Estado recordó además a los portavoces de PP y CiU que fueron dos gobiernos presididos por ambos partidos quienes dieron el visto bueno a las dos travessías subterráneas de Barcelona y Girona que ahora rechazan.

En esta línea aseguró que el ministerio ha fijado como principal prioridad la seguridad. "El proyecto del



Obras del AVE a su paso por El Prat de Llobregat

El tren, hasta un 6% más caro

■ Renfe prevé en su plan estratégico hasta el 2010 subir los precios de los servicios con carácter público de cercanías y media distancia entre el 6% y el 5%, respectivamente. En el caso de los de larga distancia y alta velocidad (AVE) la revisión anual es de alrededor del 4%. Las tarifas de la línea Madrid-Barcelona aún no se han determinado. Con estos incrementos pretende alcanzar un balance positivo y sin aportación estatal en el 2010. Para este horizonte está prevista la apertura a la competencia del transporte en tren de viajeros.

túnel de Barcelona evita pasar por debajo de ninguna vivienda". De ahí los 32 meses de construcción para la travesía del Eixample o, también, los 32 meses destinados a Girona o la compleja solución técnica –avalada, aseguró, por técnicos externos– para garantizar la estabilidad de la Sagrada Familia.

Morlán no quiso aceptar la propuesta de Jordi Jané para celebrar una cumbre que estudie la viabilidad del traslado de la línea del AVE al Vallès. Esta propuesta desató un encendido debate doméstico entre el diputado de CiU y la del PSC, Tere- sa Cunillera.

CiU preguntó al Gobierno sobre la cuantía de las indemnizaciones que los gobiernos de Francia y España deberán pagar al consorcio TPFerro que está construyendo el tramo entre Figueres y Perpiñán y que estará terminado tres años antes de que circulen los trenes en la línea Barcelona-Figueres. Morlán dijo que es imposible precisar cuánto costará la demora. ■

Los técnicos han probado cinco sistemas distintos para reducir los temblores

VIENE DE LA PÁGINA 1
volver al metro serían muchos más que la alternativa adoptada por TMB de estirar la interrupción hasta el final, hasta La Pau.

Los trabajos consisten en levantar un tramo doble de vía de 2,4 kilómetros y sustituir las traviesas, que, además, dejarán de tener unas sujeciones rígidas y pondrán otras con enganches elásticos para amortiguar el impacto. También se reducirán las distancias entre traviesas, se cambiarán los rieles por otros más pesados y se renovará el balasto. El operativo organizado para

este acondicionamiento permitirá combatir las filtraciones de agua.

El hecho de que la línea discurre a poca profundidad y de que está cerca del mar son dos factores de gran influencia en estas filtraciones. La solución consiste en colocar un filtro geotextil que impermeabilizará la base del túnel, se reparará el sistema de drenaje y se construirán canalizaciones de evacuación.

Pero los problemas no son sólo de infraestructura. La antigüedad del material móvil que circula por la L4, que tiene 30 años, acrecienta el nivel de las vibraciones. La incorporación de 15 trenes de la serie 2100,

procedentes de la L2, fabricados a finales de los 90 y que tienen menor fricción sobre las vías, contribuirá a reducir aún más estas molestias.

Hace años que los vecinos se quejan de estas perlubraciones. Algunos los hacen desde que el suburbano llegó a esta zona, hace tres décadas. Y no sólo han protestado por las vibraciones. También lo han hecho por la aparición de grietas, extremo que TMB y la Conselleria de Política Territorial niegan que tenga relación con el paso del metro.

La solución tiene su historia. Antes de la que se está aplicando se pro-

ducir las vibraciones. En julio del 2004, TMB encargó un estudio a la Universitat Politècnica de Catalunya que confirmó que en los 2,4 kilómetros afectados se superaban los límites de vibraciones fijados por la ley. Entonces se decidió instalar unas suspensiones especiales entre los rieles y las traviesas de madera para amortiguar el contacto entre ambas. No funcionó.

