



# RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 17-7-2007

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - [www.catpress.cat](http://www.catpress.cat) - [comunicacio@catpress.cat](mailto:comunicacio@catpress.cat)

## EL AVE ATRAE AL COCHE. LA NUEVA ÁREA DE EXPANSIÓN

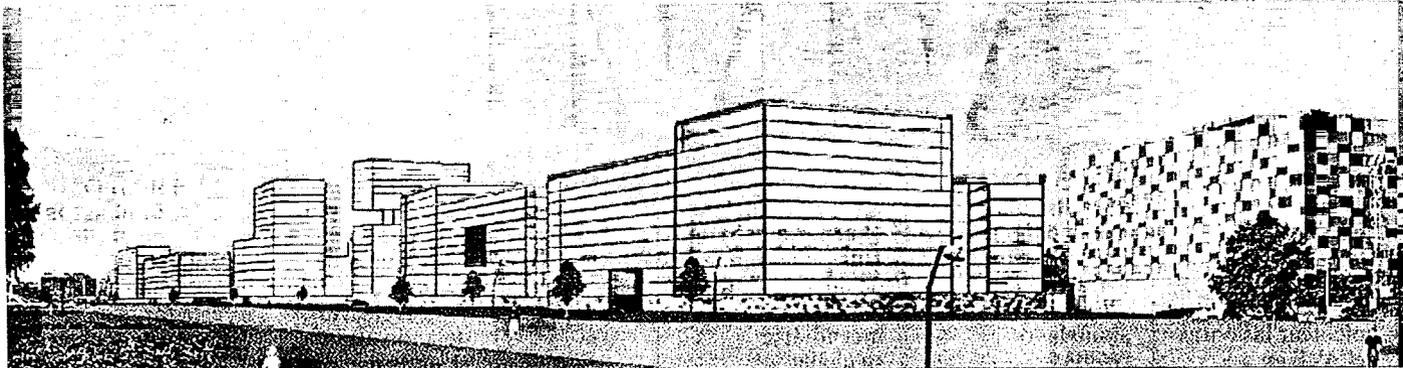


Imagen virtual de los nuevos edificios de viviendas que se construirán en la fachada de la calle Josep Soldevila, una vez haya sido prolongada

# El barrio de la Sagrera llegará a las vías del tren con pisos y servicios

SILVIA ANGULO | BARCELONA

La reforma de la Sagrera está cada día más cerca. El proyecto de mejora urbana se encuentra en exposición pública y podría aprobarse en el primer pleno municipal de después del verano. Talleres y naves industriales que ahora se aglutinan paralelas

a las vías del tren darán paso a un total de 2.231 viviendas, un 40% de ellas de protección, zonas verdes, nuevos equipamientos escolares y deportivos y una nueva concepción viaria que facilitará la circulación por la zona. El proyecto de transformación se estructura en dos fases que deberían estar listas en el plazo de ocho años.

En total está previsto la demolición de una treintena de edificios, situados entre las calles Josep Soldevila, Hondures, Berenguer de Palou y Sagrera. Será en este espacio donde se alzarán 1.338 viviendas libres y 893 de protección. Estos pisos se estructurarán en manzanas y en las calles Sagrera y Berenguer de Palou serán de planta baja más seis o siete

### Conservación de edificios

El plan prevé la conservación de tres edificios: la torre del Fang, la nave Ivanow y el inmueble de Berenguer de Palou, 64. El primero de ellos está catalogado como edificio cultural de interés local, ya que se trata de un torre datada en el siglo XV y XVI, aunque su situación corresponde al XVIII. La conservación de los otros dos edificios se recoge dada la sensibilidad mostrada por las diferentes entidades vecinales de la zona. Así, la nave Ivanow, construida en 1967, es ahora un centro cultural ciudadano en el barrio de la Sagrera. La configuración de la nave, diseñada por el arquitecto Jordi Figueres, permite una fácil adaptación para desarrollar actividades culturales de diferente tipo. El último de los inmuebles que se conservará es una casa a cuatro vientos de composición neoclásica que se encuentra ubicada en el número 64 de la calle Berenguer de Palou. El proyecto propone que el inmueble se destine a una instalación escolar.

alturas. Mientras que delante de la plaza del General Moragues, de Garcilaso y Josep Soldevila, justo delante del gran parque, se proponen alturas de hasta once plantas.

El objetivo es la de dar continuidad al tejido urbano del barrio de la Sagrera hasta llegar al futuro parque lineal que cubrirá las vías del tren. Las nuevas viviendas que se construirán en esta zona tendrán vistas privilegiadas sobre este verde urbano. Así, se prevé destinar el triángulo formado por la nueva alineación de las calles Berenguer de Palou, Garcilaso y Josep Soldevila a usos hoteleros y de oficinas, aprovechando su situación delante de los accesos a la estación y donde se producirán un movimiento más intenso de vehículos y de personas.

También la mayor parte de suelo destinado a equipamientos culturales o docentes se situará cerca del

### NUEVOS PISOS

*Las naves industriales darán paso a 2.231 viviendas, un 40% de ellas de protección*

### USOS HOTELEROS

*Los hoteles estarán entre Berenguer de Palou, Garcilaso y Josep Soldevila*

centro histórico de la Sagrera que aportará mayor actividad social en la plaza de Kobe. Precisamente este espacio se quiere preservar como zona verde. Allí, en los bajos de un edificio de viviendas para jóvenes, se ubicará una nueva biblioteca. El plan también prevé crear nuevas instalaciones deportivas. El frontal de Josep Soldevila contará con aceras de 18 metros hasta la Riera de Horta con una doble fila de árboles y desembocará en una nueva zona verde entre esta calle y Pare Manyanet. ●

