



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 20-7-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

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

LA CONNEXIÓ MÉS RÀPIDA, EL TÚNEL PEL CENTRE DE LA CIUTAT

Manel Nadal i Farreras



Secretari per a la Mobilitat
Departament de Política Territorial i
Obres Públiques

VOLTA D'HORITZÓ

La cursa del TGV es complica

La necessitat del túnel

La controvèrsia, l'alarmisme i el debat polític que estem vivint aquests dies respecte el pas del túnel del TAV per Barcelona ens ha fet allunyar segurament de dades, fets i arguments que poden ajudar-nos a contestar des de l'objectivitat i el rigor el perquè de la necessitat del pas del tren pel centre de la ciutat.

EN EL SEGLE XIX, AL PRÍNCIPI DE L'ERA del ferrocarril, els trens tenien les grans estacions terminals com a punts de partida i d'arribada: Gare de Lyon, Gare de l'Est o Austerlitz a París; Victoria, Paddington o King's Cross a Londres; Ostbahnhof o Potsdamer a Berlín. La primera batalla del transport públic va ser unir aquestes estacions amb el centre de la ciutat i entre sí, mitjançant la xarxa de tramvies i, posteriorment, amb els túnels del metro. Però aquest sistema es va mostrar insuficient i va evidenciar la necessitat dels túnels passants. Així, a Berlín, el 1871 es va plantejar la construcció de dues línies passants per als trens regionals, els Stadbahn, pel centre de la ciutat. A París, no va ser fins els anys 60 que es va plantejar la construcció dels RER, Réseau Express Régional, que unirien les diferents ciutats de l'extraradi i les diferents línies ferroviàries mitjançant túnels que creuen la ciutat. També l'alta velocitat a Alemanya, Japó i fins i tot Londres (nou túnel fins a King's Cross-St Pancras) i a Nova York (línia Washington-Boston creuant Manhattan en túnel) es planteja ja amb esquemes passants i túnels urbans.

BARCELONA -AMB EL PLA D'ENLLAÇOS ferroviaris de Barcelona de 1969- i Madrid també van haver d'afrontar la necessitat de canviar el vell model d'estacions terminals (Estació de França, Estació del Nord; Atocha i Chamartín), per evolucionar cap al model de túnels passants i estacions interconnectades. Així, es va fer el túnel del carrer Aragó i de la plaça Catalunya, a Barcelona, i, a Madrid, el túnel que uneix Atocha i Chamartín. A més avui en tenen un altre en construcció, que passa per zones tan urbanes com la Puerta del Sol, i encara n'estan projectant un de nou per a l'alta velocitat també entre Atocha i Chamartín.

QUEDA CLAR, DONCS, QUE EL MODEL que propugnen avui alguns per a la línia d'alta velocitat -amb



JORDI SÁBAT

"El model que propugnen avui alguns per a la línia d'alta velocitat -amb estacions terminals a Sants i Sagrera- és un model obsolet, del segle XIX, contrari a la lògica contemporània"

estacions terminals a Sants i Sagrera- és un model obsolet, del segle XIX, contrari a la lògica contemporània de l'explotació ferroviària, que requereix túnels passants pel centre de la ciutat. A Madrid l'Estat ja està decidit a implantar aquest model d'estacions passants, encara que a Barcelona, si tot va bé, els portem encara cert avantatge. A més, cal tenir en compte que per a un tren que és d'alta velocitat la connexió més ràpida la constitueix el túnel pel centre de la ciutat.

D'ALTRA BANDA, PER ALGUNS, EL TAV NOMÉS TÉ dues funcions: 1) unir Barcelona i Madrid i 2) connectar Barcelona amb França. Però oblidem una altra funció tant o més important de la línia: la utilització d'aquestes vies per als serveis regionals d'alta velocitat que han d'unir Lleida, Tarragona, Vilafranca del Penedès, Barcelona, Girona, Figueres i Perpinyà; o Tortosa amb Tarragona i Barcelona. Es tracta de les cèlebres llançadores que tan bons resultats estan donant entre Madrid i Toledo o enllaçant Madrid amb Ciudad Real i Puertollano. Els regionals actuals ja creuen Barcelona, des de Sants fins a Sant Andreu Comtal, al costat de la futura estació de Sagrera. Seria absurd que els regionals del futur, els d'alta velocitat, tornessin a l'esquema ferroviari dels anys 60. A més, l'Estació de Sants no ha estat concebuda per suportar tot el trànsit de la línia Madrid-Barcelona a mig termini, sinó que precisarà de la col·laboració de Sagrera. A més, a Sagrera estarà ubicat el centre de tractament tècnic de la línia. Si un tren ha d'anar de Sants a Sagrera para realitzar el manteniment, perdrà uns 50 minuts a realitzar un recorregut de 65 km en buit (Sants-Castellbisbal-Mollet-Montcada-Sagrera), la qual cosa es absurd.

EN RESUM, EL MODEL QUE ES PLANTEJA per a Barcelona per a la alta velocitat amb el túnel Sants-Sagrera ja s'està construint, amb la hipòtesi que existeix aquest túnel. De la mateixa manera que els polítics no ens atrevim a suprimir de cop i volta una pila d'un pont ja projectat, tampoc podem suprimir d'un dia per l'altre un tram de xarxa ferroviària. Aquest és el motiu pel qual tots els partits polítics, inclosos alguns dels que avui s'hi mostren en contra, quan han tingut responsabilitats de govern han defensat aquest túnel.

J.J. Navarro Arisa



L'arribada a Barcelona del tren de gran velocitat (TGV) sembla una veritable cursa d'obstacles, i cada cop es complica més. Avui mateix, la qüestió ocuparà una part del ple de l'Ajuntament de Barcelona, on l'oposició municipal i altres instàncies (com ara el patronat del temple de la Sagrada Família) pretenen qüestionar de nou el tractat de la línia, que travessa l'Eixample barceloní i passa molt a prop del gran temple projectat per Gaudí i encara inacabat. Tot indica que la polèmica ja és gairebé inútil, ja que el tractat ja està pràcticament decidit, i només podria canviar-lo una sobtada i improbable decisió ministerial presa des de Madrid. Aquest humil cronista no voldria cridar el mal temps, però tot indica que una decisió com el tractat del TGV no hauria de dependre només de seguretat tècniques (sempre hipotètiques) o de promeses polítiques. Si les obres produeixen el més mínim incident, l'enrenou serà considerable, i més encara quan el projecte del TGV no inspira, ni de bon tros, un entusiasme públic com el que van despertar les nombroses transformacions urbanes escamejades durant el període anterior a la cita olímpica de 1992. Potser fóra fàcil concloure que el projecte del TGV no s'ha venut prou bé als ciutadans, o que ha patit massa demores i retards. En qualsevol cas, avui assistirem a un dels penúltims episodis de la polèmica. Després, potser ja serà massa tard per penedir-se de les decisions ja irrevocables, i només caldrà esperar que l'execució de l'obra estigui a l'altura de les seguretat tècniques i les bones intencions polítiques. Els ciutadans de Barcelona porten més de deu anys esperant aquest TGV que sembla que no arriba mai, i un nou retard fóra incomprensible, fins i tot en un país on els retards ferroviaris formen part de l'imaginari col·lectiu.

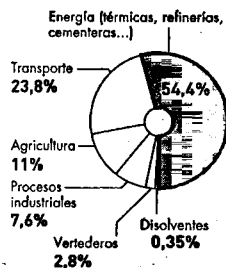
El Gobierno incentivará los parques eólicos marinos para combatir el cambio climático

Gases de efecto invernadero en España

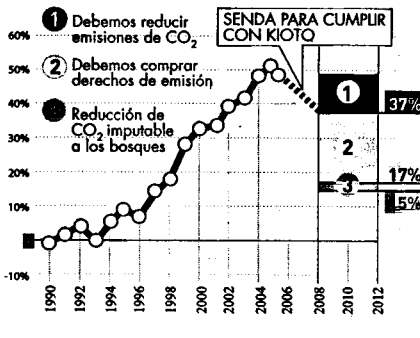
DÓNDE SE GENERAN
AÑO 2004

427,900

MILLONES DE TONELADAS
DE CO₂ EQUIVALENTE



CÓMO PIENSA EL GOBIERNO CUMPLIR
SU COMPROMISO



LA VANGUARDIA

Subvenciones "sucias"

Greenpeace reclamó ayer al Gobierno que incluya en sus medidas contra el cambio climático la eliminación de las subvenciones a las energías nuclear y fósil, y la creación de tramos en la tarifa eléctrica por niveles de consumo. También pidió que se prohíba las bombillas incandescentes (siendo sustituidas por las de bajo consumo). En una carta enviada al presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, los ecologistas reindican que las energías renovables suministren al menos el 50% de las necesidades de electricidad de España en el 2020, y un 100% en el 2050. También reclaman una ley de energías renovables para evitar la incertidumbre de los diferentes decretos, procesos administrativos más simples y que se refuerce el sistema de primas. Asimismo, piden que se descarten los proyectos de captura y almacenamiento de carbono y que se retiren los derechos de emisión asignados gratuitamente a las compañías eléctricas en sus centrales térmicas.

el 2020, la aportación mínima de los biocombustibles en el transporte deberá ser del 10%, aunque falta por concretar de qué manera se van a fomentar los biocombustibles (etanol y biodiésel), llamados a sustituir progresivamente la gasolina y el gasóleo.