La siguiente prueba consistió en combinar estas suspensiones con la reducción de la velocidad de circulación de los trenes a su paso por la zona crítica. Tampoco tuvo éxito. En el tercer sistema, consistente en algo tan sorprendente como comprobar que todas las ruedas de los metros eran realmente redondas y que todas las vías por las que pasaban eran realmente planas. Es decir, que ni unas ni otras estuviesen des-

Ferrocarrils eliminará la curva de la estación de La Floresta en el 2009

REDACCIÓN | BARCELONA

Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) se ha comprometido con el Ayuntamiento de Sant Cugat del Vallès a llevar a cabo el proyecto de remodelación de la estación de La Floresta. El andén actual de esta parada se sitúa en una curva pronunciada que dificulta el acceso y la salida de los vagones debido a la separación que deja entre el suelo y el convoy, que llega a ser de 75 centímetros, un hecho que ha provocado varios accidentes.

El último y más sonado percance ocurrió el 1 de junio del año pasado. Un bebé de dos meses cayó a la vía por el hueco de separación entre el tren y el andén y resultó herido de escasa consideración. El pequeño pudo ser rescatado por un viajero, que reaccionó con gran rapidez y perdió nada más verlo. Al final todo quedó en un buen susto.

Las obras consistirán en desplazar los andenes actuales 80 centímetros en dirección Valldoreix, de modo que quedarán en línea recta y el vacío se reducirá al espacio mínimo. FGC redactará el proyecto ejecutivo en el 2008. Las obras se harán a lo largo del 2009 y tendrán un coste de 3,5 millones de euros.

De manera provisional, hasta que se reforme la estación, se instalará una plataforma móvil para mejorar la seguridad en el tramo en el que el andén está más separado del tren. Esta medida se llevará a cabo a finales de año. La plataforma la activará el conductor cuando llegue a la parada. Además, se construirán pasarelas paralelas a la vía para separar el paso de los viajeros del de los vecinos. Se da la circunstancia de que la vía 1 de La Floresta es la única de todo el metro del Vallès que no tiene cierre tarifario ya que los vecinos la usan para acceder al otro lado de la vía. Cuando se acabe la reforma, FGC cerrará el acceso a la estación con barreras. ■

gastadas por los elevados niveles de fricción que se producen por la circulación de los convoyes. Nuevo fracaso. Entonces se optó por un sistema –el cuarto– mucho más complejo y costoso consistente en desmon-

La intervención en las vías permitirá también impermeabilizar el túnel, que por estar cerca del mar tiene muchas filtraciones

tar toda la vía y poner una manta elástica aislante debajo de los rieles. La operación se probó en un tramo de cien metros pero se descartó. Descubrieron que el material empleado era inflamable. ■

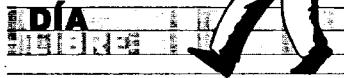
LLÀTZER MOIX

La catedral del aire

Imagen parcial del dique longitudinal de la nueva terminal del aeropuerto de Barcelona, tomada desde la cota 13 el pasado mes de marzo



MANÉ ESPINOSA



Algunos dicen que tiene forma de espada. El arquitecto Ricardo Bofill, que es quien lo ha diseñado, prefiere referirse a él como a "un gran avión, una metáfora aeronáutica". Pero el dique longitudinal de la nueva terminal Sur del aeropuerto de Barcelona, su pieza arquitectónica de mayor impacto y personalidad, podría ser definido también, usando un similitud novelesco, como la catedral del aire. Dicho dique, en cuyo perímetro exterior podrán operar simultáneamente hasta 22 aviones, es una nave de 650 metros de largo por 35 de ancho y 12 de altura, con una superficie diáfanasin columnas o construcciones que interrumpan la percepción espacial de 22.750 metros cuadrados en su planta noble; es decir, con una superficie superior a la de tres campos de fútbol juntos. Las obras en las diversas construcciones de la nueva terminal –los diques norte y sur, el llamado edificio procesador, los aparcamientos en altura, etcétera– avanzan a distintos ritmos y han alcanzado diferentes grados de definición. Pero esta inmensa nave longitudinal ya ha cobrado forma. Y sus dimensiones son impresionantes. A su lado, otros grandes espacios cubiertos de la ciudad, como el salón Oval del Palau Nacional o el Palau Sant Jordi, o incluso la vieja terminal aeroportuaria, parecen ahora insignificantes... Las obras no terminarán aquí hasta fin de año. En el conjunto de la terminal Sur se prolongarán hasta mediados de 2008. Y todo este equipamiento no entrará en servicio hasta que se hayan ajustado todos los mecanismos operativos, cosa que –según los cálculos optimistas– sucederá en el 2009. Pero este dique longitudinal, pieza estrella del conjunto, está muy avanzado y se afirma como el gran espacio cubierto de Barcelona.