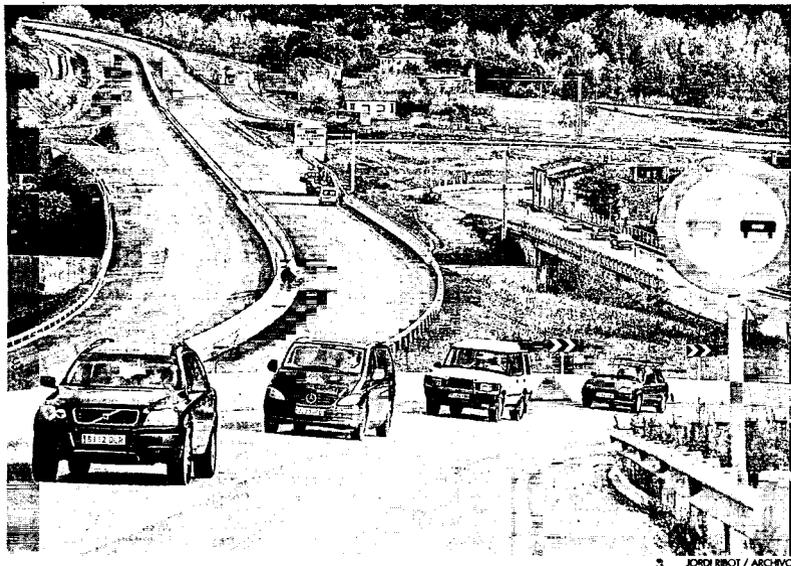


Vista de las actuales edificaciones en las calles Sagrera y Berenguer de Palou

JAUME MERCADER

# Esperando a la ministra

LA AUTOVÍA OLOT-BESALÚ PODRÍA INAUGURARSE EN QUINCE DÍAS



Las obras de la autovía entre Besalú y Olot son ya un recuerdo del pasado

JAUME FABRE | GIRONA

La autovía Olot-Besalú está a punto de caramelo. Después de cuatro años de trabajos, la inauguración sólo está pendiente de que la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, encuentre un hueco en su agenda. Por lo visto y oído a pie de obra de la A-26 (la antigua N-260), se trabaja a marchas forzadas, con la previsión de que se pueda cortar la cinta antes de terminar este mes de julio o, como mucho, en los primeros días de agosto. Teniendo en cuenta que la previsión inicial era que estuviera terminada el próximo mes de noviembre, esta vez la ministra podrá venir con la cabeza muy alta, llevando además en la cartera la aprobación de las obras del AVE en el centro de Barcelona, el próximo traspaso de cerca-

nías y quien sabe si, incluso, alguna noticia relativa al aeropuerto. Un intento de reconciliación con los protestones catalanes, que nunca están satisfechos.

El tramo del Eje Pirenaico que ahora se inaugura es el que va desde Argelaguer hasta un poco más allá de Besalú, enlazando con el *by pass* que la Generalitat ya abrió el pasado 6 de diciembre, incluido un nuevo puente sobre el Fluvià

*Habrà que ver ahora el impacte sobre la vitalidad turística de los pueblos de su recorrido*

desde la carretera C-66 que proviene de Girona y Banyoles. El tramo entre Olot y Argelaguer ya se inauguró unos días antes de la Navidad del 2005, con un espectacular viaducto y un túnel para evitar Castellfollit de la Roca. Aquel primer tramo acumuló un retraso de seis meses sobre el plazo previsto, o sea, que el adelanto conseguido con el nuevo tramo que se abre ahora sirve para compensar y dejar las cosas en su punto.

El nuevo tramo no tiene la monumentalidad de obras de ingeniería del que se inauguró primero. No hay ningún túnel y sólo cuatro discretos viaductos. Se ha respetado el histórico camino ganadero, de origen romano, que los ayuntamientos de la zona quieren potenciar como vía verde.

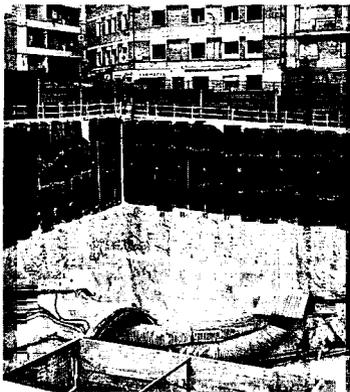
Con esta inauguración el recorrido Girona-Banyoles-Olot se podrá hacer en media hora y el Figueras-Olot otro tanto. Los camioneros que provienen de Francia y se dirigen a Lleida podrán utilizar la nueva vía para pasar después al Eix Transversal por el túnel de Bracons y ahorrar mucho dinero en peaje. El lado negativo es que la Garrotxa deberá soportar un tránsito de vehículos pesados del que hasta ahora se había librado.

Queda pendiente actualmente desdoblarse la ruta Olot-Ripoll del Eje Pirenaico, que probablemente abandone la ruta histórica por Vallfogona y, atendiendo la propuesta del conseller Joaquim Nadal, vaya por los túneles del Cap-sacosta y Sant Joan de les Abadesses, donde habría que construir un nuevo puente. Y para más adelante el nuevo túnel de Toses, que uniría Ripoll y Ribes de Freser con Puigcerdà.

Habrà que ver ahora el impacte que la nueva autovía tendrá sobre la vitalidad turística de los pueblos de su recorrido. Besalú ya no teme que los vehículos no crucen por el casco urbano. Hace tiempo que potencia su *call* (barrio judío), sus edificios medievales y su gastronomía, y sabe que la gente irá igual. Castellfollit de la Roca se va sobreponiendo a la posición marginal en que ha quedado y en los pueblos más pequeños el turismo rural, el camping y el excursionismo son atractivos a los que no afecta una mejora de las comunicaciones.●

## El Carmel sin Nadal

Si hay un barrio de Barcelona que todo el mundo conoce en Girona, ése es el del Carmel. El hundimiento de un túnel del metro y las viviendas situadas encima pusieron a prueba el temple político del que fue alcalde de Girona durante más de veinte años, Joaquim Nadal, ahora conseller de Obres Públiques. Pero ese episodio no ha quedado reseñado en la primera historia que se publica del barrio, *El Carmel ignorat*, obra de Lluís Bou y Eva Gimeno, junto con un equipo de colaboradores. Es, sin duda, el más importante volumen publicado hasta ahora sobre un barrio de Barcelona, tanto por el contenido como por las impresionantes dimensiones exteriores. Un trabajo excelente que cubre desde los orígenes ibéricos hasta los años setenta del siglo pasado. Las luchas vecinales de la democracia quedan para otro volumen, como el hundimiento del túnel y su gran repercusión.



