



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 18-7-2007

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - www.catpress.cat - comunicacio@catpress.cat

VIVIR

LA VANGUARDIA

MIÉRCOLES, 18 JULIO 2007

TRÁFICO Colapso al volcar un camión

El vuelco de un camión en la ronda Litoral congestionó el tráfico varias horas
PÁGINA 3

FUNERARIAS Servicio de ayuda en el duelo

Un equipo de psicólogos ayuda a quienes pierden a un ser querido
PÁGINA 5

'LA VANGUARDIA' Comienza Vivir en Verano

Series y concursos durante cinco semanas en Vivir en Verano, desde el próximo domingo
PÁGINA 11



GENTE La moda de las hermanas Cruz

Penélope y Mónica Cruz presentaron en Eivissa su primera colección de ropa para Mango
PÁGINA 13

EL TIEMPO Persisten el calor y el sol

Altas temperaturas con alguna nube matinal en la costa y chubascos en el Pirineo
PÁGINA 16

El túnel del progreso

CAMBRA, FOMENT, RACC Y ESADE EXIGEN EL AVE SANTS-SAGRERA PARA LA COMPETITIVIDAD DE BARCELONA

FRANCESC PEIRÓN
| BARCELONA

Cuatro de las principales instituciones y con mayor peso dentro de la denominada sociedad civil —Cambra de Comerç, la patronal Foment del Treball, RACC y Esade— hicieron ayer una defensa a ultranza del túnel del AVE por el centro de Barcelona. Según su visión, esta infraestructura es una pieza clave para la modernización del transporte público, y en concreto de la red de cercanías, al tiempo que ofrece posibilidades de desarrollo económico y enriquecimiento para la ciudad —con dos polos como Sants y la Sagrada— y su entorno metropolitano.

El pronunciamiento de los directivos de estas entidades —muy elogiadas por todos los partidos, todos, cuando el pasado marzo protagonizaron el acto a favor del aeropuerto de El Prat— supone un contrapunto al ruido político propiciado por la oposición municipal. CiU, PP y ERC tienen previsto sacar adelante en el pleno de este viernes una proposición en la que se pide el rechazo al trazado que conecta en línea recta Sants y Sagrada. Sin embargo, no defienden una alternativa común al proyecto para la licitación del cual el Gobierno ha dado luz verde. El alcalde Jordi Hereu ya ha anunciado que considera este acuerdo del "tripartito del no" carente de valor ejecutivo. "No pienso ir a ver a los responsables de otra administración por el resultado de esta propuesta", aseguró tras una mañana de cruce de reproches. "Lo que necesitamos ahora es que el túnel se hicte, se adjudique y se ejecute lo antes posible", respondió Miquel Valls, presidente de la Cambra, a la iniciativa auspiciada por la oposición. Valls calificó de "debate político"



El concejal Ramón García-Bragado (de espaldas en el centro) durante la reunión con la denominada sociedad civil

esta petición, en el sentido de considerar que en estos momentos carece de valor fáctico. "Hay un acuerdo institucional del 2002 —sabayó— en el que se da por superada esta cuestión del trazado". Sebastián Salvadó, presidente del RACC, estuvo contundente: "Si queremos una promoción del transporte público, se ha de hacer esta obra. Nos hemos de acostumar a que Barcelona esté perforada; de lo contrario, hablamos pero no hacemos".

Estos dos dirigentes —junto con Salvador Guillermo, de Foment del Treball, y Pere Puig, director general de Esade— mantuvieron una reunión informativa con Ramón Gar-

cía-Bragado, teniente de alcalde y responsable de Urbanismo del Ayuntamiento. García-Bragado tuvo una jornada intensa. A primera hora se entrevistó con Joan Rigol, presidente de la junta constructora de la Sagrada Família, un edificio que, además de la pantalla de protección, será auditado, como el resto de los inmuebles que se encuentran en el recorrido, y que tendrá un seguimiento "muy cuidadoso", insistió el concejal. Pero Rigol mantuvo que, si no hay cambio de trazado, el caso lo trasladarán a la justicia, cuestión para la que, indicó, disponen de plazo hasta octubre. Poco después, el invitado fue el presidente

de la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Ricard Riol, quien lo primero que hizo fue lamentar que el debate se centre en Sagrada Família sí o no. "El auténtico debate es la utilidad del túnel para la movilidad", una infraestructura que calificó de importantísima por cuanto facilitará la conexión con el metro y permitirá la potenciación de la red entre las ciudades

La oposición municipal elabora una propuesta conjunta contra el trazado y la Sagrada Família insiste en la vía de los tribunales

catalanas, por lo que abogó por una futura estación de Passeig de Gràcia aplazada sine die. "El AVE por el litoral es perjudicial —afirmó Riol— porque no garantiza esta conectividad y consagra la competencia desleal del automóvil".

Las cuatro entidades económicas-sociales aún elevaron más el tono de esta necesidad. Valls habló de "obra de especial trascendencia" para reducir el déficit de infraestructuras, tanto por la importancia que tiene el AVE en sí mismo como por la ayuda que supondrá para "arreglar cercanías". Después de mostrar una confianza absoluta en los ingenieros y arquitectos que han planificado esta obra, el presidente de la Cambra solicitó que "se asegure su realización y se controle su ejecución". Salvador Guillermo, de Foment del Treball, añadió en esta línea que la mejor receta contra el miedo es dotar del máximo de transparencia a los trabajos de construcción. "En el diseño de la

CONTINÚA EN LA PÁGINA 2

Montilla ve imposible cambiar el trazado porque exigiría la unanimidad del 2002

VIENE DE LA PÁGINA 1
licitación se ha de reforzar –sostuvo– la política de información”.

Otro de los elementos en el que coincidieron es en la importancia del tándem Sants-Sagrera. “Que haya dos estaciones no deja de ser un elemento más que potenciará y facilitará la modernización de la red ferroviaria, algo que es esencial para la calidad de vida”, remarcó Pere Puig, de Esade. Si Valls destacó la

importancia que tendrá la Sagrera para la reordenación de esa zona de la ciudad y Guillermo incidió en la importancia de que las estaciones sean pasantes y no en *cul de sac* –es decir, que se llega y los trenes luego han de hacer marcha atrás–. Salvadó señaló que “dos equipamientos de este nivel son la fuente del deseo de todos los núcleos urbanos que se precien”. García-Bragado se mostró ufano por unos posicionamien-

tos “en los que se ve claro que la conexión se debe hacer”.

La oposición, sin embargo, reiteró que el alcalde ha de hacer caso del resultado de la proposición y, si todo sale como prevén, aceptar que los cinco grupos municipales viajen a Madrid para manifestar a la ministra de Fomento el rechazo al túnel y abrir el estudio de alternativas. Esto es lo que dice el texto elaborado por CiU, con aportaciones de PP y

ERC.y en ello insistió el líder convergente, Xavier Trias.

Hereu no está por la labor, entre otras cosas porque la obra es responsabilidad de Fomento. El alcalde ya ha aceptado de antemano que perderán la votación. Pero, siempre según sus informes, este pronunciamiento carece de valor jurídico, un extremo del que disiente la oposición. Su negativa al trazado por el centro hizo que Hereu les acusará de propiciar el descrédito político. “Esto es comedia. ¿Si hay estación en paseo de Gràcia ya vale el túnel? ¿Vamos de paseo de Gràcia a Sant Cugat? Hay vida más allá de paseo de Gràcia y eso es Sagrera”. Para contrarrestar el efecto de la propues-

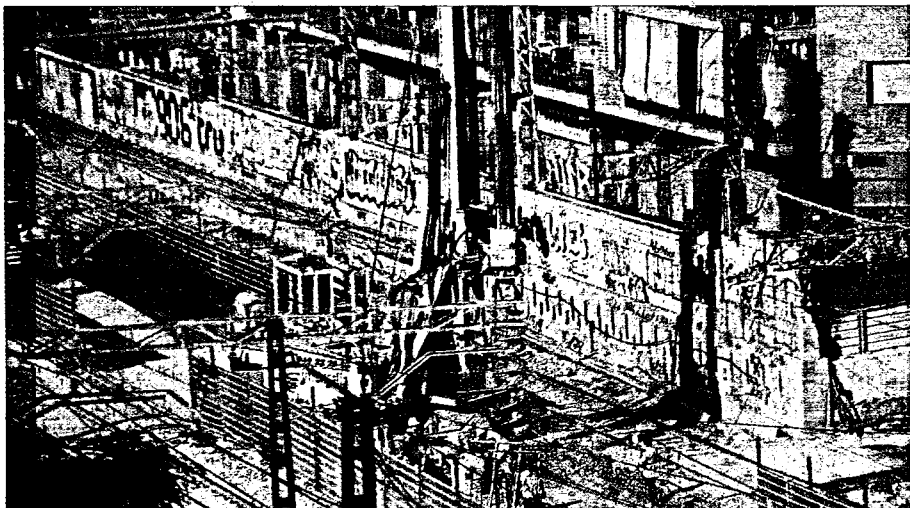
ta opositora, el bipartito presentar una medida de gobierno sobre la seguridad y transparencia de los trabajos de construcción. Esto incluye desde la revisión de unos 700 edificios, la creación de una web dedicada al estado de las obras, así como oficinas de atención al ciudadano.