Cerca de 2.000 personas trabajan cada día en las obras del aeropuerto de Barcelona, presu-

puestadas en 3.000 millones de euros –la reforma de Barajas, con la T-4 como plato fuerte, costó el doble-. Tales obras incluyen la construcción de la terminal Sur y de una impensa nueva zona logística. El área donde se levanta la nueva terminal, entre la segunda y la tercera pista, es ahora un inmenso desmoronamiento cruzado por incontables vías de servicio, a menudo muy bacheadas, donde evoluciona cientos de camiones, volquetes, excavadoras, retroexcavadoras, compactadoras y demás grandes máquinas de la construcción. Las casetas de obra han sido reemplazadas, dadas las dimensiones del proyecto, por lo que se denomina campamentos, agregaciones de módulos de oficina que cobran aspecto de pequeñas ciudades. Por todas partes se amontonan materiales para la construcción, o se yerguen factorías de hormigón a pleno rendimiento, entre cañaverales y cursos de agua propios de esta zona del delta del Llobregat, junto a la autovía de Castelldefels. Salvo la línea 9 del metro –con

El dique longitudinal de la nueva terminal Sur, de 22.750 metros, cobra forma como el gran espacio cubierto de Barcelona

sus 40 kilómetros y un programa de trabajos a ocho años vista– y el polémico, y demorado, paso del AVE por la ciudad, no hay en Barcelona obras como las de la terminal Sur. Ahora bien, a diferencia de las ferroviarias, en su mayor parte subterráneas y por tanto invisibles, las aeroportuarias, iniciadas hace más de tres años, se desarrollan en superficie y van cobrando forma día a día, aunque ahora sólo puedan verlas, a distancia y fugazmente, los viajeros que aterrizaron o despegan.

Pero, con ser impresionante, la visión exterior de las obras no les hace justicia. Lo saben bien quienes trabajan en ellas y frecuentan el majestuoso atrio del edificio procesador, con su cubierta de doble curvatura, sostenida por una compleja estructura metálica a unos 20 metros