Estado de las obras de la L5 en el Carmel

# La oposición municipal rechaza el trazado del AVE sin plantear alternativas

La moción de CiU, PP y ERC pretende que se deje sin efecto el acuerdo del Gobierno

**BLANCA CIA, Barcelona**  
Volver a empezar. Es lo que pretende la proposición presentada ayer por CiU en el registro del Ayuntamiento de Barcelona sobre el AVE. Deja claro su rechazo al traza-

do aprobado, pero no propone alternativas. La iniciativa, que tiene el apoyo de PP y ERC y que se discutirá en el pleno del viernes, tendrá la mayoría del Consistorio: 23 votos de la oposición contra 18 del equi-

po de gobierno. La propuesta insta al alcalde a dar los pasos necesarios para dejar sin efecto el acuerdo del Consejo de Ministros del viernes que dió luz verde al inicio de las obras del túnel del AVE por el Eixample.

La proposición fue presentada por Xavier Trias, presidente de CiU en el Consistorio, después de pactar un acuerdo con los otros dos partidos de la oposición: PP y ERC. En realidad, han llegado a un acuerdo de mínimos y las tres formaciones han evitado, por escrito, mención alguna a sus alternativas. La proposición hace una exposición de motivos sobre el "rechazo ciudadano" que provoca el trazado del AVE.

La propuesta de acuerdo tiene cuatro puntos. En el primero se expresa el rechazo al trazado y se especifica que, en cualquier caso, la velocidad del tren por el interior de la ciudad debería limitarse a 50 kilómetros por hora para evitar vibraciones. Condiciones expresadas por el grupo de Esquerra Republicana.

En el segundo punto, se pide la celebración de una "reunión urgente" con la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, "y todos los grupos municipales" para "presentar las alternativas al trazado", en referencia al aprobado y que el viernes pasado tuvo la luz verde con la aportación presupuestaria consignada por el Consejo de Ministros.

El tercer punto de la propuesta insta a acelerar los planeamientos urbanísticos ligados a la estación de Sants y La Sagrera. Por último, el cuarto punto de la proposición plantea "comunicar este acuerdo primero al presidente de la Generalitat y, después, al presidente del Gobierno" para que no tenga efectos "el acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 13 de julio en relación con el trazado hasta que no sea ratificado por el plenario". Es decir, que el fondo de la proposición plantea que sea el plenario el que tenga que dar la última palabra al trazado del AVE por la ciudad.

Fuentes jurídicas consultadas apuntaron que las proposiciones que puedan ser aprobadas por el plenario se deben ceñir únicamente a competencias municipa-



Una de las acciones de la Plataforma AVE por el litoral ante la Sagrada Família. / SUSANNA SÁEZ

les, condición que no tienen las obras del AVE, ya que son ejecutadas por la Administración central, concretamente por el Ministerio de Fomento. En ese sentido, apuntan que si se quiere paralizar el citado acuerdo lo que corresponde es impugnarlo directamente ante los tribunales.

Otro punto de discusión es si las proposiciones aprobadas en el plenario por mayoría —y la proposición del AVE la tendrá— obligan al alcalde a ponerlas en práctica. Es decir, si tienen carácter vinculante. En este caso concreto, la vinculación obligaría al socialista Jordi Hereu a comunicar al presidente de la Generalitat y al del Gobierno central el acuerdo alcanzado, en contra del criterio del equipo de gobierno, de dejar sin efecto el acto del Consejo de Ministros. Los grupos de la oposición en el Consistorio barcelonés así lo creen. El equipo de gobierno no está de

acuerdo y ha optado por someter la cuestión al criterio del secretario del Ayuntamiento, que tiene previsto informar hoy en la junta de portavoces.

El Ayuntamiento de Barcelona tiene una dilatada experiencia en aprobar propuestas que más que efectivas han sido, en muchas ocasiones, declaraciones políticas. Algunas no tenían nada que ver ni con el Consistorio ni con la ciudad. Por ejemplo, los posicionamientos en contra de la guerra de Irak. Otros sí han estado relacionados con proyectos que tienen un impacto en la ciudad, como el propio AVE o el aeropuerto. En esos casos se instaba al cumplimiento de un calendario sistemáticamente incumplido.

La diferencia es que aquellas proposiciones eran defendidas por el equipo de gobierno y no por la oposición. Y eso es lo que ocurre ahora.

## Presentación al alimón

**B. C. Barcelona**  
El viernes pasado, el presidente de CiU, Xavier Trias, comentó que el lunes [por ayer] explicarían la concreción de la proposición pactada a tres bandas —con PP y ERC— a propósito del trazado del AVE una vez entrara en el registro del Consistorio, lo que ocurrió al mediodía.

La presentación de la iniciativa, en cambio, se pospuso hasta hoy por cuestiones de "agenda" de alguno de los tres partidos coaligados en este asunto. Es decir, ayer no pudieron aparecer conjuntamente ante los medios de comunicación. Algo que parece que finalmente ocurrirá hoy.

## El Ayuntamiento plantea a la junta de la Sagrada Familia negociar la ampliación del templo

**B. CIA, Barcelona**  
El regidor de Urbanismo, Ramón García Bragado, mantendrá hoy una reunión con el presidente de la junta del templo, Joan Rigol, para abordar dos cuestiones: el paso del Tren de Alta Velocidad a los pies de la futura fachada de la Glòria, de la calle de Mallorca, algo a lo que se opone con firmeza la junta constructora, que ha amenazado con recurrir a los tribunales, y el futuro del propio proyecto del templo.

Respecto al primero, el idea del Consistorio es tranquilizar los ánimos de cara a la inminen-

te concreción de cómo se realizará la pantalla de protección de los cimientos del templo. Un proyecto que se anunciará esta misma semana, ya que será uno de los primeros que se ejecutará. Las obras supondrán muy probablemente una afectación importante en esa zona.

La segunda parte del encuentro pretende "iniciar" unas relaciones de cara al futuro entre el Ayuntamiento y la junta constructora. El Consistorio reconoce que esa relación, nunca ha existido por la singularidad de la Sagrada Familia y porque hasta ahora el avance del proyecto

de Gaudí se realizaba dentro de los dominios del propio templo, aunque se hayan producido algunas ocupaciones de la vía pública. Ahora, sin embargo, creen que hay que poner sobre la mesa el futuro.

La Sagrada Familia ha hecho público su deseo de seguir con el proyecto de abrir una gran plaza de acceso a la fachada de la Glòria. Algo así supone el desalojo forzoso de un número no determinado de vecinos y comerciantes que viven en las fincas afectadas del tronco central de la manzana comprendida entre las calles de Mallorca y Valen-

cia, y las de Marina y Sardenya.