El president José Montilla terció para recordar que un cambio de trazado exigiría unanimidad de todos los grupos políticos. Montilla dijo que el acuerdo lo tomaron otros gobiernos de España y Catalunya, con el apoyo de las administraciones locales. “Si se quiere cambiar el trazado se debería conseguir el mismo grado de acuerdo y unanimidad que se produjo entonces”.●

INFRAESTRUCTURES ■ ARRIBA L'ALTA VELOCITAT

L'alcalde descarta aturar les obres nocturnes del tren a Sants tot i les queixes veïnals

■ Rebutja aplicar mesures compensatòries als afectats per les obres o pel traçat del túnel ■ Rigol insisteix que la Sagrada Família anirà al jutjat



Les obres del TGV entre els barris de Santa Eulàlia i Sants han provocat les queixes dels veïns pel soroll ■ XAVIER BERTRAL

Cristina Palomar
BARCELONA

L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va descartar ahir aturar les obres nocturnes del TGV que s'estan duent a terme entre Santa Eulàlia i Sants malgrat les queixes que han generat entre els veïns perquè no poden dormir. Hereu ho va justificar per la necessitat que el tren arribi a la ciutat en el calendari previst, però va puntualitzar que el consistori prendrà totes les mesures necessàries per minimitzar-ne els efectes. "S'han de readequar els tre-

La xifra

2

dels dels okupes que la nit de dimarts a dimecres es van penjar d'una grua continuaven detinguts ahir a la nit.

balls i fer-los compatibles amb les hores de descans bàsiques", va remarcar ahir que censurava les "accions il·legals" com les que dilluns passat van portar a terme un grup d'okupes.

Les obres del TGV que

s'estan portant a terme des de fa un any en aquest districte han generat nombroses protestes veïnals, fins al punt que algunes comunitats de propietaris s'estan plantejant presentar una denúncia per delictes acústics.

Sobre la possibilitat de plantejar-se mesures compensatòries —sobretot de tipus fiscal— per rescabalar els barcelonins afectats per la construcció del TGV, Hereu va mostrar-s'hi en contra en afirmar que amb les mesures extraordinàries de seguretat i la informació ja n'hi ha prou.

Per altra banda, el president de la junta constructora de la Sagrada Família, Joan Rigol, va repetir ahir que recorrerà als tribunals si no es modifica el projecte del túnel del TGV per l'Eixample, que passarà sota el carrer Mallorca, just al costat del temple. "Si no hi ha un canvi, anirem al jutge perquè dictamini si hi ha risc real", va afirmar Rigol, que va concretar que el termini per recórrer expira "el 2 o 3 d'octubre". Rigol va fer aquestes declaracions després de reunir-se amb el tinent d'alcalde d'Urbanisme, Ramon García Bragado. ■

Barcelona +

Canvis al Bicing

L'Ajuntament posa dificultats als turistes per agafar les bicicletes



INFRAESTRUCTURES ■ ARRIBA L'ALTA VELOCITAT

Guerra oberta pel TGV

■ Govern i oposició, enfrontats per la declaració contra l'actual traçat que s'aprovarà al ple de divendres
■ Hereu remarca que ni acatarà la moció ni s'hi sent vinculat ■ L'alcalde titlla CiU, PP i ERC d'irresponsables

Cristina Palomar
BARCELONA

L'acord assolit entre el govern minoritari i la majoritària oposició sobre el funcionament de l'Ajuntament de Barcelona semblava haver obert una etapa de col·laboració política. Tanmateix, la celebració divendres que ve d'un ple en què s'aprovarà una proposició contra l'actual traçat del TGV pel centre de la ciutat amb els vots de CiU, PP i ERC, i en contra del parer de Jordi Hereu, ha reobert la caixa dels trons.

I és que la decisió del bipartit de limitar ara la capacitat executiva dels plenaris i les comissions per evitar que prosperin propostes com la del TGV va provocar ahir una aguda polèmica política entre els grups. L'explicació donada per l'executiu barceloní per reinterpretar el reglament que s'ha aplicat des del 2001 és que no es pot obligar l'alcalde a fer seves les decisions de l'oposició. "No es pot instar el govern a defensar una cosa que no ha aprovat", afirmava el portaveu, Jordi William Carnés.

L'acord dels tres grups per presentar i aprovar al ple una proposició que no només rebutja l'actual tra-



Aspecte actual de les obres del TGV al seu pas pel barri de Sants, al carrer d'Antoni Capmany ■ XAVIER BERTRAL

cat del tren, aprovat per consens l'any 2002, i limita la velocitat a 50 quilòmetres per hora per evitar vibracions, sinó que també insta l'alcalde a reunir-se amb Foment per reclamar aturar les obres i presentar traçats alternatius, ha crispat molt el PSC, fins al punt

que Hereu va deixar clar ahir que no la pensa acatar. "La posició del govern és ferma i aquest alcalde no anirà enlloc a demanar res", va afirmar.

Hereu no va dubtar a acusar els tres grups de l'oposició de fer electoralisme i comèdia, de ser irresponsables

i de desprestigiar la política amb aquesta actitud. "La proposició no serveix per construir Barcelona", va advertir, i va destacar el fet que no proposen cap traçat del TGV alternatiu.

La resposta no es va fer esperar: CiU, ERC i PP van acusar l'alcalde d'actuar

"amb xuleria i amb poca vergonya", amb gestos més propis del "despotisme il·lustrat que d'un funcionament democràtic". També van observar que, malgrat haver passat un mes i mig des de les eleccions, encara no ha digerit que necessita l'oposició per governar. ■

Frases

"No presenten [els partits de l'oposició] cap alternativa viable a l'actual traçat del TGV"

Jordi Hereu
ALCALDE DEL PSC

"Si l'alcalde vol obviar el ple i manar per decret, es trobarà davant una oposició dura"

Xavier Trias
CIU

"Ha passat un mes i mig de les eleccions i encara no s'han adonat que les coses han canviat"

Alberto Fernández
PP

"És evident que el traçat d'una infraestructura no es pot fer sense consensuar-lo amb el municipi"

Jordi Portabella
ERC

Un informe jurídic anònim amb conseqüències polítiques

Les claus
CRISTINA PALOMAR

■ Amb l'argument que si l'executiu municipal no dona suport a les propostes de l'oposició aquestes no són vàlides, el govern va presentar ahir a la junta de portaveus dels cinc partits un informe jurídic que especifica que és un prec, que

una proposició, que una pregunta i que una declaració institucional i quina és la capacitat decisòria de cadascun dels òrgans polítics municipals.

■ La validesa del document, el debat del qual s'ha aparcat fins al setembre, va ser questionada ahir pels tres grups de l'oposició. D'una banda, perquè l'in-



Jordi Hereu durant un ple de l'Ajuntament ■ CRISTINA CALDERER

forme no està ni firmat pel secretari de l'Ajuntament - "el podria haver redactat qualsevol", afirmen-. De l'altra, perquè interpreten que la revisió no té un sentit jurídic, com defensa el PSC, sinó polític: "Ara que ha perdut la majoria, vol convertir el ple en un tràmit i fer callar l'oposició", ironitzen CiU, el PP i ERC.

■ La federació ha anunciat ja que demanarà un contrainforme i no descarta emprendre altres mesures judicials, mentre que populars i republicans preferixen esperar que el bipartit mogui fitxa. L'oposició no s'expli- ca com és que el reglament que s'ha aplicat des del 2001 sense cap problema no ha estat qüestionat pels socialistes fins ara.