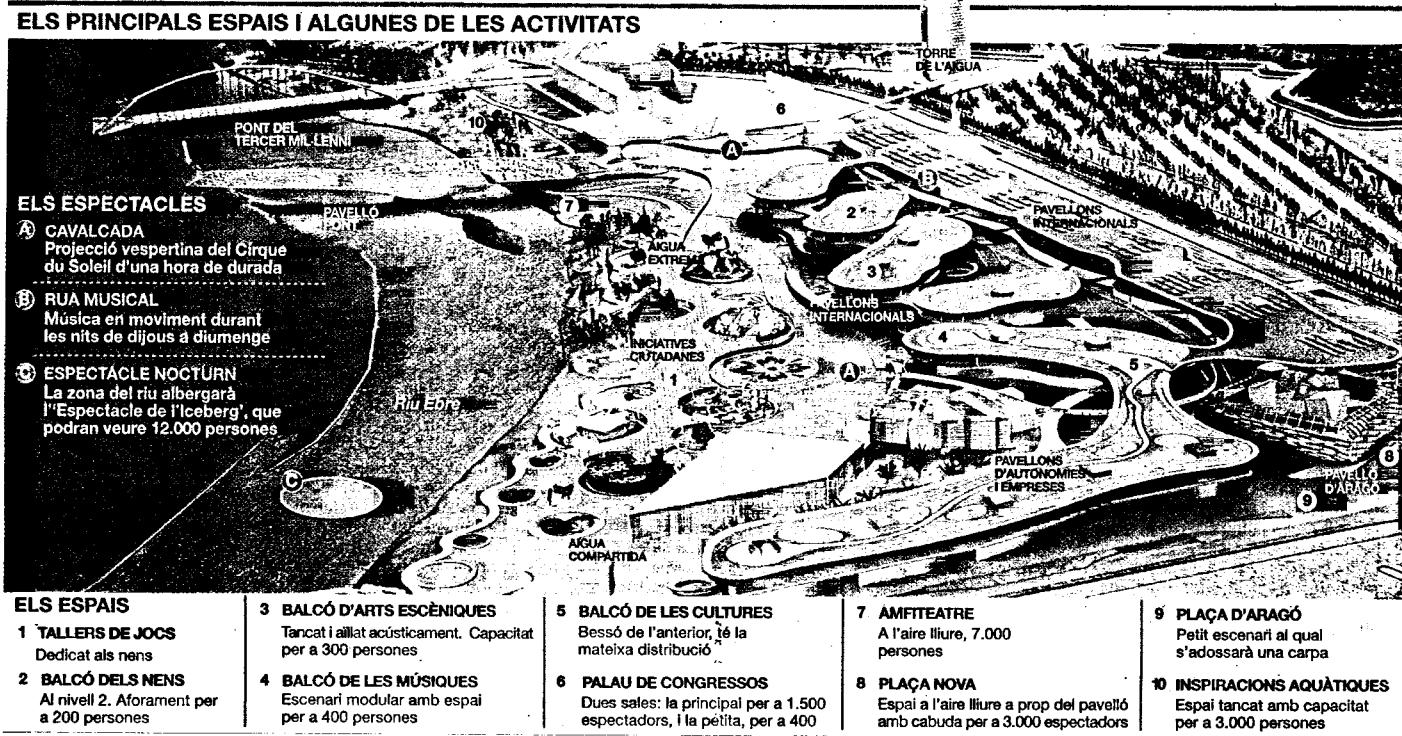
del suelo. O el ya citado espacio diáfano del dique longitudinal, cuyo volumen unitario supera el cuarto de millón de metros cúbicos. Las vistas interiores de este enorme espacio cubierto, desde las tribunas dispuestas en sus dos extremos, una en la cota 13 y otra en la 17, son sobrecogedoras. Y también lo son las vistas hacia el exterior, completas merced al cerramiento de cristal del edificio, con cerca de 20.000 metros cuadrados de transparencia. Por un lado, los usuarios de esta zona noble de la terminal Sur podrán contemplar la tercera pista y, más allá, los verdes pinares del antiguo club de golf de El Prat, y, al fondo, la línea azul del mar. Por el otro lado, las dos primeras pistas y la vieja terminal y la nueva zona logística... Sosiean la estructura metálica y la cubierta de aluminio que cobijan esta obra una sucesión de columnas perimetrales. El pavimento está integrado por losas de granito chino pulimentado, de resistencia muy superior, dicen, a los cuarteados pavimentos de la terminal actual. Y, en niveles inferiores, todo está dispuesto para que entren en funcionamiento las galerías de servicios, o para que se implementen los mecanismos de circulación de maletas, o para que, llegado el día, se instale un tren automático, sin conductor, que enlace el dique longitudinal con el previsto, a medio plazo, edificio satélite de la terminal Sur.

Las incógnitas relacionadas con esta faraónica obra aeroportuaria son todavía numerosas. Están relacionadas con cuestiones tan diversas como la obtención de los recursos necesarios para concluirlas, los enlaces ferroviarios –AVE, metro, cercanías, etcétera– que finalmente llegarán, o no, al gran cajón subterráneo (36.000 metros cuadrados, en la cota menos 14) construido a tal efecto bajo la terminal Sur o el papel de Barcelona en la red aeroportuaria internacional. Pero, en todo caso, esta catedral del aire constituye ya una esperanzadora, espectacular y tangible prueba de lo que será el nuevo aeropuerto barcelonés. Un aeropuerto que, al decir de Bofill –que algo debería saber de esto, puesto que se pasa la vida volando de aquí para allá–, "funcionará mejor que Heathrow o Frankfurt". Que así sea.●