Una cuestión que nunca ha sido abordada conjuntamente entre el Consistorio y el templo, y que plantea no pocas incógnitas. La primera, si la ciudad tiene que asumir como propio un proyecto de ampliación de un templo que podría tener cientos de afectados urbanísticos a los que se debería realojar en otras viviendas.

El coste económico, además del social, que algo así supondría nunca se ha discutido, aunque la junta del templo ha dado a entender que debería ser asumido por el erario público.

## Cinco municipios rechazan instalar un parque eólico en el Empordà

N. I., Girona

Los alcaldes de cinco municipios del Alt y el Baix Empordà se oponen a la instalación de un parque eólico de 10 molinos entre las localidades de Ventalló y Albons. Se trata de un proyecto impulsado por Endesa que prevé instalar 10 aerogeneradores de 78 metros de altura y unas aspas de 90 metros de diámetro. El objetivo del parque es trasladar la electricidad que se genere a un transformador de alta y media tensión en Bellcaire d'Empordà (Baix Empordà).

El proyecto no cuenta con la aprobación de los ayuntamientos de Viladamat, Ventalló, Albons, Bellcaire d'Empordà y La Tallada. Según el edil de Viladamat, Joan Bardera, los cinco consistorios harán alegaciones contra el parque eólico y las presentarán de manera conjunta. Bardera cree que la infraestructura eléctrica se quiere construir en una zona catalogada protegida en el plan urbanístico del Empordà. Además, según el alcalde, Endesa quiere instalar los aerogeneradores en una zona boscosa que se quemó el año pasado, lo que implica un cambio de uso en el terreno no contemplado en la legislación vigente. Otro de los ediles afectados, Julià Giró, de Albons (Alt Empordà), avanzó que ha solicitado una reunión con la Generalitat para expresar su rechazo al proyecto eólico.

# Greenpeace denuncia que las aguas del Mediterráneo son las más contaminadas del mundo

**NURIA LIMÓN, Madrid**  
Los tripulantes del *Rainbow Warrior (Guerrero del Arcoiris)* plantearon ayer la que, de momento, es su última batalla. Son los activistas de la ONG Greenpeace, que presentaron un estudio sobre la contaminación que causan los plásticos en los océanos. El análisis revela que los fondos del Mediterráneo son los más sucios de todo el Planeta. Y especialmente los de la zona noroccidental, la que baña España, Francia e Italia.

Este estudio se enmarca dentro de la campaña *Recuperemos*

*el Mediterráneo* que lleva a cabo la organización desde el pasado 14 de mayo. Entonces, iniciaron el recorrido en Malta, donde protestaron por la "sobrepesca del atún rojo y la falta de control legal sobre esta práctica", comenta Sebastián Losada, director de la campaña de océanos. La siguiente escala fue en el Golfo de Corinto, en Grecia, donde tomaron muestras de agua para demostrar la contaminación de sus aguas.

La siguiente parada fue España, que actualmente es el foco de sus actividades. Tras denunciar

la ilegalidad del hotel Algarrobo, de Almería, la semana pasada, ayer llegaron a Barcelona. En la capital catalana, Greenpeace, denunció en rueda de prensa que cada año van a parar a los océanos 6,4 millones de toneladas de basura, de las que la mayor parte son plásticos. Los del Mediterráneo son los fondos marinos que presentan el mayor índice de contaminación, con 1.935 unidades por kilómetro cuadrado, aseguró Mario Rodríguez, director de campañas de Greenpeace.

Esta conclusión se desprende de los datos obtenidos por cientí-

ficos de la ONG entre 1990 y 2005. La contaminación se acumula como consecuencia de la larga vida de este tipo de residuos (alrededor de 450 años). Sebastián Losada advirtió de la falsa sensación de limpieza que dan las playas durante el verano: "La auténtica realidad se puede ver de septiembre a mayo", sentenció.

Greenpeace continuará hasta agosto con sus acciones de denuncia en las costas españolas, y posteriormente partirá hacia Francia e Italia para seguir dando la batalla ecológica.

OPERACIÓ FINANCERA PER ACABAR UNA OBRA POLÈMICA

# Tarragona aprova un crèdit per al pàrquing de la Part Alta

◊ El cost de la instal·lació, que ja acumula 4 anys de retard, s'ha sextuplicat

◊ El consistori preveu obrir l'equipament en uns mesos, però amb menys places

Tarragonès

FERRAN GERHARD  
TARRAGONA

El ple de l'Ajuntament de Tarragona va aprovar ahir per unanimitat autoritzar l'Empresa Municipal d'Aparcaments de Tarragona (EMAT) a concertar un crèdit de quatre milions d'euros, que es tornarà en 18 mesos, per afrontar pagaments a creditors generats per la construcció de l'estacionament informatitzat i subterrani de Jaume I, situat a la Part Alta de la ciutat, al centre històric.

El pàrquing, que encara no està acabat, és un malson que va inquietar l'anterior equip de govern municipal (CIU-PP) i que ara preocupa el que va sorgir després de les eleccions del passat 27 de maig, format per PSC i ERC. L'aparcament -les

obres van començar el 2002 i havien de finalitzar fa quatre anys - va ser impulsat per l'EMAT i la firma privada Sistemas Alem, encara que aquesta va fer suspensió de pagaments i l'EMAT va assumir en solitari la continuïtat del projecte. El pressupost previst era de 3,9 milions d'euros, encara que segons el socialista Pau Pérez, regidor d'Economia i Hisenda, «el cost total pot arribar a ser de 24 milions d'euros, sis vegades més».

Dificultats en l'excavació, problemes tècnics, discrepàncies entre els socis i denúncies judicials formen part de la història d'un equipament que ha estat també molt criticat per ubicar-se al recinte emmurallat, una zona amb problemes de trànsit, i per tapar la façana de l'antic escorxadador modernista que alberga la seu del rectorat de la Universitat Rovira i Virgili. «Si poguéssim, tornariem enrere i no faríem el pàrquing, però el fet és que no hi ha cap més sortida que acabar-lo», ha arribat a manifestar l'alcalde, Josep Félix Ballesteros (PSC).

**VIABILITAT TÈCNICA /** Pau Pérez va augurar ahir que, abans de final d'any, l'aparcament podria obrir-se al públic, encara que amb menys places de les 600 anunciades. «Falta completar un estudi de viabilitat tècnica, però segurament només hi cabran uns 450 vehicles», van desvelar fonts de l'EMAT.