Los municipios en áreas nucleares critican el retraso del cementerio de residuos

ORIOl AYMÍ, Tarragona

La Asociación de Municipios en Áreas de Centrales Nucleares (AMAC) cargó ayer con dureza contra el Ejecutivo central por el retraso en la búsqueda de un emplazamiento para el Almacén Temporal Centralizado (ATC), un espacio que debe concentrar la totalidad del combustible gastado de las plantas estatales.

La asamblea general de la AMAC alertó contra la "política de hechos consumados" que comporta este retraso y que, a su juicio, supondría la ampliación de las piscinas donde actualmente se almacena el combustible en cada central nuclear o la construcción de pequeños almacenes en cada planta atómica.

La AMAC, que reunió ayer en Madrid a sus 70 municipios asociados, acordó rechazar unánimemente estas dos opciones. De hecho, la central nuclear de Cofrentes (Valencia) agotará la capacidad de sus piscinas en 2009 y la de Ascó (Ribera d'Ebre) lo hará en 2012, con lo que la AMAC ve a corto plazo la posibilidad de que la Administración central se decante por ampliar sus capacidades de almacenamiento antes que construir un único almacén, una decisión que conlleva mayores riesgos políticos.

"Nadie hace nada con respecto al ATC, y esto es un ir tirando que no nos lleva a ninguna parte", dijeron ayer fuentes de la AMAC. La comisión interministerial tutelada por el Ministerio de Industria que busca emplazamiento para el ATC encargó la semana pasada un informe jurídico que incluía el pliego de cláusulas que deberá cumplir el municipio candidato, y otro informe sobre almacenes ya existentes, algo que la AMAC interpreta como una dilatación más en el proceso de toma de decisiones.

La AMAC aprovechó su asamblea general para instar al Gobierno central a cumplir con el mandato que el Parlamento hizo al Gobierno en 2005 para "poner en marcha un proceso real de búsqueda para un emplazamiento para el ATC que garantice el respeto a los principios de transparencia, participación y voluntariedad de los candidatos".

EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE RECURRE A LAS EXPROPIACIONES

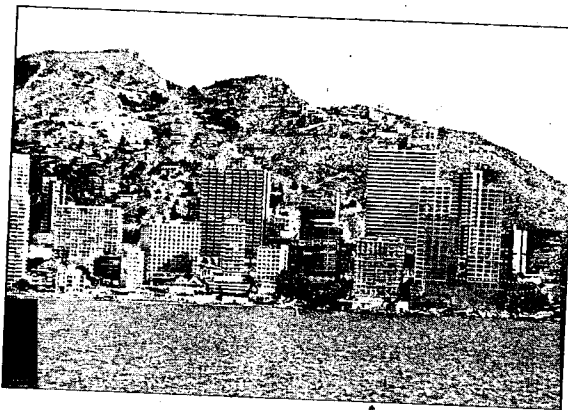
Debate urbanístico en primera línea de playa

Ballester Inmobiliaria anuncia que llegará hasta instancias europeas para defender su proyecto de dos torres de apartamentos en Benidorm, por considerar que la decisión del Gobierno de confiscar los terrenos "es arbitraria y atenta contra la seguridad jurídica".

OLPONTANILLO, Valencia

Más de cien millones de euros por 10.000 metros cuadrados de suelo en la zona de Punta Lliser, en Benidorm. Ése es el precio que el Estado podría tener que pagar por demostrar su defensa de un urbanismo sostenible frente a lo que consideran "depredación del territorio" por parte de los gobiernos populares. El Consejo de Ministros aprobó el pasado 15 de junio la expropiación de los terrenos donde Edificaciones Calpe (compañía de Ballester Inmobiliaria) está construyendo dos torres de apartamentos de lujo. Esta medida ha suscitado un debate no sólo económico sino, sobre todo, en lo que se refiere a la seguridad jurídica y a los argumentos que sustentan la decisión, sobre la base de que el suelo se encuentra dentro de la zona de servidumbre de protección establecida en la Ley de Costas (que fija veinte metros de distancia mínima respecto al mar). Ballester calcula en esos 100 millones de euros la pérdida que se le debería compensar.

Las dos torres de Ballester (a la derecha) se sitúan en suelo donde existía un edificio desde 1974.



La primera cuestión que se plantea es si el terreno en cuestión estaría sujeto a la Ley de Costas. Las sucesivas sentencias judiciales desde 1988 (incluidas dos del Tribunal Supremo) concluyen que no, ya que lo contrario supondría aplicar la norma con carácter retroactivo. Ballester defiende que el suelo está calificado como urbano desde los años sesenta y, de hecho, en él existía

un hotel y un restaurante hasta el año pasado, derribados para iniciar las obras del nuevo complejo. Además, éste obtuvo la licencia municipal en 1988, meses antes de la aprobación de la Ley de Costas, y fue ratificado en 1995 y 1996 por mayoría absoluta de la corporación municipal, con votos a favor de PP y PSOE. Los dos últimos recursos, en contra del plan, de la Aboga-

da del Estado y de un particular, están por resolverse.

Ballester adquirió el terreno y el proyecto a su anterior propietario, Promociones Cafarelli, en 1996. En 2005, inició las obras (actualmente, se está trabajando en la estructura), tras contar con la última de las autorizaciones administrativas exigibles. La compañía centró la construcción sobre 2.500 metros cuadrados de

La situación

- Ballester Inmobiliaria prevé ingresar unos 120 millones por la venta de los 168 apartamentos del complejo.
- Ya se han comercializado 41, con un valor de mercado que ronda los 30 millones.
- Se ha comprometido a devolver el dinero a los compradores si se paran en firme las obras.
- La compañía asegura que no actúa por motivos económicos, "sino de justicia y en defensa de nuestra imagen".

pañía para informar de su decisión, ni ha atendido la solicitud de audiencia, ni siquiera ha dado el menor indicio que permitiera vislumbrar una actuación expropiatoria". Bonet dice que sólo se le ha comunicado que unos inspectores visitarán los terrenos, en el marco del expediente abierto.

Matiz político

Ballester cree que se trata de "una decisión política, adoptada a una velocidad inusual, en un entorno electoral y sin trámite ni notificación previa, que echa por tierra la labor de los tribunales de Justicia plasmada en un sinnúmero de resoluciones durante veinte años".

Bonet explica que el expediente se articularía en tres partes: la declaración de interés público, el proceso de ocupación urgente de los terrenos y la valoración del justiprecio, cada una de ellas susceptible de recursos, que podrían alargar el proceso "varios años".

Ballester Inmobiliaria afirma que "recurrirá ante todos los organismos jurídicos existentes, de España y de la UE".

suelo y cedió los otros 7500 metros al Ayuntamiento de Benidorm para desarrollar un paseo y un parque de uso público. Defiende que es una zona "urbanísticamente consolidada", con edificios que supondrían mayores infracciones a la ley que los suyos.

El director jurídico de Ballester, José Bonet, afirma que "el Gobierno en ningún momento se ha dirigido a la com-

FUTURO

Ingeniería con el aire y con el agua

Aunque ya en la antigüedad se tenían en cuenta los esfuerzos debidos al aire y al agua cuando se concebían y construían artefactos como molinos, o estructuras como puentes, el hito más importante para la comprensión de estos fenómenos corresponde a Isaac Newton al postular las leyes de la Mecánica Clásica. Estas leyes deberían permitir en principio describir el movimiento de líquidos y gases y calcular sus efectos. Sin embargo, a pesar del avance enorme que desde ese momento se tuvo en la solución analítica de esos problemas, en realidad estas soluciones, fácilmente expresables como funciones matemáticas sencillas, correspondían a versiones demasiado simplificadas de los mismos como para ser aplicables en muchos ámbitos de la ingeniería.

Todo empezó a cambiar de un modo significativo con la popularización de los ordenadores personales. De hecho, cuando se trabaja en un diseño mejorado del sistema de quilla-bulbo de un velero tipo Copa del América o de la aerodinámica y turbinas del Airbus 380, es necesario realizar simulaciones con el ordenador. Lo más importante es entender que los campos de velocidades, presiones, etcétera, que obtendremos de esas simulaciones no se pueden escribir como una función mate-

mática simple. La física de estos problemas es, en realidad, más compleja y no admite globalmente una representación tan sencilla. Así, el sistema continuo espacio-tiempo es visto en los cálculos como un conjunto finito de valores en los que se supone que tendremos una aproximación al valor de esas variables que queremos conocer. Ese salto de la imagen continua de tiempo-espacio a una imagen discreta-poliédrica de los mismos es fundamental para poder abordar esos problemas con el ordenador.