Els preparatius de la mostra universal ▶ El compte enrere

Pàgines 28 i 29 ▶▶

ELS PRINCIPALS ESPAIS I ALGUNES DE LES ACTIVITATS



ELS ESPAIS

1 TALLERS DE JOCS
Dedicat als nens2 BALCÓ DELS NENS
Al nivell 2. Aforament per a 200 persones3 BALCÓ D'ARTS ESCÈNIQUES
Tancat i aïllat acústicament. Capacitat per a 300 persones4 BALCÓ DE LES MÚSICS
Escenari modular amb espai per a 400 persones5 BALCÓ DE LES CULTURES
Bessó de l'anterior, té la mateixa distribució6 PALAU DE CONGRESSOS
Dues sales: la principal per a 1.500 espectadors, i la petita, per a 4007 AMFITEATRE
A l'aire lliure, 7.000 persones

8 PLAÇA NOVA

Espai a l'aire lliure a prop del pavelló amb cabuda per a 3.000 espectadors

9 PLAÇA D'ARAGO

Petit escenari al qual s'adossarà una carpa

10 INSPIRACIONS AQUÀTIQUES
Espai tancat amb capacitat per a 3.000 persones

Foto: EXPOAIGUA / GRÀFIC: EL PERIÒDICO

L'Expo de Saragossa advoca per la fi de la guerra del transvasament

com arribar-hi

DES DE BCN,
AMB L'AVE

● «La batalla de l'Ebre s'ha acabat», afirma Marcelino Iglesias, el president autonòmic

● Un total de 93 països ja han confirmat que hi seran, però hi ha absències destacades

CRISTINA BUESA
SARAGOSSA

En un to conciliador i amb la tranquil·litat que atorga veure que les obres avancen a bon ritme, els organitzadors de l'Expo Saragossa 2008 van enterrar ahir la destral de guerra de l'espinós tema del transvasament de l'Ebre. Els responsables polítics de l'esdeveniment, que obrirà les portes just d'ají a un any, aspiren a oblidar velles friccions entre comunitats autònomes i convertir la capital aragonesa en un referent mundial pel que fa a gestió de l'aigua i desenvolupament sostenible.

«La batalla de l'Ebre s'ha acabat i invito els valencians i murcians a venir a Saragossa perquè no té contraindicacions», va proposar el president autonòmic, Marcelino Iglesias. «A Aragó ens hem oblidat dels problemes d'aquest debat. No reobriré ferides», va asseverar. De la mateixa

manera es va expressar l'alcalde de Saragossa, Juan Alberto Belloch, que va rebutjar que l'elecció del tema de l'exposició internacional -aigua i desenvolupament sostenible- generi una guerra dialèctica entre les regions espanyoles. «Es tracta d'un esdeveniment universal, de manera que no és qüestió de parlar de temes domèstics. Estaria fora de lloc», va sentenciar.

NO ATEMPTAR CONTRA LA MORAL / Tot les comunitats autònomes hi tindran el seu lloc. Ningú els ha posat condicions sobre el que poden o no poden explicar sobre el tema de l'aigua en el seu espai, va reconèixer el president de la societat estatal que organitza la mostra, Roque Gistau. Però, va puntualitzar, «se'ls demana que no atemptin contra la moral i la bona conducta». Gistau va fer aquest comentari durant una visita d'obres del recinte firal prèvia a la celebració de l'acte *Falla un any a l'Auditori* de Saragossa, on van participar unes 1.000 persones.