PLAN DE AHORRO. El Ministerio de Industria presentará un Plan de Acción de ahorro y eficiencia energética para el período 2008-2012, con el que subvencionará la eficiencia energética en un amplio abanico de sectores (transporte, doméstico, servicios, energético). Su dotación será de 2.000 millones de euros, a razón de 400 millones anuales. Este plan se concretará a través de convenios con las comunidades autónomas. Estas ayudas han permitido ya incentivar la compra de electrodomésticos con la etiqueta de eficientes y la transformación de diversos procesos industriales.

INDUSTRIA CON MENOS HUMOS. El Gobierno también deberá aprobar el nuevo Plan de Asignación de derechos de emisión, que estable los cupos de dióxido de carbono que anualmente pueden emitir las 1.000 industrias españolas que hacen un uso más intenso de la energía (y aportan el 45% del CO₂ total generado en España). Este plan ha debido ser rehecho tras ser rechazado el primer documento entregado a la Comisión Europea. La UE requirió a España que sus industrias eléctricas hagan menos uso de la compra de certificados de reducción de gases (mediante la compra de derechos de emisión o inversiones en desarrollo limpio en países pobres que dan lugar a descuentos de CO₂ en sus inventarios).

El Gobierno deberá concretar las medidas para fomentar el transporte público. Joaquín Nieto, responsable de CC.OO., reclamó que se impulse una ley de movilidad sostenible dado que el transporte ha incrementado sus emisiones un 83% desde 1990. CC.OO., IU-ICV, y las organizaciones ecologistas han presentado esta semana una proposición en este sentido en el Congreso.●

MEDIO AMBIENTE

■ Las calderas de carbón quedarán prohibidas en el 2012, y las administraciones aplicarán planes de ahorro en sus edificios

ANTONIO CERRILLO

BARCELONA. - El Consejo de Ministros aprobará hoy, en una sesión monográfica, un amplio conjunto de planes e iniciativas en diversos sectores para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y combatir el cambio climático. Entre las medidas que se aprobarán, destaca un decreto del Ministe-

rio de Industria para regular la energía eólica en el mar, y que está destinado a aumentar el papel preponderante que ya desempeña esta fuente de energía limpia. Asimismo, dará luz verde al nuevo impuesto de matriculación de carácter ecológico -que entrará en vigor el 1 de enero del año próximo- y que fijará el gravamen en función de las emisiones de dióxido de carbono que genere el coche.

Sobre la mesa del Ejecutivo, se van a amontonar los planes para lograr que España reconduzca su tendencia creciente a incrementar los gases de efecto invernadero, sólo interrumpida el año pasado (ver gráfico). El protocolo de Kioto sólo permite a nuestro país aumentar sus gases un 15% en el período 2008-2012 respecto a 1990. Sin embargo, ese aumento de emisiones rebasa el

48%. De ahí, la necesidad de actuar con urgencia para evitar sanciones por incumplir con Kioto. El Ejecutivo debe aprobar, en primer lugar, la estrategia española de cambio climático -que dibuja el marco general-, que se completará con un plan de medidas urgentes para lograr que España se acerque a la senda de Kioto (ver gráfico).

CALDERAS DE CARBÓN, FUERA.

Entre las medidas, se incluye la retirada de las calderas de carbón, que deberán ser sustituidas antes del año 2012 por otras que empleen combustibles más limpios, entre ellos la biomasa (*virtuales* de restos vegetales). Igualmente, se revisará el reglamento de instalaciones térmicas de los edificios y su certificación energética, con el objeto de que las edificaciones estén mejor aisladas o

acondicionadas y no tengan tantas pérdidas de calor y frío. Asimismo, se ha anunciado una normativa técnica de eficiencia energética en los equipos de aire acondicionado.

AUDITORIAS ENERGÉTICAS. La Administración del Estado estará obligada, por su parte, a elaborar auditorías energéticas en sus edificios, para impulsar la mejora del ahorro y la eficiencia energética en sus edificios. Un objetivo similar debería ser establecido por las restantes administraciones públicas.

El Gobierno deberá elaborar un nuevo plan de fomento de las energías renovables para que el 20% de la energía primaria proceda de las fuentes limpias en el 2020. Este objetivo deberá permitir que el 37% de la electricidad proceda de las energías renovables. Asimismo, en

LA VANGUARDIA
VIERNES, 20 JULIO 2007

vivi

RADARES
Un sabotaje
cada tres días
Los conductores catalanes descargan sus iras contra los radares instalados en las autopistas
PÁGINA 3

INCIVISMO
Crispación en
Ciutat Meridiana
La inseguridad y el incivismo crispan a los vecinos de Ciutat Meridiana
PÁGINA 5

BARCELONA
Cierre de la sala
Velvet un mes
El Ayuntamiento precinta la sala Velvet por incumplimiento de los horarios
PÁGINA 6



GENTE
El Rey estrena
barco de regatas
Don Juan Carlos y el armador Josep Cusi han estrenado un nuevo 'Bribón' en las regatas
PÁGINA 13

EL TIEMPO
Llegan
nubes
Aumento de la nubosidad y ligero descenso de las temperaturas, con algún chubasco
PÁGINA 16

Guerra subterránea

EL AYUNTAMIENTO HARÁ OÍDOS SORDOS A LA DECLARACIÓN ANTITÚNEL QUE LA OPOSICIÓN APROBARÁ EN EL PLENO

Posturas de los grupos municipales

GOBIERNO



J. HEREU • PSC

I. MAYOL • ICV-EUIA

• Es el ariete en la defensa del túnel por el centro ya que permite mejorar cercanías. Su partido se olvidó del litoral por esto

• En el 2002, cuando se consensuó el túnel, su grupo aceptó el sistema AVE por lo que suponía de reforma de cercanías

OPOSICIÓN



X. TRIAS • CIU

A. FDEZ. DÍAZ • PP

J. PORTABELLA • ERC

• Está a la cabeza de la alternativa Vallès, tras renunciar al túnel cuando se aplazó la estación de Passeig de Gràcia

• El Carmel le hizo rechazar el túnel. Defendía el litoral, pero ahora no descarta nada, salvo el paso por el Eixample

• Llegó a decir "no juguemos con el miedo" cuando se empezó a cuestionar el túnel. Luego volvió a la opción Arago

FRANCESC PEIRÓN | BARCELONA

La Casa Gran no es Port Aventura. Pero el pleno municipal abre hoy la temporada oficial del mandato con el anuncio de emociones fuertes. Aunque la sala de la Reina Regente no es precisamente un parque de atracciones, el *Dragon Khan* de la política local empieza a girar. La aprobación de una propuesta de la oposición (CIU, PP y ERC) contra el paso del AVE por el Eixample evidenciará el nuevo juego de mayorías y minorías en el que el gobierno de la ciudad (PSC y ICV-EUIA) se ha quedado sin red. El bipartito, sin embargo, ya ha dejado claro que se

trata de una declaración política sin valor jurídico, por lo que no moverá ni un dedo para forzar el cambio de un trazado que fue consensuado por todos. La oposición, que carece de un acuerdo sobre la alternativa, le ha puesto nombre a esta actitud: "alcaldada".

El debate viene precedido por una semana intensa, en la que el penúltimo capítulo de este culebrón que emana del subsuelo —la irrupción de un vídeo en el que se simula la caída de la Sagrada Familia— todavía ha enervado más los ánimos. En esta guerra subterránea, unos hablan de recuperar la iniciativa política y otros, de contraprogramación. El pasado martes, el mismo día que Trias dio a conocer la propuesta conjunta de rechazo al túnel y la

petición de que todos los grupos vayan a Madrid para explicar el acuerdo a la ministra de Fomento y discutir opciones, pues eso, el mismo día el Ayuntamiento logró que cuatro puntos de la denominada sociedad civil (Cambra de Comerç, Foment del Treball, RACC y Esade) mostraran su apoyo a la conexión entre Sants y Sagrera.

Según el alcalde Jordi Hereu, la marcha atrás es imposible cuando la infraestructura está a punto de licitarse, después de superar un largo proceso burocrático. Renunciar a este proyecto supondría dejar a Barcelona en vía muerta. Tanto porque esta nueva situación impediría la gran reforma urbanística pendiente, la de Sant Andreu-Sagrera, cuyo

destino va unido al mapa ferroviario, como porque se impediría la transformación de cercanías. Hereu y su equipo siempre han subrayado que la única opción que hace que el AVE sea un transporte menos elitista es la construcción del tercer túnel ferroviario por el centro de Barcelona.

Esta solución es la única que, argumentan, repercutirá sobre el ciudadano de a pie, el que casi nunca viajará en alta velocidad, gracias a la transformación de cercanías por cuanto el tercer túnel permitirá utilizar los dos actuales para el servicio de proximidad. Así se duplicará el sistema y facilitará la implantación de una especie de metro regional, regulado por

CONTINUÁ EN LA PÁGINA 2

GUERRA SUBTERRÁNEA. POLÉMICA POR LA DIFUSIÓN DE UN VÍDEO TREMENDISTA

Gobierno y oposición critican la caída virtual de la Sagrada Familia

VIENE DE LA PÁGINA 1

por frecuencias. Este argumento es el que hizo renunciar a los socialistas a la alternativa litoral.

La ecosocialista Imma Mayol también recordó ayer que su grupo dejó plumas en la negociación del 2002 al aceptar el AVE —querían trenes Euromed a un máximo de 200 km/h— a cambio de un tercer túnel que facilite reestructurar cercanías. “¿Quién cree que la centralidad de Barcelona es Passeig de Gràcia y Sants y la Sagrera no lo son?”. De esta manera respondió al uso de la supresión del apeadero en Passeig de Gràcia en contra del túnel. Y criticó que se instrumentalice el miedo del Carmel con fines partidistas: “Es irresponsable”.