Sin embargo, ese salto puede ser, desde el punto de vista de la geometría (mallado), muy complicado de dar. En una imagen podemos tener un modelo de una hélice de un buque, la cual funciona dentro de una tobera. Puede ser una malla no muy grande —unos tres millones de elementos—, pero si pensamos que los pequeños cubitos que forman esa división del espacio deben distribuirse de un modo suave, sin superponerse, podremos comprender lo complicado que puede llegar a ser construir una malla para un cuerpo geométrico complejo como éste.

CIRCUITO CIENTÍFICO

ANTONIO SOUTO IGLESIAS

Estas ideas han sido discutidas en el 2º Spheric SPH Workshop, celebrado en la Universidad Politécnica de Madrid (ETSI Navales) con la presencia de investigadores de 15 países. En ese congreso pudimos, por ejemplo, escuchar a ingenieros de un fabricante de turbinas comentar que, para resolver su problema, tardaban tres meses en construir una buena malla y que necesitaban después un megaordenador de cientos de procesadores resolviendo el problema durante un mes entero, todo ello sin poder garantizar que los resultados finales fueran de calidad aceptable.

La alternativa la ofrecen aquellas técnicas que no necesitan de una malla (SPH es una de ellas), sino que se apoyan en un número finito de partículas distribuidas más o menos uniformemente por el espacio. Estas técnicas tienen la enorme ventaja de no requerir la creación de una malla, aunque tienen de momento limitaciones importantes en su capacidad de describir la solución de determinados tipos de problemas. Tanto unas como otras son la base de un grupo de programas de

ordenador, los Computational Fluid Dynamics (CFD).

¿Qué podemos esperar del futuro? La ingeniería es cada vez más exigente y precisa de cálculos CFD en muchísimos ámbitos, en los cuales hay que acortar los periodos necesarios para diseñar nuevos vehículos y estructuras. La rama más fructífera de las matemáticas en la actualidad, la que da sustento a todas estas técnicas, tiene por delante el reto de proporcionar herramientas que permitan abordar esos cálculos. Por otro lado, ahora que la velocidad de nuestro ordenador personal parece que ha dejado de multiplicarse año tras año, ha llegado el momento de disponer a bajo precio de sistemas de cálculo distribuido en muchos procesadores, y de tener personal capacitado para extraer el máximo rendimiento de esos equipos.

Finalmente, creo que deberíamos esforzarnos más en mostrar a nuestros estudiantes las conexiones entre las matemáticas y la realidad que representa la ingeniería. Mostrar este tipo de conexiones las hará más atractivas.

Antonio Souto Iglesias es profesor en la Universidad Politécnica de Madrid (ETSI Navales) y miembro del Grupo de Investigación del Canal de Ensayos Hidrodinámicos (Cehinav).

IMPULS D'UN PROJECTE POLÈMIC

Europa tria l'excomissari Monti coordinador de la línia de la MAT

● El polític italià supervisarà les obres de connexió elèctrica entre Espanya i França

● La UE considera prioritària la instal·lació perquè l'intercanvi d'energia augmenti

Gironès

EUSEO OLIVERAS
BRUSSEL·LES

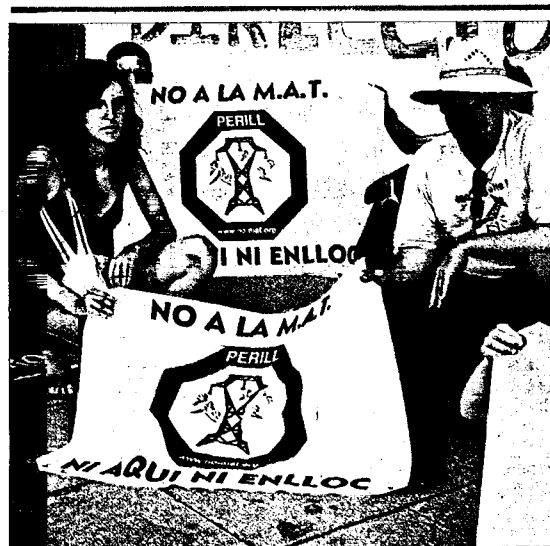
La Comissió d'Indústria i Energia del Parlament Europeu (PE) va recolzar ahir la candidatura de l'italià Mario Monti, excomissari europeu de Competència, com a coordinador per a la construcció de la línia elèctrica de molt alta tensió (MAT) que ha d'unir Espanya i França. La línia, que transcorrerà entre Sentmenat (Vallès Occidental), Bescanó (Gironès) i Baixàs (França), és considerada un projecte «prioritari» per la Unió Europea (UE) perquè s'espera que augmenti l'actual 3% d'intercanvi elèctric entre Espanya i França.

La iniciativa està «pràcticament paralitzada», segons admet la Comissió Europea, per culpa del rebuig de la majoria dels grups ecologistes i de la majoria de les poblacions per on transcorre el traçat de la línia elèctrica als dos costats de la frontera. El tram que més protestes desperta és el que travessa els Pirineus per la zona de Girona, ja que els opositors

critiquen l'impacte mediambiental que suposarà el projecte.

El mes de novembre de l'any 2006 el president del Govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, i el llavors president francès, Jacques Chirac, van acordar en una cimera bilateral celebrada a Girona instar la Comissió Europea a designar un coordinador per desencallar la proposta. Els caps d'Estat i de Govern dels 27 països membres van recolzar després al Consell Europeu del març passat la decisió de nomenar el mediador de la interconnexió.

SUPORT I CRÍTQUES / L'aval al nomenament de Monti, que es farà oficial al setembre, va rebre ahir el vistiplau del comissari europeu d'Energia, Andris Piebalgs. «Tinc tota la meua confiança en el coordinador», va precisar en un comunicat. Més crític va ser l'eurodiputat d'ICV, Raül Romeva, que va intervenir en la votació del PE. «Pensem que s'ha d'establir un diàleg amb el territori afectat i no escollir un mediador que no coneix en molts casos els punts conflictius i la realitat del mateix territori», va dir. ■



ALBERT ALEMANY

PROTESTA A VIC PER LES EXPROPIACIONS

Osona

Vic o Desenes de militants de la Plataforma No a la MAT es van concentrar ahir a la tarda (foto) davant de l'Ajuntament de Vic per mostrar el seu rebuig rotund

a l'ocupació dels terrenys per on ha de transcorrer la línia de molt alta tensió entre Sentmenat i Bescanó. Aquesta acció de protesta va col·lidir amb l'aixecament de les actes prèvies a l'únic propietari afectat al municipi de Vic. PERE PRATDESABA

TEMA DEL DIA Pàgines 2 i 3

La cessió voluntària de l'Estatut

TERCERA CIMERA ENTRE LES ADMINISTRACIONS CENTRAL I AUTONÒMICA

La comissió bilateral dóna via lliure al reclamat traspàs de Rodalies

|| Estat i Generalitat pacten la transferència però, de moment, en queden fora els trens regionals

|| El Govern entrega la gestió de l'Hospital Clínic i pagarà el deute històric que arrossega el centre

CRISTINA BUESA
MADRID

A la tercera va la vençuda. La comissió bilateral d'ahir entre l'Estat i la Generalitat celebrada a Madrid va servir efectivament perquè, per primera vegada, es poguessin escriure en la llista de traspasos tancats cinc capítols. Es tracta de competències que en alguns casos s'esperaven, per exemple, la cessió de l'Hospital Clínic o la gestió del litoral, però en la trobada també es van obrir alguns nous fronts llargament reclamats per Catalunya com el traspàs de Rodalies o la Inspecció de Treball. Les dues parts en van sortir aparentment satisfetes i amb la voluntat que cada trobada d'aquest tipus sigui com a mínim tan «fructífera» com la d'ahir.

Des que es va aprovar l'Estatut, aquest era el tercer cop que es reunia la comissió bilateral. En les ocasions anteriors, la creació de grups de treball, ponències i subcomissions havia entelat una mica el discurs dels dos governs. S'hi sumava, ahir, l'estrena de la nova ministra d'Administracions Públiques, Elena Salgado, que només fa una setmana que és en el càrrec. No obstant, i malgrat que van quedar diversos assumptes importants pendents, Salgado i el conseller d'Interior, Joan Saura, van coincidir que la reunió bilateral havia servit per donar un «fort impuls» a les competències que atorga el nou text estatutari.