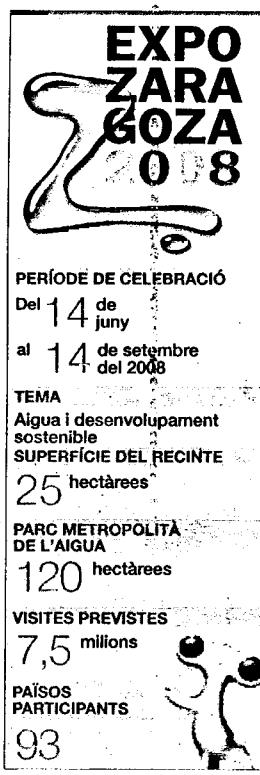
A la cita no hi va assistir cap representant del Govern central, malgrat que en un primer moment es va parlar de la vicepresidenta, María Teresa Fernández de la Vega, i, en absència seva, de la ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona. Un dels motius pels quals es va endarrerir l'acte d'ahir -la primera data era la del 14 de juny- va ser justament perquè no coincidís amb la celebració

ció del 30è aniversari de les primeres eleccions democràtiques i hi poguessin anar.

NI HOLANDA NI ANGLATERRA / Però Narbona només va sortir parlant de la mostra en un vídeo entusiasta i ben realitzat en què s'explicaven els continguts de l'exposició, que durà tres mesos. Amb 650 milions d'euros de pressupost, Saragossa 2008 està sufragada pel Govern central (70%), la comunitat autònoma (15%) i l'ajuntament (15%).

Malta i Xipre van confirmar ahir que hi seran, i per tant ja són 93 els països que passaran per un espai de terra que dibuixa un dels meandres de l'Ebre. No obstant, hi ha absències importants, com les de la Gran Bretanya, els Estats Units, el Canadà, els països escandinavis i Holanda. Els organitzadors, que entregaran els pavellons acabats al gener, diuen que encara hi ha temps que algun d'aquests països s'hi sumi.

BON RITME DE VENDA / Una altra xifra que maneja l'exposició internacional és la de visitants. L'organització aspira a sumar 7,5 milions de visites en tres mesos cosa que, a jutjar pel ritme de venda de les entrades, no sembla cap disbarat. De moment, estan esgotats els passis de temporada nocturna i ja s'han venut 160.000 passis de tres dies. Aquests abonaments costaran després 72 euros i, l'entrada d'un dia, 35 euros. ■



CONNEXIÓ CÒMODO

● Encara que anys enrere es va somiar que els visitants que anessin al Fòrum arribessin a Barcelona en AVE, el cert és que el tren d'alta velocitat no va fer honor al seu nom i els saragossans van haver de conformar-se amb altres mitjans de transport. No obstant, l'Expo 2008 sí que comptarà amb un acompanyant excepcional, ja que el tren velop haurà arribat finalment a Barcelona -el desembre que ve- i la connexió entre les dues ciutats serà molt més còmoda.

UNA HORA I MITJA

● Els escassos 300 quilòmetres que hi ha entre les dues ciutats es podran cobrir en menys d'una hora i mitja, cosa que facilitarà encara més les visites dels veïns de Barcelona. Com que els combois ja poden circular entre Tarragona i Saragossa a més de 300 quilòmetres per hora, el trajecte és més ràpid. Els veïns de Lleida i Tarragona, tal com ja fan actualment, podran arribar a l'estació de Delicias amb l'AVE.

LA TRANSFORMACIÓ

● Aquesta estació és un dels emblemes de la transformació urbanística de Saragossa. Està situada a uns 700 metres del recinte de l'exposició.

Els preparatius de la mostra universal ▶ Els entreteniments

Pàgines 28 i 29 ◀◀◀

El públic 'viurà' un tsunami a l'atracció estrella

La cita combinarà debats d'experts en canvi climàtic amb activitats d'oci

C. B.
SARAGOSSA

No en van voler donar gaires detalls, però sí que van revelar una de les atraccions estrella de l'exposició saragossana. Els visitants del recinte podràn experimentar a la seva pròpia pell els efectes d'un tsunami. Les butaques de la sala es mouran, caurà aigua del sostre i previsiblement la imatge i el so hi jugaran un paper importantíssim. A la plaça temàtica de l'Aigua Extrema, una de les sis que presentaran exposicions sobre la relació entre l'aigua i la vida humana, els assistents també podràn experimentar un huracà o la gota freda.