Le respondió el republicano Jordi Portabella, quien señaló que la Administración es la única que ha manifestado su inseguridad. Lo dijo porque, tras la crisis del Carmel, el AVE dejó de pasar por debajo de edificios y se trasladó junto a la Sagrada Familia. Portabella, después de haber aceptado el trazado, ha vuelto a reivindicar la calle Aragó. “Yo nunca he defendido el Vallès”. Esta opción es la que propugna Xavier Trias, líder de CiU e inspirador de la propuesta hoy a debate.

Trias cambió la postura de su partido al comprobar que había desaparecido la estación de Passeig de Gràcia. Durante meses ha afirmado que si se construía esta infraestructura daría el visto bueno al túnel. Últimamente, su negativa al túnel incluye, además, que el trazado se aleje de la Sagrada Familia. Tampoco el popular Alberto Fernández Díaz quiere que se acerque al templo. Él rechaza la conexión Sants-Sagrera por su desconfianza en la capacidad para hacer la obra pública con seguridad. En principio apostó



ALEX GARCIA

Una turista, en cuyas gafas se refleja la Sagrada Familia, se deleita mirando el monumento de Gaudí

por el litoral, pero ahora matiza que no descarta ninguna opción, salvo la que está a punto de licitarse.

La división de opiniones provocada por el AVE casi desapareció o se aminoró al tratarse del video en el que se ve el derrumbe virtual de la Sagrada Familia. Esta grabación, que ya estaba en la red desde el 25 de junio, fue publicitada el pasado miércoles por la plataforma AVE pel Litoral horas después de que técnicos de Fomento defendieran que el túnel no supone amenaza alguna.

El más radical, el cuarto teniente de alcalde, Ramón García-Bragado (PSC). Habló de iniciativa manipu-

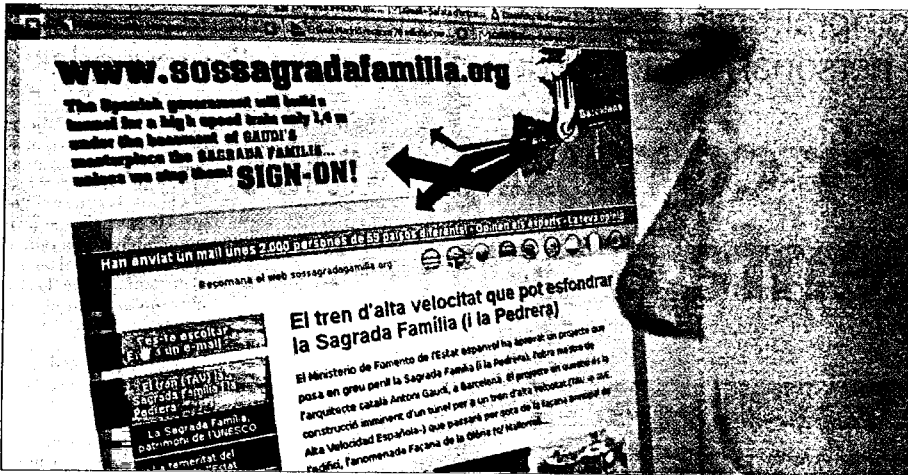
ladora que descalifica a sus difusores, que además se han negado a reunirse antes del pleno con cargos del Ayuntamiento. “Defenderemos el prestigio de la ciudad”, replicó. Tampoco le gustó a Mayol, que se refirió al “provincianismo” porque se confronta a los ciudadanos con rumores en lugar de con datos: “Es alarmista y no ayuda en nada”.

Trias comentó que él no aprueba este método. “La discusión es otra, no es bueno introducir el pánico. Soy de los que creen que los túneles no se caen”. Precisó que es una acción de personas a las que no se les hace caso, pero que él planteamien-

to del hundimiento es tan erróneo como venir a Barcelona —en relación con los técnicos de Fomento— y afirmar que el “tunelillo” no hará ni cosquillas a la Sagrada Familia. Mientras el popular Fernández Díaz consideró que el video había logrado ser efectista, aunque él se decantó por “los informes serios y rigurosos que alertan del peligro”.

Portabella le quitó hierro. El republicano señaló que en las imágenes, como en tantas que hay en la red, se advierte que es una ficción. “No me parece tan grave. Es una anécdota que han hecho importante porque políticamente les interesa”. ●

POLÍTICA



El vídeo que recull la falsa notícia de l'enfonsament de la Sagrada Família ha atiat la polèmica pel TGV ■ RUTH MARIGOT

El vídeo del fals ensorrament de la Sagrada Família escalfa el debat del TGV a l'Ajuntament

■ Les imatges provoquen una picabaralla entre el consistori i la Plataforma AVE pel Litoral ■ El ple aprova avui una declaració en contra del túnel

Cristina Palomar
BARCELONA

L'aparició a Internet d'un vídeo que explica l'ensorrament fictici de la Sagrada Família a causa de les obres del TGV ha acabat d'escalfar el tens debat sobre aquesta infraestructura que se celebrarà avui al ple de l'Ajuntament de Barcelona. Aquest vídeo, promogut per la plataforma veïnal AVE pel Litoral i per l'associació SOS Sagrada Família, ha provocat la indignació del govern barcelonès en un moment de gran tensió política per la intenció del bipartit d'evitar, amb una polèmica interpretació jurídica del reglament, que l'alcalde, Jordi Hereu, hagi de fer seva una proposició de l'oposició que reclama la paralització de les obres.

"Manipuladors, irracionals i irresponsables" van ser alguns dels qualificatius utilitzats ahir pel quart tinent d'alcalde, Ramon García-Bragado, per definir la plataforma veïnal pel vídeo de dos minuts que, imitant

un informatiu televisiu, informa de la caiguda de l'emblemàtic monument per la construcció del túnel pel carrer Mallorca. "Abandonen definitivament el debat de les raons i es llancen a la irracionalitat i a la por com a únics arguments", va opinar García-Bragado, que va afegir que aquestes iniciatives

perjudiquen la imatge de Barcelona a la resta del món.

Per la seva banda, el portaveu de la plataforma, Pere Vallejo, va rebutjar ahir les crítiques de García-Bragado i va justificar la difusió del vídeo com "una mesura per cridar l'atenció davant la inferioritat de condicions" en què els veïns afectats per les

obres del tren es troben davant de l'administració. "Necessitem realitzar accions impactants per ser notícia", va assegurar, abans de recordar que avui es manifestaran a la plaça Sant Jaume coincidint amb la celebració del plenari.

Però, al marge d'aquest enfrontament entre Ajuntament i veïns, avui n'hi haurà un altre en l'àmbit polític, ja que s'aprovarà, amb els vots de CiU, PP i ERC, una proposició que insta l'alcalde a reclamar al ministeri de Foment la paralització de les obres pel centre de la ciutat, una iniciativa que Hereu ja ha deixat clar que no pensa complir perquè no la considera vinculant.

Per intentar contrarestar la repercussió social d'aquesta controvèrsia, l'executiu sotmetrà a votació una proposta en què es defensa la rellevància que l'alta velocitat travessi la ciutat i que impulsi un seguit de mesures de seguretat i d'informació per evitar la síndrome del Carmel entre els afectats. ■

Mayol acusa l'oposició de frívola

La presidenta d'ICV-EUIA, Imma Mayol, va trencar ahir finalment el silenci que ha mantingut fins ara en la polèmica sobre el traçat del TGV que enfronta el govern municipal amb l'oposició. Deixant de banda el rebuig que l'alta velocitat ha generat sempre en la formació ecosocialista, amb arguments com els efectes mediambientals que comporta i la despesa en detriment d'altres inversions ferroviàries, Mayol va fer una defensa aserriada del projecte del TGV i de l'actual traçat, i no va dubtar a acusar l'oposició d'electoralisme.

Per la segona tinent d'alcalde, CiU, PP i ERC cometen una "frivolitat" en utilitzar l'accident del Carmel amb "finalitats partidistes". Segons Mayol, el pas del TGV pel centre de la ciutat ajudarà a reforçar el servei de Rodalies i a "cicatritzar la por" generada per l'ensorrament del túnel del Carmel l'any 2005. Sobre els traçats alternatius, Mayol els va rebutjar, en opinar que les propostes del Vallès i el litoral convertirien Sants i la Sagrada en un cul-de-sac, mentre que l'opció del carrer Aragó significaria aturar els trens durant dos anys.

Frases

"Perjudiquen el prestigi de la ciutat, consolidat per la qualitat i la seguretat dels seus grans projectes"

Ramón García-Bragado
PSC

"Els que critiquen tant el vídeo fan campanyes publicitàries amb els diners de tots els barcelonins"

Alberto Fernández
PP

"L'oposició està utilitzant el trauma del Carmel amb finalitats partidistes per mirar de guanyar vots"

Imma Mayol
ICV-EUIA

"No entenem l'obsessió per aquest traçat quan els altres són també factibles i més econòmics"

Pere Vallejo
PLATAFORMA AVE PEL LITORAL

Más datos confirman el enfriamiento

Los arquitectos y los aparejadores señalan una caída de las viviendas proyectadas e iniciadas

CLARA BLANCHAR

Se acaba el primer semestre y llega la avalancha de informes sobre el mercado inmobiliario. Después de una docena de estudios sobre precios que hace dos semanas confirmaron el cambio de ciclo, también los informes de arquitectos y aparejadores correspondientes a los primeros seis meses del año y publicados la semana pasada constatan la recesión, que cada vez se construyen más pisos que casas y más pequeños. Con todo, merece la pena tener presente que los niveles de edificación continúan muy altos.