Els responsables municipals cons-



► Escalles integrades a l'edifici del pàrquing Jaume I de Tarragona, amb l'edifici del deganat de la universitat al fons.

fien que la denúncia que van presentar contra Sistemas Alem davant el Tribunal Arbitral de Tarragona es resolgui a favor seu, la qual cosa implicaria que l'empresa privada pagués uns vuit milions d'euros a l'ajuntament. Així mateix, ha de dilucidar-se un altre contenciós judicial, plantejat per la plataforma Veu Ciu-

tadana, que va recórrer al jutge al considerar que les obres no s'ajustaven al projecte i que han causat danys al patrimoni arqueològic. Fernando García, portaveu de Veu Ciutadana, assegura que hi ha nombroses irregularitats administratives i exigeix a CIU i PP que «donin explicacions per la despesa injustificada».

DICTAMEN JUDICIAL SOBRE LA LÍNIA DE MOLT ALTA TENSIÓ

## El Suprem rebutja la petició de Seva de suspendre la MAT

◊ L'ajuntament també va sol·licitar la paralització de les expropiacions

Osona

PERE PRATDESABA  
SEVA

El Tribunal Suprem (TS) ha desestimat la petició de l'Ajuntament de Seva de suspendre cautelarment i de

forma urgent el projecte de la línia de molt alta tensió (MAT) entre Sentmenat i Bescanó, aprovat pel Consell de Ministres al febrer, i l'inici de les expropiacions (aixecament d'actes prèvies a l'ocupació de les finques acceptades), dictaminat per la Delegació del Govern a Catalunya, al maig.

La sala contenciosa administrativa del TS rebutja la sol·licitud perquè no la considera urgent. «Els efectes irreversibles generats per l'execu-

ció de l'obra i camps electromagnètics cal referir-los, en el seu cas, a un moment que no és immediat», subscriu l'acte.

Precisament, un dels punts als quals fa referència la decisió, l'aixecament de les actes, havia d'haver-se portat a terme a Seva la setmana passada, però el consistori ho va prohibir, basant-se en l'argument que quedaven resolucions pendents als tribunals. Pel TS, les expropiacions han de separar-se de les possibles

conseqüències nocives de la MAT que es poguessin demostrar en un futur, ja que els actes que les provoquessin podrien «deixar-se sense efecte» amb posterioritat i abans de l'execució del projecte.

**PROHIBICIÓ A TARADELL /** La decisió del tribunal arriba en un moment crític de les expropiacions per a la instal·lació de la MAT a Osona. Ahir, l'Ajuntament de Taradell va prohibir l'aixecament de les actes. La plataforma No a la MAT ha convocat aquesta tarda una concentració davant l'Ajuntament de Vic, on representants de la delegació del Govern i de Red Eléctrica de España procediran a l'inici de les expropiacions en aquesta ciutat.

INICIATIVA DE SERVEIS CÒPARTICIPADA

# Vic dona inici a les obres d'un centre per a gent gran

El Nadal disposarà d'una residència, un servei de dia i vivendes assistides

Osona

PERE PRATDESABA  
VIC

Un acte simbòlic, presidit per l'alcalde de l'anterior legislatura, Jacint Codina (CIU) i l'actual, Josep Maria Vila d'Abadal (CIU), va donar ahir a Vic el senyal de sortida a les obres del Nadal, un centre assistencial destinat a les persones grans. El projecte, amb un termini d'execució de 18 mesos i gairebé 16.000 metres quadrats de superfície, ofereix en un mateix espai vivendes amb serveis, residència i centre de dia. També albergarà la seu del Servei d'Ajut a Domicili (SAD).

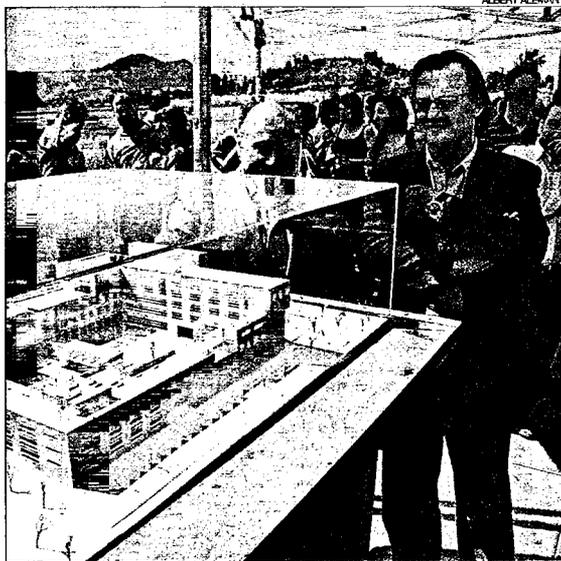
El Nadal, un projecte impulsat per l'Ajuntament de Vic i les fundacions de l'Hospital de la Santa Creu i la Casa Caritat de Vic, es construirà

a l'est de la població, en una zona que ha experimentat un gran creixement urbanístic en els últims anys. L'objectiu principal de l'equipament serà facilitar el major grau d'autonomia possible a la gent gran amb dependència.

**PLACES PÚBLIQUES** / Per a això, el centre tindrà 63 apartaments amb serveis lúdics i sanitaris, entre ells consergeria, premsa, restaurant, bugaderia, assistència social i mèdica, rehabilitació i farmàcia. També incorporarà una residència amb 144 places i un centre de dia de 30 places per a persones amb dependència psíquica. De totes aquestes places, 100 seran públiques, finançades per la Generalitat.

El Nadal disposarà igualment d'espais comuns i oberts a la ciutat, com un restaurant, un oratori, un jardí interior i una biblioteca. «És un projecte que il·lusiona, amb un conjunt de serveis assistencials i diversos ambients», va afirmar ahir Jordi Roca, director de l'Hospital de la Santa Creu.

Aquest projecte està cofinançat per les dues fundacions, que aporten



▶▶ Jacint Codina (esquerra) i Josep Maria Vila d'Abadal, ahir.

ten 10,9 milions d'euros de fons propis per a la residència i el centre de dia, i la Generalitat, a través de la Conselleria d'Acció Social i Ciutadana, amb una subvenció total de dos milions d'euros, a més de l'Incasol, que construeix i finança les vivendes amb serveis.

**COOPERACIÓ** / L'Ajuntament de Vic, al seu torn, ha cedit gratuïtament els terrenys. L'alcalde, Vila d'Abadal,

va destacar ahir aquesta cooperació mútua: «El Nadal és una mostra que la ciutat és rica en institucions», va afirmar.