La mostra de l'any que ve aspira a convertir-se en un referent mediàmic-

biental i que les conclusions que s'estreguin als seus fòrums es converteixin en una mena de document denominat Carta de Saragossa. Aquest aconsellaria a tots els països del món com gestionar aquest escàs i mal repartit recurs natural. Però una exposició d'aquest calibre no viu tan sols de debats, conferències i congressos i, per aconseguir les generoses xifres que es preveuen, es necessita oferir entreteniment.

ACTIVITAT NOTURNÀ / Al contrari de les dues exposicions internacionals anteriors, la capital saragossana vol recollir el testimoni noctàmbul de la mostra universal de Sevilla. Per aquesta raó estarà oberta fins a les tres de la matinada i a les 25 hectàrees del meandre de Renillas que ocupa se succeiran els espectacles de música, dansa, teatre. El Palau de Congressos que s'ainxeca en aquesta àrea serà un altre escenari. Aquest edifici serà també una de les grans infraestructures que l'exposició llengà a la ciutat quan tanquí les por-

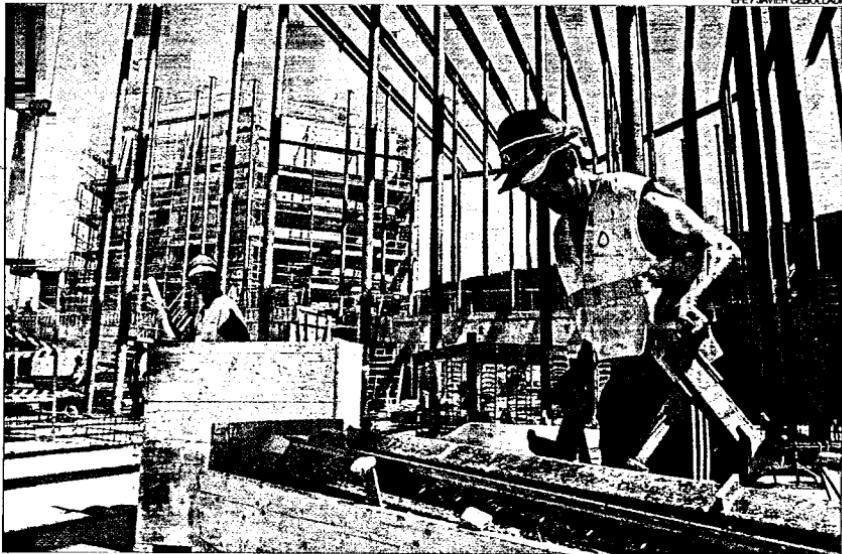
tes al setembre.

Conscients del *fenomen postexpo*, que sumeix les ciutats que acullen aquestes cites en una letargia gairebé depressiva després dels fastos, els organitzadors han previst que el parc adjacent de 125 hectàrees que hi ha al meandre sigui un gran

pulmó verd per als ciutadans i que els edificis acullen empreses dedicades a les noves tecnologies.

Per fer més fàcil la unió entre el centre de la ciutat i l'Expo, s'està construint un pont que, al seu torn, també tindrà una exposició a l'interior. Es tracta d'una nova infraes-

tructura ideada per la lloredada arquitecta Zaha Hadid. Abir, el perfil del pont encara era difícil de reconèixer perquè n'estan aixecant la base però, igual que a tota la resta del recinte, el dibuix del que vol ser Saragossa 2008 en idees i en oci està ben marcat. ■



► Diversos operaris treballen al pavelló d'Espanya de l'Expo Saragossa 2008, ahir.

Barcelona +

INFRAESTRUCTURES

L'oposició votarà junta contra el traçat del TGV al primer ple

■ Trias, Fernández i Portabella estrenaran majoria a l'oposició pactant la declaració contra el traçat ■ Evitaran retardar encara més l'arribada del tren ■ També faran trobades a cinc bandes sobre l'organització municipal

C. Sabaté / M. Favà
BARCELONA

L'oposició política a Barcelona està decidida a fer-se notar i exercir la seva majoria. Sense ànim de paralitzar l'arribada del TGV a la ciutat, CiU, PP i ERC ja han pactat dur al primer plenari de l'Ajuntament una declaració sobre el TGV i votar en contra del traçat proposat pel ministeri de Foment iavalat pel bipartit.