SENSE XIFRES / Però, ¿com afecta això la gent?, es va preguntar Saura en veu alta. I no va dubtar a posar al capdavant de les peticions ciutadanes l'assumpció de Rodalies per part de la Generalitat. De moment s'ha creat un grup de treball format per cinc membres de cada govern, a més dels tècnics que cada part estimi necessari i que haurà de treballar perquè el gener de l'any que ve el traspàs sigui efectiu.

La ministra Salgado es va preocupar de repetir en un parell d'ocasions que aquesta transferència era fruit del compromís personal del president del Govern, José Luis Rodríguez Zapatero, que durant el debat de l'estat de la nació es va comprometre a entregar Rodalies amb la dotació pressupostària pertinent.

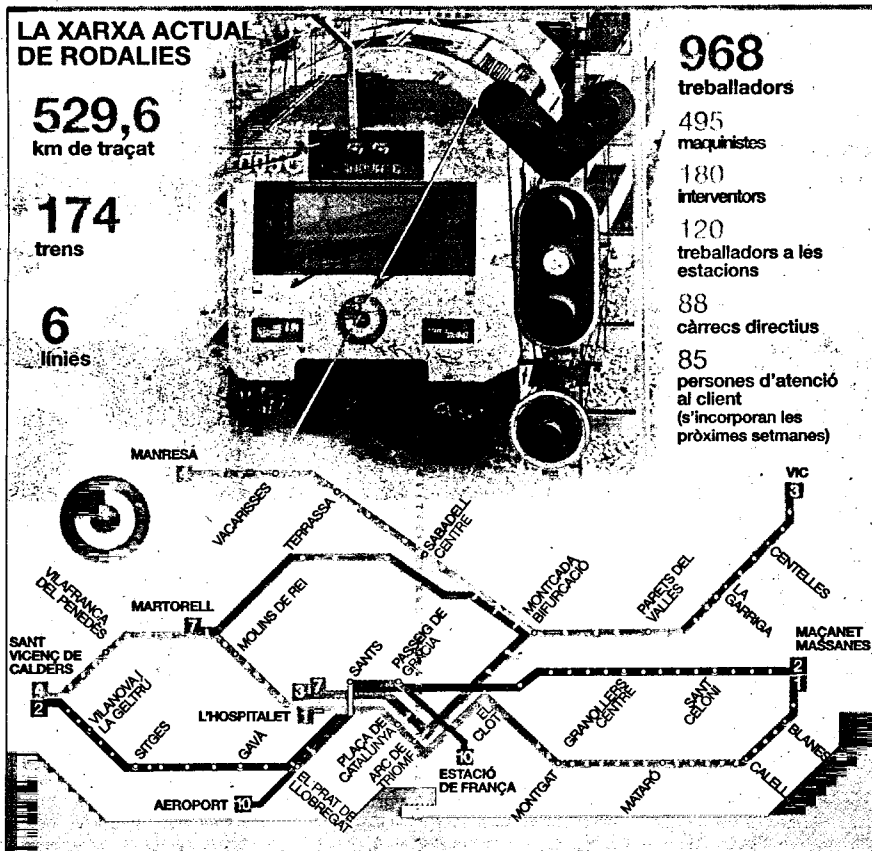
En el text de l'acord a què van arribar ahir les delegacions no s'especifica la quantia pressupostària perquè és una qüestió que es prendrà

LA XARXA ACTUAL DE RODALIES

529,6
km de traçat

174
trens

6
línies



968

treballadors

495

maquinistes

180

interventors

120

treballadors a les estacions

88

càrrecs directius

85

persones d'atenció al client (s'incorporaran les properes setmanes)

avanços

TRES NOUS ACORDS

A MÉS DE LA GESTIÓ DE L'HOSPITAL CLÍNIC I DE L'ORDENACIÓ DEL LITORAL, LA COMISSIÓ BILATERAL ENTRE L'ESTAT I LA GENERALITAT DE CATALUNYA VA TANCAR AHIR ELS TRES TRASPASOS SEGUENTS:

SEGURETAT PRIVADA

Es formalitzarà mitjançant un conveni de col·laboració que firmaran a Barcelona el ministre de l'Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, i el conseller Joan Saura. La Generalitat tindrà potestat per autoritzar les empreses de seguretat privada que tinguin domicili i àmbit d'operacions a Catalunya. S'encarregarà així mateix de la inspecció i les sancions de les activitats de seguretat privada que es desenvolupin a la comunitat catalana, així com també de l'autorització de centres de formació de personal en aquest sector. A més, coordinarà els serveis de seguretat privats amb els Mossos d'Esquadra i les policies locals.

ASSOCIACIONS

La Generalitat tindrà competència exclusiva sobre el règim jurídic de les associacions i fundacions que operin majoritàriament a Catalunya. S'encarregarà, entre altres coses, de la regulació, la denominació i els requisits per a la constitució de societats i fundacions. Aquest traspàs competencial llargament reivindicat li permetrà a més determinar el règim d'aplicació de beneficis fiscals i els requisits per a la declaració d'utilitat pública.

GESTIÓ DE L'ISBN

La Generalitat gestionarà a Catalunya l'assignació dels codis internacionals dels llibres i de les publicacions serials (l'ISBN i l'ISSN en les seves sigles en anglès).

La cessió d'aeroports secundaris es tractarà després de l'estiu amb el Prat

Entre els traspasos que hauran d'esperar destaca la gestió dels aeroports secundaris (Girona, Reus i Sabadell). La comissió bilateral va optar per no constituir la ponència tècnica i obrir després de l'estiu una conversa més àmplia que inclogui la gestió del Prat. La ministra Salgado va explicar aquesta decisió com una voluntat de Rodríguez Zapatero.

Tampoc es va constituir ahir la ponència tècnica sobre Immigració, un assumpte al qual la Generalitat concedeix gran trascen-

dència. L'Estatut atorga, entre altres coses, competència executiva a la Generalitat per a l'autorització de treball als estrangers que desenvolupin la seva tasca a Catalunya, així sí, en coordinació amb l'Estat en matèria d'entrada i residència d'estrangers.

Pel que fa a la gestió de beques i ajudes a l'estudi, encara no s'ha acordat la transferència, tot i que es van constatar «avanços significatius» en la ponència tècnica. La cessió es formalitzarà per al curs 2008-2009.

en la comissió mixta de transferències, és a dir, en el grup encarregat de la part econòmica. Però es farà «amb els mitjans personals, materials i financers corresponents», és a dir, que les reunions dels proxims mesos serviran per aclarir què s'ha de fer amb els treballadors de Renfe, amb els trens o amb la gestió de les estacions.

EL RETARD DELS REGIONALS / La comissió bilateral d'ahir també va clarificar quina part del servei ferroviari gestionarà la Generalitat i quina s'haurà d'esperar. Malgrat que l'Estatut deixa ben clar que es traspasaran els trens que tenen origen i destinació a Catalunya, els Regionals

Passa a la pàgina següent

LA NOVA
COMPETÈNCIA
DEL GOVERN



Autoritzacions
en platges
i ordenació
del litoral



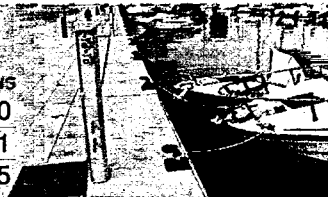
Instal·lacions
marítimes i esportives

CLUBS

24 clubs
marítimes,
nàutics i zones
d'amaratge

17.416 EMBARCACIONS

GIRONA	8.100
BARCELONA	2.621
TARRAGONA	6.695



Ve de la pàgina anterior

s'han quedat per a més endavant. D'aquesta manera, el Govern únicament s'encarregarà a partir del 2008 del servei que actualment cobreixen les sis línies de Rodalies. Els combois que prossegueixin el seu camí fins a, per exemple, Girona, Tarragona o Lleida seguiran depenent del Ministeri de Foment.

Aquesta excepció ha de llegir-se en el context dels interessos de Renfe. La companyia ja planeja l'exploració de la futura xarxa regional, amb la utilització de trens AVE per fer trajectes curts entre les capitals catalanes, un servei que a priori seria més un regal per als gestors que un conflicte setmanal com passa avui amb Rodalies.