Ambos colegios profesionales han detectado bajadas en sus respectivos *negociados*. El Colegio de Arquitectos de Cataluña (COAC) cifra en un 15,6% la caída media de los proyectos visados en Cataluña. Por demarcaciones, todas presentan caídas excepto Lleida, donde los visados crecen un 5,8%. Así, y por orden de más a menos descenso, caen Tarragona (-29,7%), Girona (-25,4%), comarcas del Ebro (-14,7%) y de Barcelona (-13,3%). En total, en Cataluña las viviendas proyectadas son 50.500 (3.001 en Barcelona capital), de las que la inmensa mayoría corresponden a obra nueva y sólo un 6% a rehabilitación.

Primeras caídas desde 2001

Por su parte, el Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Barcelona (CAATB) ha publicado que el número de viviendas iniciadas ha bajado un 11,6% y se ha situado en 66.280. En los dos casos se trata de los primeros descensos detectados desde el año 2001, cuando se disparó la actividad constructiva en una línea ascendente que tocó techo a finales de 2006, el año en que los titulares se llenaron de la coetilla *máximos históricos*.

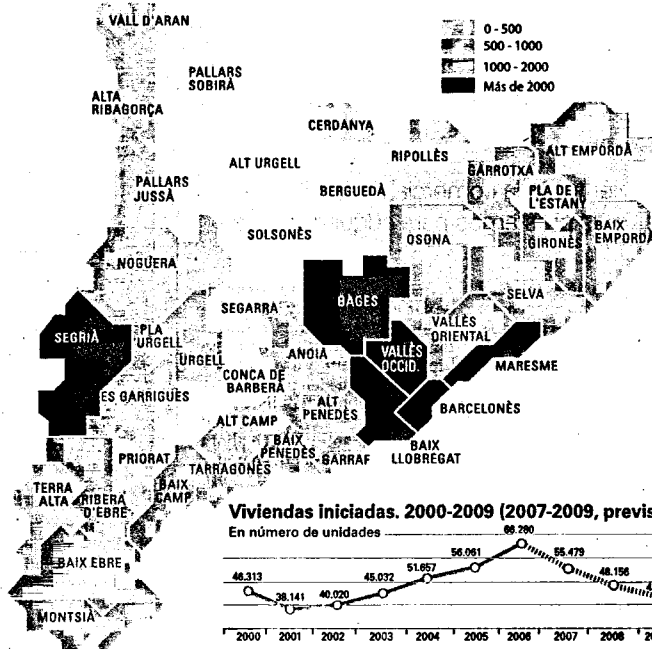
Además de la caída en la actividad, constatan que se construyen más pisos que casas y que son más pequeños

Arquitectos y aparejadores no sólo coinciden en el descenso. Los profesionales detectan tendencias que ya venían produciéndose, pero que las últimas cifras confirman y acentúan. Las viviendas son cada vez más pequeñas y se construyen más pisos que casas aisladas o adosadas. Del centenar de metros cuadrados que tenían los pisos en 2002, según el COAC, la superficie ha encogido hasta entre 80 y 90 metros. Las cifras de los arquitectos indican que si en 2002 las viviendas de entre 140 y 160 metros cuadrados eran una décima parte del total, hoy sólo representan el 2%.

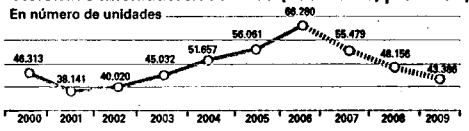
Asimismo, según el CAATB, de las casi 30.000 viviendas iniciadas en el primer semestre en la demarcación de Barcelona, el 87,6% corresponde a plu-

Viviendas proyectadas e iniciadas en Cataluña de enero a junio de 2007

Viviendas proyectadas por comarcas



Viviendas iniciadas. 2000-2009 (2007-2009, previsión)



Viviendas proyectadas el primer semestre por demarcaciones

Demarcación	2006*	2007*	% Sobre el total	% Crecimiento	Viviendas por 1.000 habitantes
Barcelona	30.214	26.095	51,67	-13,63	4,91
Ebre	5.086	4.337	8,59	-14,73	24,44
Girona	10.141	7.562	14,97	-25,43	11,00
Lleida	6.787	7.179	14,22	5,78	17,62
Tarragona	7.576	5.327	10,55	-29,69	9,63
CATALUÑA	59.804	50.500	100,00	-15,56	7,08

* Primer semestre

Fuente: Colegio de Aparejadores y Arquitectos de Barcelona (CAATB) y Colegio de Arquitectos de Cataluña (COAC)

EL PAÍS

rifamiliares, un 5,9% a unifamiliares y un 6,4% a unifamiliares aisladas. Comparándolos con el año pasado, de los tres porcentajes, sólo sube el de los pisos, mientras que bajan los de las casas, ya sean adosadas o aisladas. Por si el aumento del número de pisos respecto al total fuera poco, el estudio de los aparejadores indica que de 6,5 viviendas por promoción del año pasado se ha saltado a 7,5.

Si de hacer previsiones se trata, los responsables del Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos vaticinan que este

año se cerrará con un descenso de las viviendas iniciadas del 16,3% y que la caída se mantendrá hasta el año 2009, con descensos del -13,2% en 2008 y del -9,9% en 2009. De acuerdo con estas previsiones, a punto de agotar esta década se construirán en Barcelona 43.386 viviendas, algo menos que las que se construyeron en 2003: 45.032.

Desde el Colegio de Arquitectos, su vicedecano y presidente de la Demarcación de Barcelona, Lluís Comerón, comentó durante la presentación de su estudio que las cifras de

este primer semestre pueden estar "contaminadas" por la entrada en vigor en marzo del Código Técnico de la Edificación.

En su opinión, dado que la nueva normativa exige parámetros que encarecen la construcción, los promotores han intentado adelantar el visto bueno a sus proyectos antes de esa fecha; de ahí que recomiende mirarse los números del primer semestre de 2007 con cierta reserva y aguardar a los datos de cierre de año. Si Comerón lleva razón, la caída sería todavía mayor de lo que indican las cifras hasta ahora.

Los 'boom' de Santa Margarida i els Monjos o el Ebre

Del estudio del Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Barcelona se desprende que, de media, en la provincia, durante el semestre que ha finalizado se han iniciado 6,2 viviendas por cada 1.000 habitantes, una ratio elevada si se tiene en cuenta que para cubrir las necesidades de un territorio como Cataluña bastarían cinco. Pero esta intensidad constructiva es especialmente fuerte en algunos municipios. Sobre todo, por ejemplo, Santa Margarida i els Monjos, donde las viviendas ini-

ciadas por cada 1.000 habitantes fueron 33,3; en total, las viviendas iniciadas en esta población del Penedès son 207. Barcelona capital, en cambio, aunque comenzó a levantar 2.590 pisos, sólo empezó 1,6 por millar de habitantes.

En el informe del Colegio de Arquitectos de Cataluña se amplía el radio de estudio y se afirma que, en el total de Cataluña, la media de viviendas proyectadas por cada millar de habitantes es de siete. La menor intensidad la registra la demarcación de Barce-

lona, con 4,9 viviendas por 1.000 habitantes, pese a que las viviendas proyectadas constituyen más de la mitad de las que se levantarán en toda Cataluña. Le sigue Tarragona (9,6 pisos por millar de vecinos) y Girona (11). En cambio, en las comarcas de Lleida hay 17,6 viviendas proyectadas por cada 1.000 habitantes y en la demarcación del Ebre, 24,4. Las comarcas del Sur, con 4.337 viviendas proyectadas, casi alcanzan la previsión de todo el Barcelonès (4.855).

PRIVATIZACIÓN

EXCLUYE A UNILAND Y GLOBAL VÍA DEL ACUERDO

Fenosa compra una central hidráulica en Colombia

EXPANSIÓN, Madrid

La Empresa de Energía del Pacífico (Epsa), filial de la compañía española Unión Fenosa, adquirió ayer en una subasta la central hidroeléctrica de Prado, en el suroeste de Colombia, por 105.000 millones de pesos (unos 54,3 millones de dólares, o 40 millones de euros).

El precio base del Gobierno colombiano para la subasta era de 65,833 millones de pesos (34,1 millones de dólares).

La central de Prado, con una capacidad instalada de 50 megavatios, era propiedad del Estado colombiano a través de la empresa Gestión Energética (Gensa).

A la subasta, se presentaron inicialmente ocho ofertas de las empresas Comercializar, EnerTolima, Epsa, Termocandelaria, Sociedad Futura Central Hidroeléctrica el Cóndor, Hidrotolima, Promesa de Sociedad Futura Generadora del Sur, y Consorcio Prado Energy.

El Gobierno colombiano espera privatizar en lo que resta de este año las participaciones que mantiene en varias distribuidoras eléctricas regionales y estudiará el futuro de la generadora estatal Isagén, y de ISA, la empresa transportista de electricidad.

Ciclo combinado

Por otro lado, Fenosa ha iniciado la actividad comercial de uno de los grupos de la central de ciclo combinado de Sagunto, de 400 megavatios (MW) de potencia cada uno de ellos, que producirá la energía necesaria para abastecer el consumo de 400.000 hogares.

Esther Koplowitz revisa los pactos con sus socios en FCC

La empresaria ha cambiado el sistema para la recompra de títulos fijado con el resto de accionistas de B-1998, sociedad que controla el 52,5% del grupo constructor.

Ú. GUERRA, Madrid

Esther Koplowitz ha renovado los pactos accionariales que mantiene con sus socios en B-1998, la sociedad que controla el 52,5% de FCC.