Per a la gestió del finançament i el desenvolupament del projecte es crearà la Fundació Hospital de la Santa Creu-Casa Caritat. La nova entitat estarà presidida per Vila d'Abadal i liderada pel seu predecessor a l'alcaldia, Jacint Codina, que va ser qui va impulsar el projecte. ≡

EQUIPAMENTS

## Vilafranca agrupa serveis al palau judicial

Alt Penedès

PEP FORNS  
VILAFRANCA DEL PENEDÈS

Després de vuit anys d'espera, ahir va entrar en funcionament el palau judicial de Vilafranca del Penedès. L'edifici, ubicat a l'avinguda d'Europa, al nou barri de la Girada, acollirà a partir d'ara els quatre jutjats de la població, així com el registre civil i la resta de dependències judicials, a més a més d'una espaiosa sala de casaments.

L'immoble, de 4.300 m2, ha costat 4,5 milions d'euros i preveu ampliacions en el futur. Lèdia Barrachina, delegada del Col·legi d'Advocats, va mostrar ahir la seva satisfacció per l'obertura del nou equipament, va recordar que el partit judicial arrossegava des de feia molts anys una situació de precarietat extrema i va al·ludir al col·lapse que pateixen alguns jutjats.

El palau judicial serà inaugurat dissabte que ve per la consellera de Justícia, Montserrat Tura, en el marc d'una jornada de portes obertes. ≡

## GIRANIBARCELONA

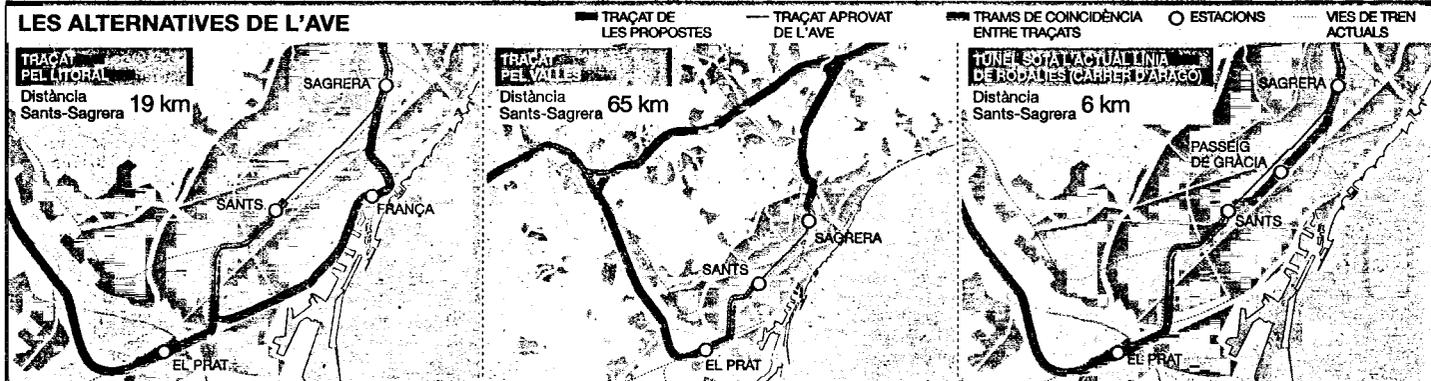
## Repartiment ecològic

L'Ajuntament de Barcelona fa balanç a l'ús del sistema de repartiment ecològic assajat al districte de Sant Andreu.



## Construcció de l'alta velocitat ▶ Les opcions

Pàgines 32 i 33 &gt;&gt;&gt;



# El túnel de l'AVE, única sortida per a les estacions de Sants i Sagrera

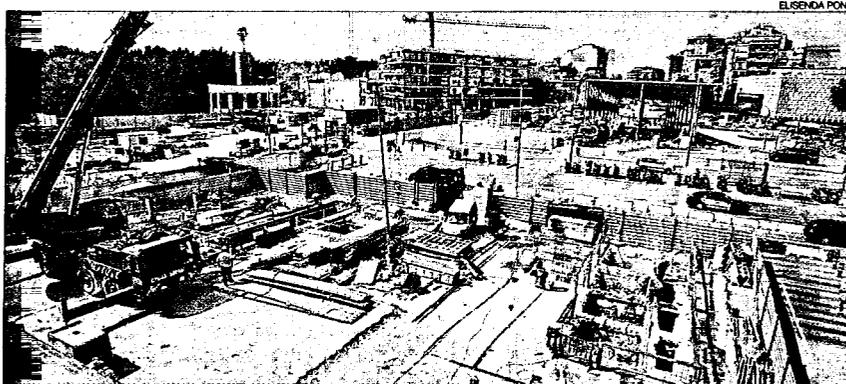
|| L'ajuntament descarta els traçats del litoral, el Vallès i Aragó perquè frenarien el trànsit ferroviari || El govern municipal assegura que la moció de l'oposició «va contra els interessos de la ciutat»

RAMON COMORERA / XABIER BARRERA  
BARCELONA

A aquestes altures, el pas de l'AVE per Barcelona ja tan sols es pot fer per la ruta aprovada de Provença, Diagonal i Mallorca. Aquesta és, almenys, la conclusió d'un informe municipal sobre la viabilitat de les tres alternatives que defensen diverses entitats ciutadanes i els partits de l'oposició. Si les vies no uneixen amb un trajecte el més curt possible les dues grans estacions, cosa que no passa en les opcions litoral i Vallès, Sants i Sagrera es convertirán en un cul-de-sac. Seran estacions terminals, sense continuïtat, un model que frena l'explotació ferroviària i que està destinat a morir. En el cas de perforar un altre túnel per Aragó, les obres paralitzarien Rodalies, s'assagura.

Una gestió viable de la futura línia d'alta velocitat, segons l'estudi al qual ha tingut accés aquest diari, implica que els trens en direcció nord (Girona-França) tinguin origen o destí a Sants però passant per Sagrera. Al costat contrari, en direcció sud (Espanya i Portugal), els combois haurien de sortir de Sagrera i passar per Sants.

**EL CAS DE FRANÇA /** Aquest esquema tan sols és possible si les estacions són passants, és a dir, que els trens poden passar i seguir el seu recorregut sense tornar enrere. Els enginyers municipals esmenten el cas de l'estació de França com a exemple de parada terminal sense futur per-



▶ Obres a la plaça de Joan Peiró per adaptar l'estació de Sants a l'AVE, la setmana passada.