Els tres grups polítics de l'oposició van deixar ahir ben clara la seva aproximació i coincidència en la necessitat de revisar el traçat per l'Eixample i de buscar alternatives. Xavier Trias, Jordi Portabella i Maria Àngels Esteller (que substitua Alberto Fernández per malfatia) van visualitzar ahir el seu consens en aquesta polèmica qüestió, assistint conjuntament a l'entrega del guardó de primera Meravella de Catalunya que va atorgar al temple Catalunya Ràdio.

"Pactarem un text conjunt sobre el traçat" del Tren de Gran Velocitat (TGV), va assenyalar Trias. CiU s'encarrega de preparar el text.

"És fàcil trobar una entesa" qüestionant el traçat pels carrers Provença i Majorca, assenyala Trias, encara que "una altra cosa serà la discussió per on hauria de passar", admetria. Esteller, portaveu popular, va remarcar que la votació contra el traçat "no implicarà" cap retard en l'arribada del tren i la construcció del túnel a la frontera francesa, ajornada fins al 2012.

Avui es troben els 5 partits per pactar les comissions de l'Ajuntament

Aquest retard "ens permet buscar i estudiar alternatives" al traçat sota l'Eixample, pendent de l'aprovació per part del consell de ministres, va cloure Esteller. Més enllà de la voluntat conjunta expressada ahir de visualitzar que la majoria del consistori està en contra del traçat, CiU, el PP i ERC "encara no hem començat a debatre cap text sobre les propòsities", va assenyalar Jordi Portabella. Si que va confirmar que serà una declaració "votable per les tres formacions". ■

ons". La declaració contra el traçat no obliga Foment a aturar el projecte, ni a tenir-lo en compte, però si que marcarà un punt d'inflexió. El que sí que podria generar una paralització és l'anunciat recurs judicial de la Sagrada Família contra el túnel, que no s'ha presentat encara, ja que tampoc s'ha oficialitzat la proposta de túnel.

Converses municipals

Les facilitats d'entesa de l'oposició a Barcelona han foryat ja avui una trobada a cinc bandes per debatre sobre la formació de les comissions en què es divideix el govern i l'organització de l'Ajuntament de Barcelona. El bipartit minoritari preténia mantenir trobades bilaterals amb l'oposició per oferir-los la seva participació en les comissions, però els tres partits s'han posat d'acord per celebrar les trobades plegats. També han pactat exigir a Jordi Hereu que ampliï el nombre de comissions, per tal de poder augmentar també el marge de debat, interpellacions i propostes municipals. El bipartit va pactar fer-ne sis, però podria veure's forçat a arribar fins a vuit. ■

CiU i ERC es malfien del nou termini de Foment

La credibilitat del ministeri de Foment està sota mínims. El nou retard de l'arribada del TGV a la frontera francesa va passar ahir factura al secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, que va compareixer a la comissió de Foment del Congrés. Morlán va donar com a segures les noves dates argumentant que

abans que s'acabi l'any tots els trams entre l'Estatió de Sants i la frontera estaran licits o en execució. L'affirmació va suscitar molts dubtes als grups catalans que veure com Morlán tornava a carregar la culpa dels retards al govern del PP, obviant que en els últims dos anys Magdalena Álvarez ha re-

iterat en diferents ocasions que el TGV arribaria el 2009 a Girona, Figueres i Perpinyà. El republicà Joan Puig va carregar contra "la desidia i el deficit d'inversió del govern espanyol", mentre que el convergent Jordi Jané va demanar "responsabilitats" per amagar el retard fins després de les eleccions municipals.

Preu dels pisos a la ciutat

Els habitatges de segona mà pugen un 8% en un any, i fins a un 28% a Nou Barris

VENDA ULTIMS
PILOS
93 488 01 53



Esteller, Portabella, Rigol, Tudela i Trias a l'entrega del premi a la Sagrada Família ■ X. BERTRAL