En este grupo instrumental, además de la empresaria, que tiene un 73%, se encuentran la familia Peugeot (5,7%), Grupo Faustino (5,7%), Iberuiz (5,7%) e Iberuiz (15,56%).

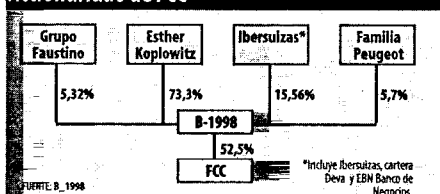
La renovación de los pactos consiste en cambiar el sistema fijado para calcular el precio al que Esther Koplowitz podrá ejercer la opción de compra que tiene sobre las acciones del resto de socios de B-1998 antes de enero de 2011. Los accionistas han pactado excluir de este cálculo a Global Vía -filial concesionaria de FCC creada de forma conjunta con Caja Madrid- y Uniland, una cementera adquirida a mediados de 2006.

"Global Vía y Uniland han sido excluidas del pacto por el que entraron a formar parte de FCC después de firmar la opción de compraventa entre los socios. Estas filiales cuentan con unas cifras de beneficio bruto de explotación (ebitda) y deuda que distorsionarían el precio de la opción de compra", señalan fuentes cercanas a la sociedad.

Modificaciones

El acuerdo alcanzado entre los accionistas de B-1998 se firmó en 2004, cuando la francesa Veolia abandonó la participación que tenía en la sociedad, y contempla que, para calcular el precio de la opción de compra, se tenga en cuenta el ebitda y la deuda del grupo constructor y de servicios cuya máxima accionista es Esther Koplowitz. Si se incluyen las cantidades que aportan Uniland y Global Vía, el precio que Esther Koplowitz tendría que pagar

Accionariado de FCC



Esther Koplowitz, primera accionista de FCC

Cambio en los acuerdos

- Esther Koplowitz ostenta su participación en FCC a través de la sociedad B-1998. Este grupo instrumental estaba participado por la empresaria y por la compañía francesa Veolia.
- Tras la salida de Veolia, entraron varios socios con los que Koplowitz pactó una opción de compra de sus acciones, a un precio determinado por el ebitda y la deuda de FCC.
- El pacto entre los socios ha variado y se ha excluido del cálculo del precio a Global Vía y Uniland.
- Esta decisión es consecuencia de que la deuda y el resultado bruto de explotación (ebitda) de ambas sociedades distorsionarían el precio a la baja, situación que beneficiaría a la empresaria.
- Iberuiz ha aprovechado para reestructurar su participación en B-1998.

se reduciría, perjudicando así al resto de accionistas.

"Estas modificaciones no alteran en absoluto ni la participación de Esther Koplowitz en B-1998, ni los pactos entre las partes relativos al gobierno de la sociedad e, indirectamente, de FCC", explica la sociedad en un comunicado remitido a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

Por otro lado, Iberuiz ha reestructurado la participación que ostenta en B-1998 a través de distintas sociedades participadas, cambiando la denominación de estas empresas.

Entrada

Iberuiz y la familia Peugeot entraron en el capital de B-1998 en julio de 2004, en sustitución de Veolia, hasta entonces, socio de la empresaria. La participación de Iberuiz está distribuida entre EBN Banco de Negocios y Cartera Deva. El grupo bodeguero Faustino, por su parte, hizo aparición en el accionariado de B-1998 en enero de 2005, al adquirir, a través de su filial Larranza XXI, un 5,33% de la sociedad por cien millones de euros.

Con estos acuerdos, Koplowitz cumplía el objetivo que se había marcado de contar con un accionariado "diversificado, estable y solvente", y se aseguraba el mantenimiento del control tanto de B-1998 como de FCC.

Actualmente, B-1998 es el máximo accionista del grupo constructor y de servicios, seguido por Colonial, el grupo inmobiliario presidido y controlado por el empresario andaluz Luis Portillo, que tiene un 15%, tras comprar este paquete de títulos a Acciona por 1.500 millones de euros.

Las acciones de FCC cerraron ayer a 69,65, un 0,43% más.

LATINOAMÉRICA ES UNO DE LOS MERCADOS PRIORITARIOS

Energía que rompe fronteras

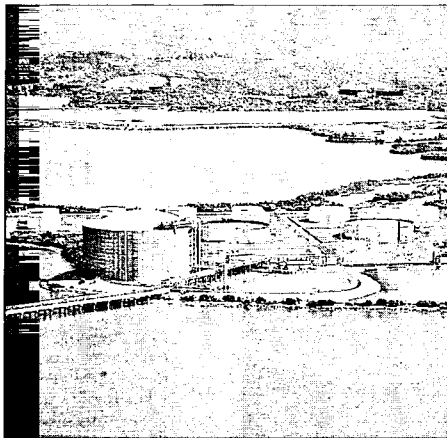
Están presentes en los principales mercados y protagonizan operaciones de gran envergadura. Las energéticas nacionales triunfan en el exterior.

M.J.G.S.

La energía española es una de las industrias nacionales que mayor presencia tiene fuera de nuestra fronteras. Las compañías españolas están actualmente inmersas en importantes proyectos en algunos de los mercados internacionales más punteros y, año tras año, posicionan su estrategia empresarial en ellos. Además, algunas han protagonizado operaciones de gran envergadura, como la integración de Iberdrola y la escocesa ScottishPower el pasado año, valorada en 17.100 millones de euros.

Latinoamérica es, sin duda, uno de los mercados prioritarios para las compañías.

El plan de expansión de energías renovables en América Latina es uno de los principales proyectos en los que está embarcada Unión Fenosa. La eléctrica invertirá en él unos 1.650 millones de euros y contempla la generación de 1.400 megavatios, "que reducirán la emisión de más de un millón de toneladas de CO₂", según informan desde Unión Fenosa.



Planta ecoeléctrica de Gas Natural ubicada en Puerto Rico.

El posicionamiento exterior en energía alternativa centra también los esfuerzos de Iberdrola. Según explican, "el área de renovables es fundamental para Iberdrola, que cuenta con parques eólicos en doce países de Europa y en Estados Unidos, así como proyectos en China, Latinoamérica y otras áreas emergentes". La eléctrica inició su andadura exterior en 1995, cuando adquirió varias distribuidoras de electricidad en Bolivia, a lo que siguió la entrada en los mercados energéticos de Guatemala, Chile y fundamentalmente, México y Brasil. Además de haber protagonizado en 2006 una de las mayores operaciones

internacionales de este sector, el pasado junio se anunció el acuerdo de integración de la estadounidense Energy East en Iberdrola. "Esta operación encaja en la filosofía de nuestro plan estratégico y servirá para avanzar en el proceso de internacionalización que hemos emprendido hace unos años, fundamentalmente en mercados liberalizados, en crecimiento y estables", afirmaba recientemente Ignacio Galán, presidente de Iberdrola. Cerca del 50% de los ingresos de la compañía provienen de los mercados exteriores.

Portugal y Europa son otros importantes destinos para las inversiones españolas.



Parque eólico Rio do Fogo de Iberdrola, en Brasil.

las. Endesa, que ha diseñado un plan de inversiones para el periodo 2005-2009 de 14.600 millones de euros, tiene previstas instalaciones eólicas en Italia y Francia. Según comentan desde la compañía, "en el negocio eléctrico europeo, las mejoras de eficiencias se basarán en la reducción de costes fijos y en una mayor eficiencia en gestión energética".

Gas y petróleo

Repsol, Cepsa y Gas Natural son otras de las energéticas españolas que triunfan fuera. La inversión acumulada de Gas Natural -cuya principal actividad es el aprovisionamiento de gas- desde que ini-

ciara su internacionalización en 1992 asciende a 4.200 millones de euros.

Por su parte, Repsol YPF es una de las diez mayores petroleras privadas del mundo. El Golfo de México, el norte de África y el Caribe se configuran como sus principales áreas de actuación. Las ventas mundiales de la compañía aumentaron más de un once por ciento el pasado año. Para Cepsa, las principales áreas geográficas se encuentran en Argelia, Colombia, Egipto y Canadá, entre otras. Más de 4.700 millones de euros de los ingresos de la compañía proceden de los mercados internacionales.

Pisando fuerte

- Latinoamérica, Europa y el norte de África se configuran como los mercados prioritarios para las compañías.
- Después de protagonizar el pasado año la integración con la escocesa Scottish Power, Iberdrola anunció el pasado junio un acuerdo de integración con la estadounidense Energy East en la compañía española.
- Endesa tiene previstas varias instalaciones eólicas en Francia y en Italia.
- Unión Fenosa ha diseñado un plan de energías renovables en América Latina que contempla una inversión de 1.650 millones de euros.
- Para Repsol YPF, una de las diez mayores petroleras privadas del mundo, el Golfo de México, el norte de África y el Caribe se configuran como los principales mercados.

CONSTRUCTORAS

A por el negocio americano

Infraestructuras, construcción, medio ambiente, servicios... Las grandes constructoras refuerzan el protagonismo de todas sus actividades.

S.G.R.

Las seis grandes firmas de construcción españolas -ACS, Ferrovial, FCC, Sacyr Vallehermoso, OHL y Acciona- han continuado reforzando el papel internacional de todas sus actividades durante 2006, y han ampliado las concesiones de infraestructuras, uno de los campos donde España tiene un mayor protagonismo. El desembarco en el mercado estadounidense ha centrado muchas de las estrategias en los últimos meses.