## les dificultats TRES PROPOSTES AMB PROBLEMES

### PER LA COSTA

El tren passaria sota el Palau de Mar i edificis de pisos

○ Portar l'AVE de Can Tunis i el Morrot, pel Port Vell i Glòries, fins a Sagrera topa amb greus problemes tècnics, segons l'ajuntament. El túnel ha de passar sota edificis, com el Palau de Mar i vivendes del carrer del Doctor Aiguader, i també sota la Ronda Litoral per no afectar la L-4. A més, el terreny vora el mar és inestable. Des de Glòries la via seria superficial al no poder arribar fins a Sagrera sota la L-2.

### PER L'INTERIOR

Retorn al model de connexions anterior al 1969

○ Si l'AVE passés pel Vallès, la connexió Sants-Sagrera suposaria una volta de 65 quilòmetres. Els trens haurien de retrocedir des de Sants per fer la volta. Amb aquesta pèrdua d'operativitat es tornaria al model de connexió ferroviària anterior al 1969, segons l'informe, amb una xarxa disfuncional i estacions cul-de-sac poc operatives, com la de França. Sense el tercer túnel per l'Eixample no es podria millorar Rodalies.

### PEL CARRER D'ARAGÓ

L'obra obligaria a paralitzar els trens de Rodalies

○ Fer el túnel de l'AVE per Aragó, sota o al costat de la galeria dels trens de Rodalies i mitja distància, obligaria a parar aquest trànsit els anys que duressin les obres. La tuneladora no podria treballar, per raons de seguretat, mentre circulessin, uns metres més amunt, centenars de trens. A l'avinguda de Roma, que ja té dos túnels, no hi ha espai per a un altre, i a la Sagrera, l'AVE no podria passar sota la L-2

què no permet la continuïtat de les línies. I afegeixen que aquesta és la tendència del trànsit ferroviari. Hi ha ciutats europees com París, amb grans estacions en una situació igual que la de França, totes amb un origen històric similar, que ja es plantegen canviar de model.

Aquests problemes de connexió invaliden, segons l'ajuntament, els traçats de la costa (defensat per veïns i PP) o per fora de Barcelona (CIU). En el cas de la tercera alternativa pel carrer d' Aragó (ERC), que igualment travessaria l'Eixample però evitant la Sagrada Família, el problema és que durant el temps que es fan les obres s'hauria de paralitzar, per raons de seguretat, el trànsit de tots els trens de Rodalies que fan servir el túnel existent en aquesta via.

**ENTREVISTA AMB LA MINISTRA /** L'oposició municipal segueix, mentrestant, vetllant les armes per al ple de divendres. CIU, el PP i ERC — que sumen majoria al consistori — van arribar a un acord per presentar una moció per la qual es rebutja l'actual traçat i es demana una entrevista amb la ministra de Foment, Margarita Álvarez.

En l'escrit, entregat ahir a la secretaria de l'ajuntament per part de CIU, no es detalla cap mena de traçat alternatiu (cada partien en defensa un de diferent). Aquest fet va fer que el tinent d'alcalde d'Urbanisme, Ramon García Bragado, afirmés que la moció «va en contra dels interessos de Barcelona».

MILLORA DE LA MOBILITAT AL BARCELONÈS NORD

## Santa Coloma posa escales mecàniques a zones amb pujades

◉ L'ajuntament ja n'ha instal·lat tres i en col·locarà cinc més durant l'estiu

DAVID PLACER  
SANTA COLOMA DE GRAMENET

Santa Coloma de Gramenet inaugurarà durant aquest estiu escales mecàniques a cinc punts de la ciutat, que se sumen a les tres en funcionament els últims mesos. Els barris que pateixen pendents pronunciats adoptaran aquesta solució per alleujar les pujades dels veïns. Les vuit instal·lacions d'aquest any formen part d'un total de 45 trams projectats que s'han de cobrir durant quatre anys. Les obres tenen un cost de 25 milions d'euros, un esforç econòmic rellevant per a una ciutat amb un pressupost anual de 100 milions d'euros.

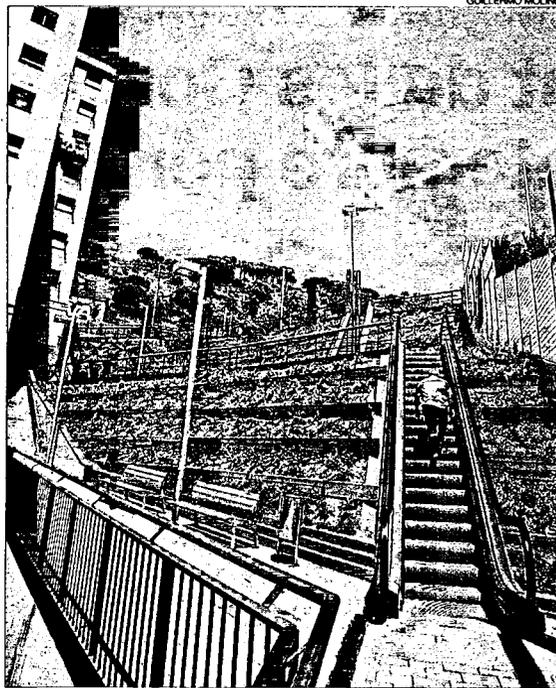
L'ajuntament ja havia instal·lat escales mecàniques abans de les eleccions en dos punts de la ciutat, un d'ells a les Oliveres, a la muntanya. L'alcalde Bartomeu Muñoz

(PSC) va inaugurar ahir dues rampes d'una escala al carrer de Verdi i es preveu que cinc més funcionin abans de la tardor.

**AVARIES FREQUÈNTS** / Però els veïns, que en reclamaven la instal·lació, es queixen que una de les escales del carrer de Pep Ventura no funciona amb molta freqüència. «Les primeres s'espantllen molt. Vénen a reparar-les, però en poc temps deixen de funcionar una altra vegada», va explicar Celia Ramírez, presidenta d'una associació veïnal de dones del barri. Ahir, les escales no funcionaven, com va poder comprovar aquest diari.

Pilar de Aquino, membre de l'associació de veïns de les Oliveres, creu que el barri hauria agraït més l'obertura de botigues o supermercats que no pas les escales. «Fins i tot per comprar pa hem d'anar al mercat de Singuerlín o al centre. A l'estiu podem trigar mitja hora a arribar», explica.