La primera reunió per tractar aquests assumptes ferroviaris se celebrarà al setembre, amb l'objectiu que, abans de l'1 de gener, facin públiques les seves conclusions i es pugui cedir la competència durant aquell mes, va exposar la ministra.

Saura va celebrar l'acord i el va comparar amb el traspass de l'Hos-

Els trajectes a Girona, Lleida i Tarragona encara dependran de Foment

pital Clínic, del qual va dir que «estava pendent des de l'any 1985». L'Estat pagarà el deute amb la Seguretat Social que té contreta el centre hospitalari amb una partida de 110 milions d'euros que desemborsarà entre els anys 2008 i 2012. A més, afegirà una partida fixa anual de 75 milions d'euros.

ASSUMPTES APARCATS / Amb els trens i el Clínic com a temes principals encarrilats, Saura també va enarborar l'acord per crear la ponència sobre la Inspecció de Treball, un òrgan que també es reclama des de fa anys.

En la llista del deu, a més de l'empenta que s'esperava sobre els aeroports secundaris, també va quedar la concessió de beques universitàries i no universitàries. La Generalitat només va aconseguir un canvi al marcar els barems econòmics per aconseguir una ajuda econòmica, encara que de moment no podrà concedir directament les beques. ■

ORDENACIÓ DE LA ZONA MARÍTIMOTERRESTRE

El Govern gestionarà el litoral a partir de l'1 de novembre

Política Territorial s'encarregarà dels 24 clubs nàutics fixos i de temporada

En la reunió no es va parlar de peatges com volia ERC perquè «no és a l'Estatut»

C.B. MADRID

Cada vegada que un ajuntament català s'enfronta a la temporada turística ha de lidiar, fins ara, amb el Ministeri de Medi Ambient. A partir del pròxim 1 de novembre, aquests tràmits seran competència de la Generalitat. Tres mesos després del començament de les negociacions, la comissió bilateral va poder anunciar ahir que la gestió de costes i l'ordenació del litoral dependran del Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Aquesta tasca no només consisteix en els permisos perquè es posin dos, quatre o sis xiringuitos en una determinada platja. La zona marítimoterrestre inclou els primers metres d'aigua i terra que dibuixen els perfils de Tarragona, Barcelona i Girona. Les autoritzacions per crear zones d'amaratge a la sorra, els clubs marítimes i nàutics, els camps de boies o els pantalans desmuntables seran alguns dels deures del Govern.

EXCEPTE BARCELONA I TARRAGONA / En total hi ha 24 instal·lacions marítimes que ahir es va acordar traspassar a Catalunya. Des del 1981 la Generalitat té competències en ports, exceptuant, però, els de les ciutats de Barcelona i Tarragona, que es consideren d'interès general. I encara que Política Territorial fos la responsable de ports de l'envergadura de Palamós o de Sant Carles de la



En primer terme, els consellers Saura i Puigercós, ahir a Madrid. Al fons, la ministra Elena Salgado.

Constituïda la ponència per traspassar la Inspecció de Treball

La comissió bilateral va crear tres ponències tècniques per a futurs traspassos, a més de la relativa a la cessió de rodalies de Renfe. El conseller Saura va destacar per la seva importància la del futur traspass de la Inspecció de Treball, que permetrà a la Generalitat exercir control sobre les relacions laborals o les condicions de treball. Les altres ponències concerneixen a l'expedició i homologació de títols estrangers en ensenyaments no universitaris, i al Museu Arqueològic de Tarragona.

Ràpida, amb un important moviment comercial i pesquer, no ho era en altres casos com el club nàutic de Castelldefels o el port Fluvial de Sant Pere Pescador, per citar algun exemple. En total, en aquest tipus de noves instal·lacions que s'assumiran hi ha entre 18.000 i 20.000 embarcacions.

Però l'entrega no va ser completa. Estat i Generalitat sí que es van posar d'acord en l'exploració d'aquestes instal·lacions però no en les competències en matèria urbanística de la zona marítimoterrestre, un aspecte que van deixar per a properes reunions.

El que no quedarà per a una altra trobada posterior serà el fons per rescatar els peatges, un tema que el conseller de Governació, Joan Puigercós, va apuntar diumenge com

una de les peticions que volia formular la delegació de la Generalitat. La ministra Elena Salgado va ser contundent i, amb l'assentiment de cap del conseller Joan Saura, que era al seu costat, va sostenir que aquest tema «no és a l'Estatut, i per això no s'ha tractat en la reunió».

BONA SINTONIA / Aquest va ser un exemple més de la sintonia que van escenificar Saura i Salgado durant l'enumeració dels acords en la compareixença de premsa. Malgrat que la ministra s'havia disculpat per la seva suposada inèxperiència al capdavant de la seva àrea, el conseller va voler verbalitzar el «reconeixement» pel diàleg i el treball dels últims dies ja que, en una setmana, s'havien reunit fins a tres vegades per concretar els acords. ■

El debat de l'alta velocitat ▶ La crisi municipal

Pàgines 29 i 30 <<<

Un dictamen nega que l'oposició pugui imposar decisions a Hereu

❖ Mocions com la de l'AVE quedarien sense efecte, cosa que indigna CiU, PP i ERC

❖ Al setembre es decidirà si l'Executiu ha d'acatar el que s'aprovi als òrgans

XABIER BARRERA
BARCELONA

L'ajuntament de Barcelona ajornarà fins al mes de setembre la decisió de si les proposicions aprovades per les comissions municipals —on l'oposició és majoria— són vinculants o no per a l'equip de Govern. La presentació ahir de l'informe del secretari municipal que havia de dirimir la qüestió va servir, això sí, per afegir més llenya al foc. De l'escrit se'n desprèn que l'oposició (CiU, el PP i ERC) pot bloquejar, a través de les comissions i la sessió plenària, mesures de l'Executiu, però no pot imposar mocions que surtin d'un reduït grup de competències pròpies d'aquests òrgans. Els tres partits van reaccionar indignats pel que entenen que és una variació de les regles del joc feta a mida d'un govern en minoria.

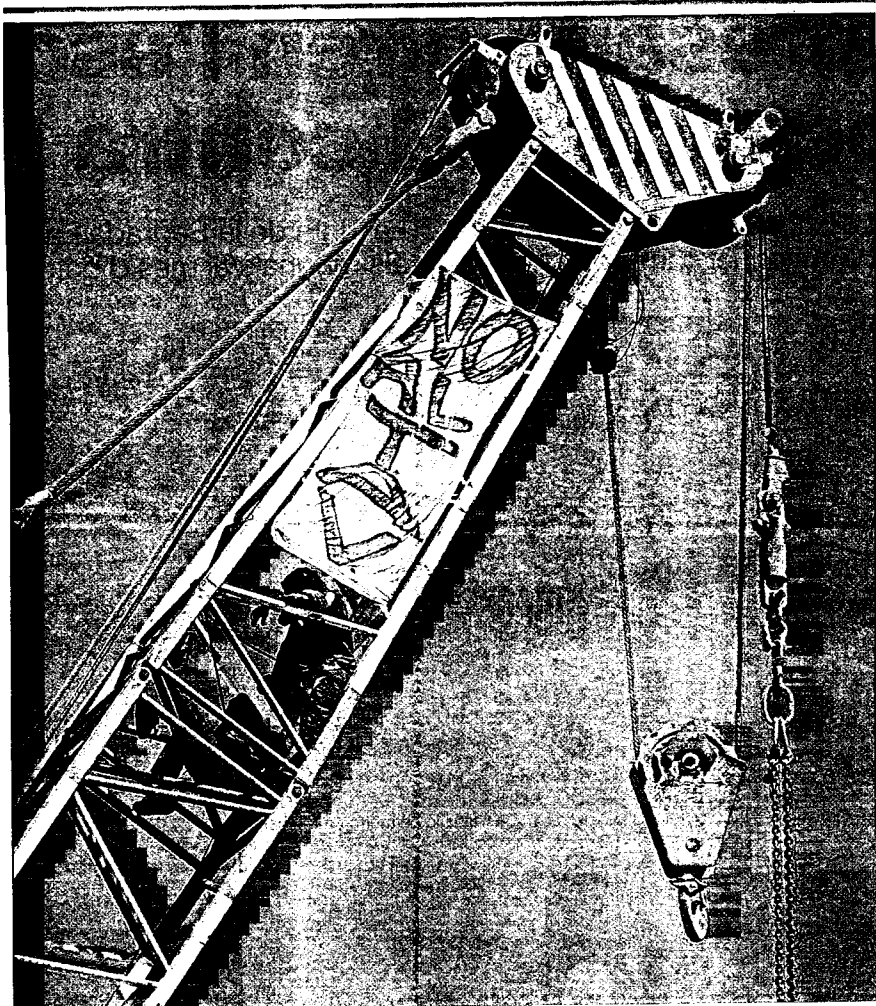
L'informe de Jordi Cases assenyalava que les comissions i el ple, òrgans que formen el consell municipal, poden elevar propostes relatives a aspectes econòmics, per exemple, l'ordenació de tributs, la cessió gratuïta de béns i l'aprovació del conveni col·lectiu.