Nuevo mercado prioritario

Para Acciona, Estados Unidos se ha convertido en un mercado prioritario y su división de Energía desarrolla ya en él proyectos eólicos y fotovoltaicos. En total, la compañía pretende instalar más de 2.000 megavatios en diversas energías en los próximos cinco años. Además, Acciona Agua ha sido seleccionada para construir en California la mayor planta de desalación de agua marina del país, y prevé otras actuaciones en los estados de ambas costas -con importantes necesidades de desalación- y centrales, donde empieza a cobrar importancia el tratamiento de agua.

El grupo OHL ha elegido las adquisiciones para introducir en el mercado norteamericano sus negocios de



La 'Chicago Skyway' es una de las autopistas que Ferrovial gestiona en Estados Unidos.

Dragados construye el primer túnel que se hace en 25 años en el metro de Nueva York

construcción y concesión de autopistas. La firma, cuyas ventas internacionales representaron más del 41% del total en 2006, ha invertido 114 millones de euros en la compra de dos constructoras en Florida, especializadas en obra civil y edificación. Además, ha creado una filial (OHL Infraestructura) con el objetivo de adjudicarse la concesión de infraestructuras de transporte.

Nueva York es el escenario de uno de los grandes proyectos que tiene en marcha el grupo ACS. Dragados,

su buque insignia en el área de construcción, se adjudicó el primer contrato del plan de ampliación del metro neoyorquino, por un importe de 428 millones de dólares. Desde hacía 25 años no se construían túneles en esta red de transporte suburbano, y Dragados será la primera empresa en usar tuneladoras en su desarrollo.

Las ventas internacionales de ACS ascendieron en 2006 a 2.106 millones de euros -un 17% del total-. La integración de Unión Fenosa dará este año un fuerte im-

Hechos relevantes

- Acciona creó en 2006 una dirección general de Internacional para explotar las sinergias entre las líneas de negocio en el exterior.
- ACS y el grupo francés Eiffage construyen la conexión ferroviaria de alta velocidad España-Francia por Figueras-Perpignan.
- FCC ha adquirido empresas en el este de Europa dedicadas a construcción, gestión de agua y recogida y tratamiento de basuras.
- BAA, firma adquirida por Ferrovial, gestiona siete aeropuertos británicos por los que transitan 147 millones de pasajeros al año.
- OHL tiene al 59% de su plantilla trabajando en el exterior, y su cifra de negocio internacional se ha duplicado entre 2004 y 2006.
- Sacyr Vallehermoso, a través de Itinere, está presente en seis países con autopistas de peaje y apuesta por entrar en el mercado de EEUU.

la facturación internacional ascenderá a 5.000 millones de euros, el 36% del total. Para ello, FCC ha invertido 3.300 millones de euros en la compra de sociedades en el extranjero, sobre todo, en el centro y este de Europa y el Reino Unido.

El mayor hito internacional de Ferrovial en 2006 se alcanzó en este último mercado. La compañía adquirió el pasado año la mayoría del capital de BAA, el mayor operador aeroportuario

En la actualidad, más de la mitad de los trabajadores de Ferrovial no son españoles

privado del mundo, por 3.672 millones de euros. Tras esta compra, más de la mitad de los trabajadores del grupo no son españoles y Reino Unido se ha convertido para la empresa en otro mercado doméstico, que representa el 33% de su cifra neta de negocios.

Las constructoras tampoco descuidan Portugal y Latinoamérica, los países tradicionales y culturalmente más cercanos a España. El 15,4% del negocio del grupo Sacyr Vallehermoso -que ascendió en total a 4.685 millones de euros en 2006- proviene del país luso, principalmente de su filial constructora Somague y la de servicios Valori-za. Uno de los proyectos más destacados de la entidad es la autopista Acceso Nororiental en Santiago de Chile, que Sacyr construye y que explotará Itinere -la filial de autopistas del grupo- cuando entre en servicio en 2009.

pulso a esas cifras, que la compañía espera que supere los 5.000 millones de euros al final del ejercicio.

En tierras europeas

Junto al mercado estadounidense, los países vecinos siguen siendo objetivo prioritario para las compañías.

El plan estratégico que FCC puso en marcha en 2005 pretende incrementar hasta un 35% la cifra de negocio generada en el exterior, desde el 9% que registraba ese año. Las previsiones para 2007 apuntan a que



EL PERIÓDICO DE CATALUNYA

Director: Rafael Nadal

Director adjunt: Sebastián Serrano

Subdirectors: Juancho Durnail, Josep de la Torre, Bernal Gasulla i Joan Busquet

Director d'art: Ferran Grau. Delegat a Madrid: Enric Hernández

APRES. Tancament: Enric Sala. Opinió: Carles Pastor. Internacional: Eva Paruga. Política: Joan M. Perdigó. Economia: Joaquín Romero. Societat: Carles Cots. Gran Barcelona: Javer Benmoritz. Esports: David Torres. Lletres: Teresa Candós. Edició gràfica: Xavier Jubera. Diagramació: Ricard Sans. Infografia: Ricard Gracia. Documentació: Miren Casado. Edició en català: Ricard Fité. Edició online: Xavier Martínez Chico.

Director Comunicació: Joan Vehils. Relacions Externes: Rosa Massagué. Secretari General de Redacció: Pep Puig.

Editorials

Un túnel sota els peus del tripartit

L'opinió del diari s'expressa només als editorials.
Els articles exposen posicions personals.

El ple de l'Ajuntament de Barcelona serà avui la caixa de ressonància de l'intens debat ciutadà obert arran de la decisió de perforar un túnel que travessarà la ciutat i unirà les estacions de l'AVE de Sants i de la Sagrera. Tenint en compte l'apassionament, o la crispació que s'ha apoderat d'una discussió que essencialment hauria de ser tècnica i econòmica, la primera cosa que es pot exigir als grups municipals és contenció i sentit ciutadà. El prec no és gratuït perquè, fins a la data, les propostes presentades per l'oposició, a despit de totes les garanties donades pels experts, han estat guiades per l'objectiu -legítim- de debilitar el tripartit que governa la Generalitat. El fet que resulta més

dubtós és que el *casus belli* escolt -el túnel- estigui justificat re-metent-nos a la història: només s'ha de recordar que l'any 2002 tots els partits amb representació municipal van donar suport al projecte.

Per descomptat, qualsevol força política pot canviar d'opinió sempre que ho consideri oportú, però aquesta vegada l'oportunisme de CiU, ERC i PP és ben manifest, encara que el preu a pagar sigui enfrontar-se a algunes de les organitzacions més representatives de la societat civil -Foment, RACC, Cercle d'Economia i Esade-, a més a més dels tres col·legis professionals amb més títols d'autoritat per recolzar l'obra: enginyers de camins, geòlegs i arquitectes. La raó, és clar, és que bufa a favor de l'opo-

sició municipal el vent de l'opinió pública, que manté molt viu a la memòria el desastre del Carmel i té por que es repeteixi el desgavell.

Però aquesta mateixa oposició hauria de tenir present que si avui posa en dubte la construcció d'un túnel que no passa per sota de cap edifici, posa en dubte també la viabilitat d'altres obres projectades o en curs: el túnel de l'AVE de Girona, la línia 9 del metro i altres treballs essencials per a l'articulació del territori. Cal esperar que l'estira-i-arronsa no porti a l'absurd de posar en crisi projectes que, iguals o molt semblants, s'han portat a terme a tot el món sense gaires problemes. Si passa, serà literalment ridícul.

L'oposició de CiU pot escudar-se en el fet que en el passat, durant els governs de Jordi Pujol, també es van donar episodis de textura semblant. Sens dubte, n'hi va haver, però haurà de convenir que els registrats en menys de quatre anys de tripartits superen totes les expectatives imaginables.

GRANIBARCELONA

Animals al Raval

Ciutat Vella ha posat en marxa aquest mes una campanya de tinença responsable d'animals de companyia.



El debat de l'alta velocitat ► La pugna municipal

Pàgines 30 i 31 ►►►

Hereu adduirà el suport social a l'AVE per minimitzar la moció opositora

El bipartit creu desactivada una possible crisi d'imatge per quedar-se en minoria avui al plenari

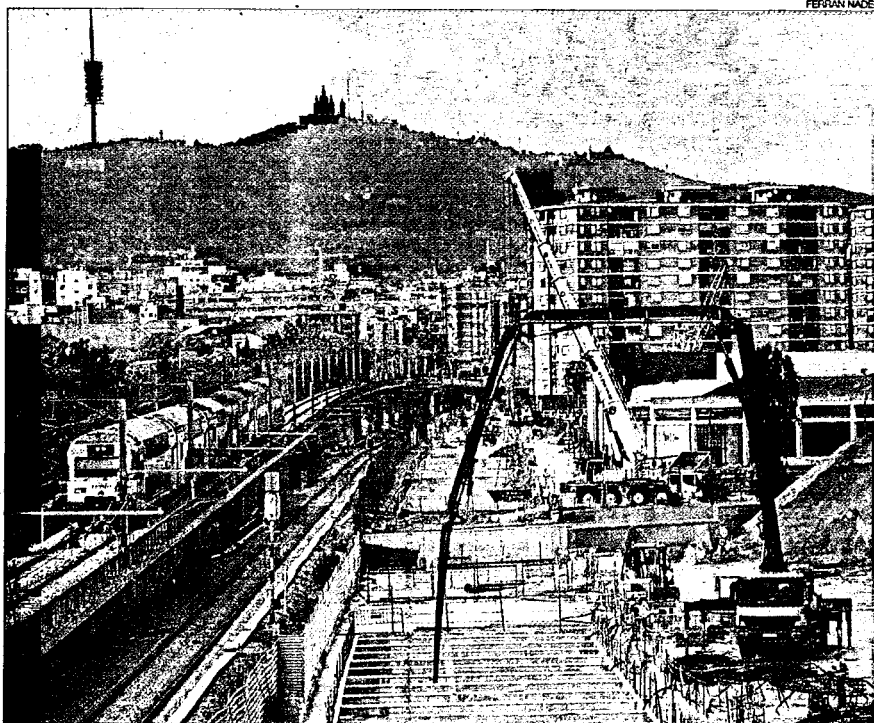
El govern evitarà la triple derrota després de pactar sobre seguretat i aeroport amb el PP i ERC

XABIER BARRENA
BARCELONA

El govern municipal de Barcelona patirà avui una històrica derrota en el ple que se celebrarà aquest matí. La segura victòria de la moció consensuada pels tres partits de l'oposició (CIU, PP i ERC), i presentada per la federació nacionalista, permetrà afirmar que la ciutat s'oposa al traçat de l'AVE per l'Eixample. No obstant, el bipartit encaixarà la derrota sense esquinçar-se les vestidures i esgrimirà el suport social obtingut aquesta setmana entre els sectors professionals i econòmics per contrarestar el revés.