L'alcalde va replicar que la instal·lació de botigues és competència del sector privat i que l'ajuntament no pot resoldre el tema. «En canvi,



► Un veí puja per un tram de les escales de les Oliveres, ahir.

les escales mecàniques són un vell anhel dels barris amb pendent i una de les prioritats d'aquest mandat», va dir.

Al carrer de Verdi, els veïns van recollir firmes per instal·lar-les. «Cal-

drà veure quant duren perquè els joves d'aquí ho destrossen tot», va dir Maria Palermo, veïna de la zona. Per evitar el vandalisme, l'ajuntament ha instal·lat càmeres connectades amb la Guàrdia Urbana. ■

# Catalunya

**BOLSA DE BARCELONA** BCN Global-100 1.188,02 +7,71 ▲ +0,68% BCN Mid-50 41.942,86 +18,85 ▲ +0,04%

DESEMBOLSO DE HASTA DOS MILLONES

## Copcisa entra en la empresa de energía solar Geotics

L.PUJOL/Barcelona

El grupo constructor Copcisa ha entrado en el capital de Geotics, empresa especializada en energía geotérmica solar. Esta actividad consiste en el aprovechamiento de la energía en la climatización de edificios a partir del calor acumulado en el subsuelo por la radiación solar. La empresa nació en 2003 de la mano de sus tres socios: el físico Manuel Viñals, el ingeniero Bartomeu Casals y el economista Antoni Barón.

La compañía forma parte de la red de trampolines del Cidem—organismo adscrito a la Generalitat— a través de un convenio con la escuela de negocios Esade. Geotics facturó 1,8 millones de euros el año pasado, con un beneficio de 80.000 euros. La empresa espera obtener unas ventas de tres millones este año y de seis millones en 2008, según su gerente, Antoni Barón.

Copcisa desembolsará dos millones en cerca de dos años y está previsto que incremente su participación hasta controlar en torno al 50% de Geotics. La entrada de la constructora permitirá a Geotics iniciar su internacionalización en



Ramon Carbonell (Copcisa)/E.R.

países como Francia y Brasil. La empresa tiene en marcha una inversión de dos millones en un equipo de confección de intercambiadores geotérmicos. La empresa desarrolla la segunda versión de su intercambiador Geopanel.

Geotics está en contacto con los metros de Madrid y Barcelona y Ferrocarrils de la Generalitat para estudiar la posibilidad de usar la energía para climatizar estos servicios. Los sistemas de Geotics suponen un ahorro económico de entre el 50% y el 80% y una mayor duración de la instalación, aunque requieren una inversión inicial mayor.

REUNIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA ESTADO-GENERALITAT

# El Govern quiere fijar hoy el traspaso de Cercanías

El president Montilla espera compromisos claros por parte del Gobierno para desarrollar el Estatut, ante la presión de ERC.

M. MANCHÓN. Barcelona

Es el momento de las concreciones y de dejar clara la voluntad del Gobierno de desarrollar el Estatut. Con esa exigencia encara el tripartito la reunión de hoy de la comisión mixta Estado-Generalitat, que deberá fijar, a juicio de los partidos que están al frente de la Generalitat, un calendario y las inversiones necesarias sobre el traspaso del servicio de Cercanías de Renfe.

El president Montilla espera que la reunión de hoy sirva para abrir una ponencia conjunta que esclarezca los ritmos del traspaso, consciente de la presión que comienza a recibir por parte de sus socios en el Govern, que necesitan compromisos claros por parte del Ejecutivo de Rodríguez Zapatero.

El conseller de la Vicepresidència, Josep Lluís Carod-Rovira, se refirió al propio interés del presidente del Gobierno en acelerar esos traspasos que marca el Estatut, porque "tiene un problema de credibilidad en Catalunya". Y el portavoz de ERC en el Parlament y futuro cabeza de lista al Congreso, Joan Ridaó, concretó las peticiones de su partido: "No es suficiente el anuncio de Zapatero de que en enero se realizará el traspaso de Cercanías de Renfe, sino que queremos saber en qué condiciones se lleva a cabo y con qué presupuesto".

En la misma línea se posicionó el portavoz de ICV en el Congreso, Joan Herrera, al considerar que el Gobierno tiene la oportunidad de demostrar un "cambio de actitud" que demuestre su voluntad de aplicar el Estatut, más allá de esperar a que se defina el Tribunal Constitucional ante el recurso que



El president José Montilla, en la última sesión del Parlament.

**Carod considera que está en juego la "credibilidad" del presidente Zapatero en Catalunya**

presentó el PP o de que lleguen las elecciones generales. El tripartito, en suma, necesita que el Gobierno pase a la acción para convencer a la sociedad catalana que el Estatut tendrá pronto una traducción práctica en la vida cotidiana.

En la reunión de la comisión mixta de hoy podrían darse por finalizados otros traspasos, como la gestión de las competencias en ordenación del litoral, becas, el Hospital Clínic o los registros ISBN. Pero también se espera un avance en otras competencias que se debatieron en ponencias abiertas en las anteriores reuniones de febrero y abril de este año: paradores nacionales, participando la Generalitat en los órganos de gestión; inmigración o seguridad privada.

**Hereu pide apoyos para el AVE**

El gobierno municipal de Barcelona, formado por el PSC e ICV, intenta recabar apoyos al trazado del AVE por la capital catalana, aprobado por el Gobierno central el pasado viernes. El pleno municipal del próximo viernes puede poner en un compromiso al alcalde, Jordi Hereu, ya que la oposición (CIU, PP y ERC) puede pedirle que vaya a Madrid a reclamar un nuevo trazado. El cuarto teniente de alcalde de Urbanismo, Ramon García-Bragado, se reúne hoy con los presidentes de la Cámara de Comercio de Barcelona, Formento del Trabajo y el Racc, Miquel Valls, Juan Rosell y Sebastià Salvadó, respectivamente. García-Bragado se entrevistará también con el presidente de la junta constructora de la Sagrada Família, Joan Rigolm, y el de la Associació per a la Promoció del Transport Públic, Ricard Riol. Por otro lado, el PP llevará a votación al próximo pleno del Parlament la propuesta de modelo aeroportuario descentralizado que la semana pasada promovieron los empresarios catalanes.