No poden, però, imposar altres propostes que envaeixen les competències pròpies de l'alcalde, com fa la que es votarà divendres relativa a l'AVE. En aquesta proposta s'obliga l'alcalde a demanar al president de la Generalitat i al del Govern central un canvi de traçat, malgrat que el mateix Hereu està d'acord amb el projecte actual. És a dir, la moció, consensuada pels tres partits, segons el dictamen, és paper mullat.

«POC DEMOCRÀTIC / On l'Executiu veu un conflicte jurídic sobre competències, CiU, el PP i ERC hi al·liren una vulneració de les més elementals normes democràtiques. Jordi Portabella, membre del govern municipal fins fa un mes, va reclamar que les proposicions aprovades pel consell municipal a iniciativa de l'oposició tinguin el mateix valor jurídic que tenien «des del febrer del 2001», quan es va modificar el reglament intern.

Per Portabella, com que «el text no ha canviat», tampoc hauria de canviar la manera d'aplicar el reglament vigent, i ha demanat que no es qüestionï el marc legal.

Xavier Trias, líder de CiU, va acusar el bipartit de mirar de recuperar



FERRAN NADEU

DETINGUTS DOS NOIS MÉS PENJATS A UNA GRUA

L'Hospitalet ◻ Els Mossos d'Esquadra van arrestar ahir a la tarda els dos nois que van estar 20 hores penjats en una grua (foto) per protestar contra l'AVE.

Aquestes detencions van coincidir amb la posada en llibertat dels altres sis arrestats pel mateix motiu. Dilluns, cap a les sis de la matinada, una

trentena de persones, van iniciar una sèrie de mobilitzacions contra l'arribada del tren d'alta velocitat a l'estació de Santa Eulàlia de l'Hospitalet.

L'alcalde presenta els nous gerents d'àrea i districte

▶▶ Jordi Hereu va nomenar ahir els nous gerents d'àrea i districte. Pel que fa als sectors, només dos repeteixen: Ramon Massaguer (Urbanisme) i Joan Albert Dalmat (Seguretat i Mobilitat). Destaca la creació de l'àrea de recursos humans que mana sobre els gairebé 13.000 treballadors de l'ajuntament. Als districtes, tres repeteixen: Màxim López (Eixample), Víctor Gimeno (Sant Martí) i Miguel Angel Valdueza (Sant Andreu).

▶▶ Josep García Puga deixa el districte de Sants-Montjuïc i se'n va a Nou Barris, des d'on Gemma Arau es trasllada fins a les Corts. En canvi, Montserrat Filomeno abandona Gràcia i se'n va a gestionar el districte d'Horta-Guinardó. Les noves cares que debuten aquest mandat són Mercè Massa (a Ciutat Vella), Josep Sans (Sants-Montjuïc), Albert Duran (Sarrià-Sant Gervasi) i Carmen Fernández (Gràcia).

«als despatxos» la majoria perduda a les urnes. A més a més, va desqualificar el dictamen per ser «de part» (implicada) i va recórrer al seu sarcasme per afirmar que ell, quan era conseller, va ordenar que es fessin «molts informes» que servien per recolzar les seves decisions. Trias va ser conseller de Presidència amb Jordi Pujol entre el 1996 i el 1999, en el període en què a més dels informes pertinents del seu departament se'n van fer d'altres d'ús intern i electoral de la llavors coalició nacionalista.

Alberto Fernández (PP), per la seva part, va titllar de «despotisme il·lustrat» els intents del Govern municipal de limitar l'abast de la majoria opositora. ■

GRAN BARCELONA

AENA, al jutjat

El president d'AENA, Manuel Azuaga, declara avui davant la jutge del Prat imputat pel soroll dels avions sobre Gavà.



El debat de l'alta velocitat ► La polèmica

Pàgines 29 i 30 ►►

Els empresaris giren l'esquena a la moció de CiU contra l'AVE

La Cambra, Foment, Esade i el RACC volen que es liciti sense retard el túnel pel carrer de Mallorca La junta de la Sagrada Família avisa que anirà als tribunals al mes d'octubre si no hi ha canvis

XABIER BARRENA
BARCELONA

El bipartit municipal segueix recaptant suports amb què contrarestar el més que previsible triomf de la moció sobre l'AVE consensuada per la majoria opositora (CiU, PP i ERC), i presentada per la federació, i en què es demana parlar el projecte del túnel. El govern local es va apuntar ahir un punt a favor al sumar al seu carro els representants de les principals associacions empresarials, Foment del Treball i la Cambra de Comerç de Barcelona, una de les dues grans escoles de negocis de la ciutat, Esade, i l'entitat amb més socis de Catalunya, el RACC.

El gest, a més a més, ha sortit prou bé tenint en compte que les quatre organitzacions acostumen a coincidir habitualment amb els postulats sobre infraestructures tant de CiU com del PP, que en el debat de l'alta velocitat s'han situat a l'altre costat de la línia.

Després de reunir-se amb Ramon García Bragado, tinent d'alcalde d'Urbanisme; Miquel Valls, president de la Cambra de Comerç; Salvador Guillermo, director d'estudis de Foment del Treball; Sebastià Salvadó, president del RACC, i Pere Puig, catedràtic d'Economia, expert en infraestructures i membre de la direcció general d'Esade, van destacar la importància que té l'arribada de l'AVE a Barcelona i el seu pas pel centre de la ciutat, davant d'altres alternatives, com la del litoral o la del Vallès.

Valls va comentar que el túnel de l'Eixample «reduirà el dèficit d'infraestructures» que pateix la ciutat i va afegir que és una obra «fonamental» per millorar el transport públic i resoldre els problemes del servei de Rodalies de Renfe.

L'ACORD DEL 2002 / El president de la Cambra de Comerç va recordar que l'any 2002 es va arribar a un acord entre administracions governades per diferents partits -PP al Govern central, CiU a la Generalitat, i el tripartit a l'ajuntament- que semblava que donava per «superada» la polèmica. Davant d'això, Valls va dir que ja esperava «la licitació» del túnel per part d'Adif, el gestor de les infraestructures ferroviàries.

La trobada de García Bragado amb el món empresarial forma part



► Obres de l'alta velocitat a Sants, a l'altura de l'estació de metro de Mercat Nou, ahir.



JULIO CABERO



► García Bragado (d'esquena, a l'esquerra), a la reunió amb Guillermo (esquerra), Valls i Salvadó, ahir.

Hereu mediarà per reduir les molèsties dels veïns de Sants

► Jordi Hereu es va mostrar ahir partidari de «minimitzar els aspectes negatius» de les obres de l'AVE que, els últims dies, han generat nombroses queixes de veïns del barri de Sants pels sorolls que provoquen. L'alcalde va assegurar que treballarà per poder reduir aquestes molèsties, però va recordar que les competències de l'execució del projecte no són municipals.

► Hereu es va imposar, de cara a les obres de l'Eixample, tenir tant la màxima seguretat com facilitar la informació adequada del procés als ciutadans.

d'una ronda de contactes que es va iniciar abans d'ahir i continuarà avui. Va obrir les reunions la trobada amb el president de la junta constructora del temple de la Sagrada Família, Joan Rigol. A la sortida, l'executiu de CiU va posar data -principis d'octubre- a la seva anunciada intenció de recórrer als tribunals en

cas que no hi hagi esmena al projecte i aquest segueixi passant pel carrer de Mallorca i pel costat del temple. Segons Rigol, el túnel suposa un «risca real» per al monument.