El bipartit va minimitzar danys al reduir la derrota a una sola després de consensuar amb el PP i amb ERC dues mocions sobre seguretat i l'aeroport. Amb els populars es va acordar retirar la mesura de govern que l'executiu portava al ple i donar per bo que en els quatre proxims anys hi hagi 1.000 nous agents als carrers de la ciutat.

El «principi d'acord», segons fonts republicanes, a què va arribar la minoria governant amb ERC estableix la presència de l'ajuntament, i també de la Generalitat, en una comissió amb AENA per decidir la gestió de l'aeroport i el model aeroportuari.



FERRAN NADEU

►► Obres de l'AVE al seu pas per Bellvitge, a principis de juliol.

UN MES DE CONJURA / Fa just un mes, el 20 de juny, Xavier Trias (CIU), Àngeles Esteller (PP) i Jordi Portabella (ERC) es van conjurar als peus de la Sagrada Família per portar al ple d'avui una moció conjunta contra el traçat de l'alta velocitat i obligar l'alcalde, Jordi Hereu, a treballar per un canvi de projecte. L'oposició va plantejar aleshores una doble batalla, la jurídica i la política.

L'informe del secretari municipal de dimarts passat en què s'afirmava que el ple no pot imposar tasques a l'alcalde, més enllà de determinats àmbits, i va desactivar les eventuals conseqüències jurídiques que pogués tenir el ple.

Dit d'una altra manera, el resultat d'avui no obliga en res l'alcalde. És paper mullat. La indignació que va mostrar l'oposició després del dictamen, que van qualificar d'«alcaldata», es podria traduir, potser, en un contenciós administratiu quan sigui fentent que Hereu incompleixi el que la moció li mana. Però ja se sap que

Indignació a l'ajuntament pel vídeo en què s'ensorra la Sagrada Família

►► El vídeo de la Plataforma AVE Pel Litoral, en què se simulava l'esfondrament del temple, va aixecar ahir polseguera a l'ajuntament. El govern va afirmar que l'entitat veïnal al difondre aquest vídeo «abandona definitivament el debat de les raons i es llança a la irracionalitat i a la por com a únics arguments». Imma Mayol va afirmar que la cinta era de «jutjat de guàrdia».

►► La plataforma va justificar l'edició i difusió del vídeo aduint que és una manera de «cridar l'atenció», i que per a això necessitaven una «acció forta».

a la justícia l'adornen mil virtuts, però no la rapidesa.

SUPORT D'EMPRESARIS / Encarriolat l'assumpte jurídic, l'equip de govern, en especial el tinent d'alcalde d'Urbanisme, Ramon García Bragado, es va llançar en un furios esprint a girar la truita en la batalla de la imatge. Després de tres dies de reunions, el bipartit va arrencar el suport explícit al projecte de l'AVE dels sectors professionals (col·legi d'arquitectes, enginyers i geòlegs), sindicals (CCOO i UGT) i, sobretot, per la seva tradicional proximitat a CIU i PP - econòmics (Cambra de Comerç, la patronal Foment, Esade i el RACC).

En paral·lel, la coordinació amb el Govern de José Luis Rodríguez Zapatero va permetre donar dos cops de mà més. El primer, divendres passat, quan el Consell de Ministres va aprovar la partida pressupostària necessària per a emprendre la licitació

de les obres. És a dir, la moció de l'oposició va passar d'oposar-se a unes obres intangibles a realitzar en un futur remot, a frenar unes obres que ja estan a punt de començar.

A més a més, la desfilitada, dimecres passat, dels autors del projecte del túnel per Barcelona, i el seu aplom al garantir la seguretat del túnel («No li farà ni pessigolles a la Sagrada Família», en seria la frase resum) va suposar un altre as a la mà bipartida.

En el camp dels arguments, la segona tinenta d'alcalde, Imma Mayol (ICV-EUiA) va recordar que el túnel de Mallorca va ser ratificat per unanimitat pel ple de l'ajuntament el juny del 2002. Mayol va advertir que qualsevol canvi ha de comptar amb aquella unanimitat i que la seva força «no acceptarà cap traçat que no doblí la capacitat de Rodalies». Cosa que d'entre totes les alternatives presentades només permet el projecte aprovat. ■

la història

TRES CANVIS D'OPINIÓ

L'OPOSICIÓ NO SEMPRE S'HA OPOSAT AL PAS DEL TÚNEL PER L'EIXAMPLE.

CIU

ciu

El 12 de juny del 2002, el conseller d'Obres Públiques del Govern, Felip Puig (CIU), firmava a Madrid el conveni en què es va fixar el traçat. Aquest incloïa, com demanava la Generalitat, un túnel per a l'AVE pel carrer de Mallorca al costat de la Sagrada Família i una estació al passeig de Gràcia. El 28 de juny, al ple, CIU va votar en favor d'un traçat que el seu portaveu, Joan Puigdollers, va titllar d'«acord estratègic per a Barcelona i Catalunya».

PP

pp

Els altres dos firmants, juntament amb Puig, del conveni del 12 de juny del 2002 van ser l'aleshores alcalde de Barcelona, Joan Clos, i el ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos (PP). Al ple municipal, el Partit Popular també va votar favor del túnel del carrer Mallorca, i Santiago Fisas, aleshores cap del grup popular, va defensar amb ardor guerra l'acord perquè era «històric» per a Barcelona per «recollir totes les aspiracions» de la ciutat.

ERC

erc

Jordi Portabella és l'únic cap de grup supervivent de la votació del 28 de juny del 2002. Ell sempre va defensar fins aleshores el túnel de Mallorca, primer per a les Rodalies i, després, per a l'AVE. El republicà va qualificar el traçat de «gran notícia» per a les estratègies de la ciutat en els següents 50 anys, per exemple, per aconseguir «una xarxa de rodalies ràpida, moderna, coherent». I hi va votar a favor.

El debat de l'alta velocitat ► Les posicions polítiques

Pàgines 30 i 31 <<<

No perdre més trens

El traçat per l'Eixample és l'únic possible

RAMON
Garcia-BragadoQUART Tinent d'ALCALDE I
RESPONSABLE D'URBANISME

L'arribada del tren d'alta velocitat a Barcelona és un projecte de vital importància per a la nostra ciutat i per al nostre país. Una aposta que ens connectarà amb Europa i impulsarà el nostre progrés econòmic, i que millorarà la mobilitat a l'àrea metropolitana. El nou enllaç entre Sants i Sagrera permetrà doblar la capacitat de Rodalies, atès que alliberarà part del trànsit ferroviari que actualment circula pels dos túnels existents. I això suposarà un enorme benefici per a milers d'usuaris que diàriament pateixen les conseqüències d'una xarxa deficient. La nova infraestructura també és vital per impulsar el desenvolupament d'àrees com Sants o la Sagrera.

El Ministeri de Foment està a punt de licitar les obres del traçat que ha de creuar Barcelona. Amb això, estem a punt d'iniciar l'execució d'un projecte que s'està debatent des de fa més de vint anys, i que ha viscut massa ajornaments. No és hora de fer marxa enrere, ni de quedar-nos atrapats en una permanent polèmica. No podem perdre més temps. Però cal fer les coses bé, amb seguretat i amb transparència.

La nostra responsabilitat com a Ajuntament és la de vetllar per la seguretat i el compliment dels terminis i exigir les màx-

El túnel permetrà duplicar la capacitat de Rodalies i desenvolupar Sants i Sagrera

mes garanties, oferint als ciutadans informació sobre el projecte i el seu desenvolupament. Aquest és el nostre objectiu i el nostre compromís. No estariem a favor d'un traçat i d'unes condicions que no ens oferissin prou garanties. Confem en els tècnics i en la qualitat de l'obra pública de casa nostra. Per nosaltres, la màxima prioritat és garantir la seguretat de tots i cadascun dels edificis propers al traçat, entre els quals figura la Sagrada Família, símbol de Barcelona i de Catalunya al món i un patrimoni de la humanitat que hem de preservar.

L'enllaç de les estacions de Sants i Sagrera per l'Eixample és l'únic traçat possible, en uns moments en què tenim l'AVE a tocar de Sants. Totes les alternatives són insostenibles, per raons diferents.

L'opció del Vallès, com han explicat molts experts, comporta que el tren hauria de fer una volta de 65 km per enllaçar Sants i Sagrera, i convertiria aquestes dues estacions en un cul-de-sac. Això suposaria retornar a un model ferroviari d'èpoques pretèrites, amb estacions terminals sense connexió entre elles. Aquest problema també ens el trobem amb l'alternativa del litoral, amb l'afegit que, en aquest cas, el túnel sí que passaria per sota d'habitatges, i també parcialment per sota del mar, en terrenys inestables. Tot plegat faria necessari destinar uns recursos insostenibles en temps i diners. Pel que fa a la proposta d'Aragó, és inviable construir un nou túnel per sota o al costat del que ja existeix i, a més, l'encreuament amb la línia 2 del metro obligaria el túnel a anar a una cota tan baixa que després seria impossible de remuntar.

La demagògia que s'està vivint aquests dies exigeix que tots fem un exercici de res-

ponsabilitat. Siguem seriosos. Ja n'hi ha prou de jugar amb les pors de la gent. La manipulació irresponsable d'episodis com el fals vídeo s'han d'acabar i han de ser rebutjades per tots. Deixem que els tècnics facin la seva feina i els polítics fem la nostra.

L'acord pel traçat actual de l'AVE va ser signat l'any 2002 pel Govern espanyol, llavors del PP, per la Generalitat, quan governava CiU, i per l'Ajuntament. I aquest va ser l'acord que van ratificar per unanimitat tots els grups municipals, inclosos CiU, PP i ERC, en el plenari del dia 28 de juny del 2002. No tornem enrere. Ara és l'hora d'aplicar aquell compromís.

L'Ajuntament ha estès la mà a totes les entitats cíviques, socials i polítiques per crear una comissió de seguiment per garantir seguretat i transparència a les obres de l'AVE. En aquest sentit, s'emmarquen les darreres converses amb els col·legis d'enginyers de camins, d'arquitectes, de geòlegs, amb l'escola d'enginyers de camins, amb la Junta de la Sa-

Respecte a la majoria

CiU vol mantenir els terminis del 2009 pel Vallès

XAVIER
TriasPRESIDENT DEL GRUP MUNICIPAL
DE CIU A L'AJUNTAMENT

Convergència i Unió va ser la primera formació política que va fer una aposta pública per la necessitat d'impulsar el tren d'alta velocitat a Espanya. Corrien els anys vuitanta, i el convenciment de CiU era tan gran, que el Govern de la Generalitat de Jordi Pujol fins i tot va tramitar les reserves de sol per fer possible el desenvolupament d'aquesta nova infraestructura per enllaçar Barcelona amb Madrid i també amb la frontera francesa. Es tractava d'una aposta per una nova manera de transport, més ràpid, modern i eficaç, però també per assumir l'ample de via europeu que ens permetés una millor connexió amb la resta del continent tant per a passatgers com per a mercaderies. Poc temps després, el

frontera francesa el 2009, amb la qual cosa complim els nostres compromisos internacionals. A més, el pas pel Vallès actuaria com a bucle d'enllaç entre les dues estacions de Barcelona, Sants i Sagrera, seguint models que mantenen moltes altres ciutats europees.

El traçat actual de l'AVE pel centre de Barcelona, sota el carrer de Provença, l'avinguda de la Diagonal i Mallorca, és un greu error. Ho és per la supressió de l'estació prevista al passeig de Gràcia, decisió que va en contra de la promoció del transport públic, ja que amb la proposta del Govern i l'alcalde Hereu els trens regionals i de llarga distància mai més tornaran a parar a Aragó o a la plaça de Catalunya. I és un error també per la proximitat del nou túnel a edificis emblemàtics com la Sagrada Família o la Pedrera, que al tractar-se de béns d'interès nacional disposen d'uns graus de protecció que converteixen en legalment molt discutibles canvis al seu subsòl com els que es proposen.

Existeix un interès especial per explicar que no hi ha alternativa al projecte actual, i que qualsevol canvi provocaria un retard inassumible per a l'alta velocitat a Catalunya. No és cert. Ha estat el mateix Govern central qui ja ha endarrerit l'enllaç amb la frontera francesa fins al 2012, i la construcció de l'estació de Sagrera ni s'ha iniciat. Aquests endarreriments no són en cap cas atribuïbles al debat sobre com travessar Barcelona; per contra, una bona decisió ara po-

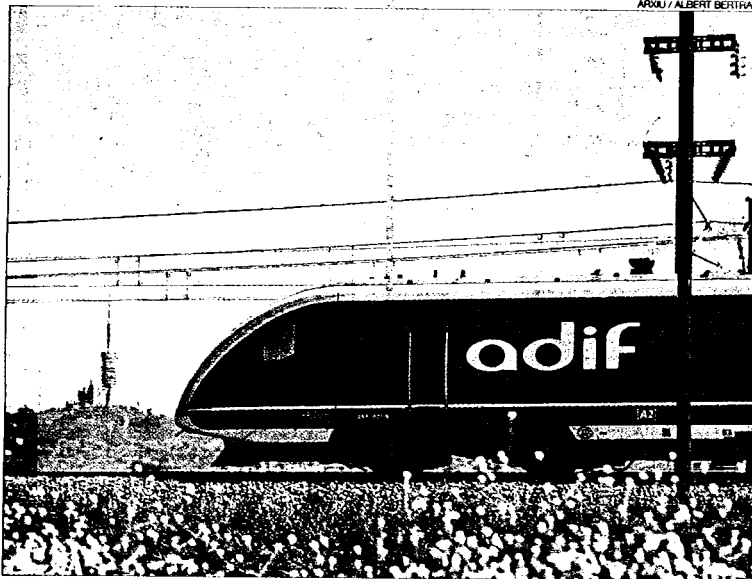
El centre és un error sense estació al passeig de Gràcia i per la proximitat a la Sagrada Família

dria avançar els calendaris.

Els últims dies, el govern municipal i el seu alcalde, Jordi Hereu, conscients que en el ple de l'ajuntament d'avui la majoria votarà en contra del traçat que amb tanta vehemència defensen, s'ha dedicat a reunir-se amb representants de la societat civil a qui tan sols expliquen allò que els interessa, sense parlar de les alternatives que existeixen, i exposant-los que l'oposició pretén endarrerir el progrés de la ciutat. No és veritat. A CiU ens mou un únic objectiu: que les coses es facin bé i serveixin per a un millor futur.

També parlen d'oportunisme, de comèdia. De cap manera. Des d'inicis d'abril del 2006, quan el Ministeri de Foment va optar, amb l'aquiescència de l'ajuntament i la Generalitat, per modificar el projecte del túnel, eliminant l'estació al passeig de Gràcia i situant-lo finalment sota els carrers de Provença i Mallorca, a CiU defensem la moratòria per al pas de l'AVE pel centre de la ciutat i que s'impulsi el corredor del Vallès.

Així s'inclou en el programa electoral amb què CiU va concórrer a les eleccions del 27 de maig passat a Barcelona. I un dels meus principals compromisos per posar en marxa en els primers 100 dies del mandat era la paralització del túnel. Estic complint la meua paraula, és la responsabilitat que tinc amb qui va confiar en mi atorgant-me el seu vot fa tan sols 54 dies. La política m'entusiasma. Crec, respecte i confio en el sistema democràtic. D'aquest destaca, com a pilar bàsic per al seu bon funcionament, el respecte a les majories i el compliment de la llei. Confio que tots, també l'alcalde i el seu govern, acceptin les decisions que s'hi emprenen. ■



► Un tren de proves d'Adif a la via de l'AVE a Sant Joan Despí, el maig passat.

grada Família, els sindicats UGT i CCOO, la Cambra de Comerç, Foment del Treball, el RACC, ESADE, el Pla Estratègic Metropolità i l'associació Promoció del Transport Públic. Aquí vull remarcar que també hem demanat reunir-nos amb la Plataforma AVE pel Litoral, però no han mostrat disponibilitat per celebrar la trobada.

Cal treballar tots junts pel futur de Barcelona. Mobilitat, progrés econòmic i desenvolupament són conceptes associats a l'alta velocitat. I no hi ha raons tècniques per justificar algunes de les actituds polítiques amb les quals ens hem trobat, i que l'única cosa que pretenen és desgastar el govern municipal. La proposició contra el traçat de l'AVE que avui presenta CiU i que presumiblement tindrà el suport del PP i d'ERC, no planteja cap model ferroviari alternatiu. És la negociació absoluta. Dir «no» sense plantejar cap altre projecte.

La nostra responsabilitat ha d'estar per sobre dels colors polítics. Deixem de banda la demagògia del «no» i posem-nos a treballar per Barcelona. No podem perdre el tren de l'alta velocitat. ■

PSOE de Felipe González va impulsar la línia d'alta velocitat a Sevilla, que va entrar en servei el 1992. Després de 15 anys, a Barcelona encara esperem.

Quan anys després es va començar a planificar el tren d'alta velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa, la proposta que CiU va defensar era l'arribada a Barcelona pel Vallès fins a la nova estació de Sagrera, conscients de la necessitat d'ajudar en la transformació de la ciutat i, més concretament, la d'aquest barri: Sant Andreu.

En l'ànim de la federació nacionalista no existeix cap voluntat obstructionista. Al contrari. Abominem de nous retards, i les alternatives que hem estat proposant els últims temps tenen com a eix fonamental complir els terminis que ens havíem fixat i que culminaven el 2009 a la frontera francesa. És amb aquest objectiu que mantenen la proposta de connexió pel Vallès aprofitant la línia ja existent per a mercaderies que surt del port de Barcelona: col·locant un tercer rail obtenim l'ample europeu i aconseguim que de forma transitòria l'AVE arribi des de Sants fins a la