L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va intervenir en la polèmica per recordar als opositors del projecte que l'executa «una altra administra-

ció», de manera que els intents, com la moció de divendres que ve, no tene-
nen «cap sentit polític».

L'alcalde va avançar que, malgrat prosperar la proposta, no «pensa anar enllac», en referència a la petició de l'oposició que es comuniqui l'acord al president José Montilla i també al cap de l'Executiu, José Luis

Rodríguez Zapatero, per deixar sense efecte el pacte sobre el traçat. Precisament Montilla va afirmar que després de l'acord unànime del consistori el 2002, CiU, PP i ERC no poden forçar per si sols un canvi de traçat de l'AVE, sinó que, en tot cas, exigiria també el vistiplau del PSC i ICV-EUIA. ■

ESTUDI SOBRE EL DESENVOLUPAMENT DE LES INFRAESTRUCTURES BÀSIQUES

La falta de trens de mercaderies amenaça el transport català

La plataforma BCL avisa d'un col·lapse i planteja dubtes sobre el model dissenyat

El Govern destaca que l'ample ferroviari europeu arribarà a la frontera el 2009

MAX JIMÉNEZ BOTÍAS
BARCELONA

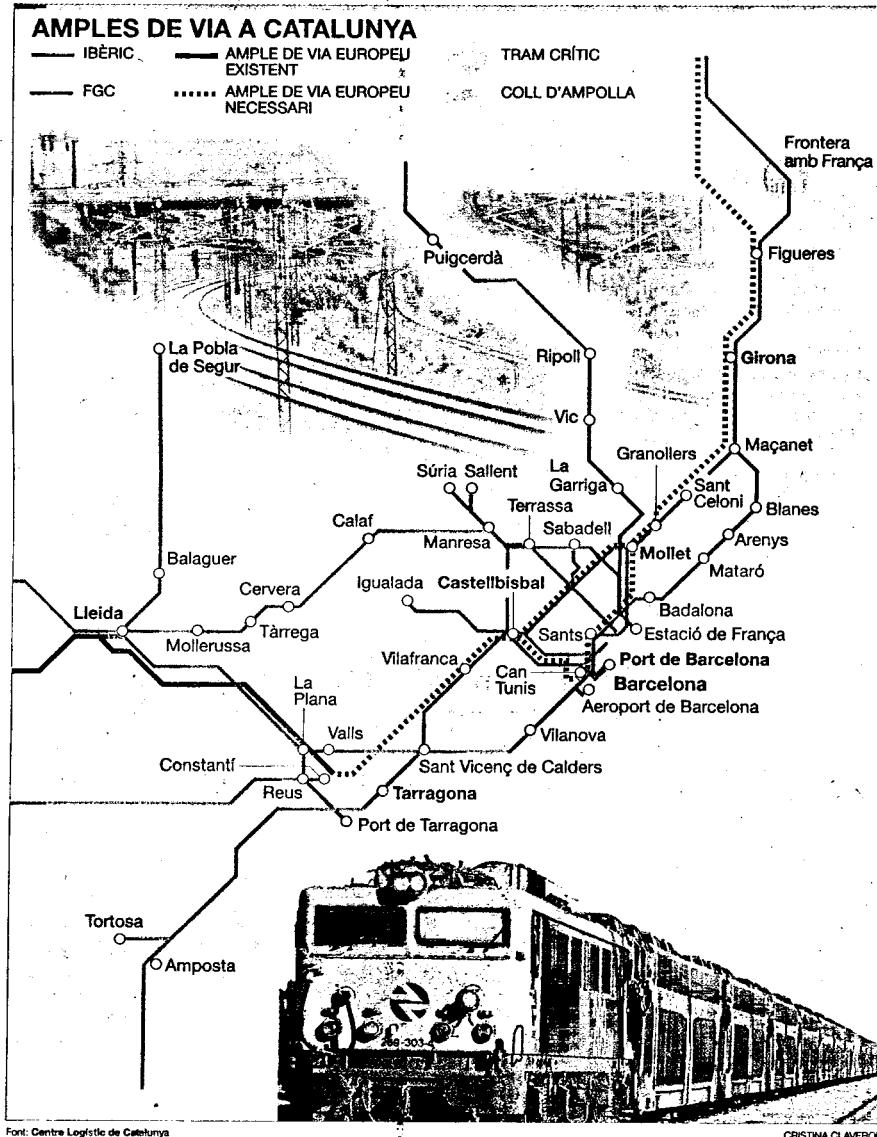
Les infraestructures logístiques catalanes es troben gairebé en el col·lapse. I encara que els projectes planificats per les administracions ho poden paliar, el retard amb què es porten a terme i els models elegits plantejegen dubtes sobre la seva idoneïtat, segons Barcelona Centre Logístic Catalunya (BCLC), una plataforma empresarial que intenta establir una proposta de desenvolupament per a les infraestructures catalanes.

Aquest organisme, format per institucions públiques i empreses privades, va presentar ahir al Cercle d'Economia un estudi sobre la situació del transport, en què es posa de manifest que «si no es pal·lien els déficits, l'economia catalana es pot arribar a col·lapsar», segons Lluís Inglada, gerent de l'àrea logística de l'Institut Cerdà, que ha realitzat aquest estudi.

El Govern, no obstant, considera que les alternatives que recentment s'han pactat amb el Ministeri de Foment permetran que el transport de mercaderies a través de l'ample de via europeu arribi fins a la frontera el 2009, abans fins i tot que l'AVE connecti amb el país veí el 2012, va destacar el secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, al debat del Cercle. El pressupost previst per a aquesta infraestructura és de 290 milions d'euros, al marge de l'AVE.

EVITAR EL COL·LAPSE / BCLC resumeix en el seu estudi, presentat al Cercle per Carles Cabrera, director de l'Institut Cerdà, totes les actuacions que s'hauran de portar a terme en relació amb els ports de Barcelona i Tarragona, la xarxa viària, l'aeroportuària i la ferroviària. I arriba a una conclusió bàsica: si la xarxa ferroviària de mercaderies no es desenvolupa, la resta d'alternatives logístiques es veuran seriosament disminuïdes.

La plataforma logística coincideix amb l'Administració catalana en el fet que la sortida del port de Barcelona per Can Tunis cap a Castellbisbal i Mollet del Vallès amb el tercer rail «que permet la connexió europea», en el primer cas, i l'ample de via europeu, en el segon, estan resolts. A Mollet, la línia s'incorpora al traçat de l'AVE fins a Girona. La plataforma argumenta que, a mesura que s'intensifiqui el trànsit de passatgers en aquesta línia, hi haurà menys espai per al de mercaderies.



Manel Nadal vol un pacte social sobre les prioritats a les infraestructures

El secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, va reclamar ahir en un acte al Cercle d'Economia un pacte d'infraestructures amb els agents econòmics catalans que permeti determinar quines són les actuacions que s'han de portar a terme i evitar les discrepàncies que «sovint dificulten les negociacions amb Madrid».

El representant del Govern català va assenyalar que aquest pacte social s'ha d'integrar en el proposat pel president de la Generalitat, José Montilla, a la resta de forces polítiques catalanes.

Nadal va criticar que col·lectius socials intentin torpedinar iniciatives que ja han estat consensuades, en relació amb l'ocupació d'espais de diverses de les grues de les obres de l'AVE. «No té sentit que hi hagi col·lectius socials que facin d'okupes o que exconsellers de la Generalitat es disfressin d'okupes», va destacar.

El president del Port de Barcelona i exalcalde de Manresa, Jordi Valls, també va criticar «la resonància social que tenen alguns col·lectius que s'oposen a obres necessàries enfront d'organismes democràticament elegits».

A més, encara cal resoldre la connexió des de Girona amb Figueras, cosa que segons la conselleria de Política Territorial es resol amb el tercer carril en aquell tram, al marge del traçat de l'AVE.

PEATGE FERRI / La connexió amb França s'ha de fer mitjançant un túnel de peatge, del qual té la concessió una empresa hispanofrancesa. Per la BCL, el pagament pel transport pot significar que per a algunes mercaderies no resulti competitiu aquest trajecte. Per al Govern, en aquest cas les empreses sempre podran seguir utilitzant l'enllaç de Portbou, que serà gratuït.

Un altre problema afegit és que França no té previst realitzar el trajecte Perpinyà-Montpeller mitjançant ample de via europeu fins al 2020, cosa que dificulta la connexió europea. ■