



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 21-7-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

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

UN NUEVO MODELO DE NEGOCIO ENERGÉTICO

Energía, caviar y CO₂

NeoElectra, controlada por el fondo estadounidense ArcLight, aprovecha las sinergias de la cogeneración para producir dióxido alimenticio y para criar esturión.

C. DE ANGELIS. Barcelona

Producir energía con el gas natural que llega por tubo, almacenar el CO₂ generado para uso alimenticio y aprovechar el calor de la combustión para calentar el agua de las piscifactorías de cría de esturión. Todo en un mismo complejo. Éste es el modelo de negocio integrado que desarrolla NeoElectra, empresa controlada por el fondo estadounidense ArcLight Capital Partners.

La compañía, presente en España desde 2005, cuenta actualmente con tres centrales de cogeneración eléctrica, con una potencia total de 65 megavatios (MW). Las centrales de Les (Lérida) y El Grado (Huesca) están dotadas también de piscifactorías y de unidades de valorización de CO₂, con una capacidad de 19.000 toneladas al año cada una. La tercera de las centrales eléctricas, que están equipadas con motores Rolls-Royce, se encuentra en Aliaga (Teruel). La empresa cuenta, además, con otra planta de CO₂ en Granadilla de Abona (Tenerife).

Planes

Antonio Cortés, director general de NeoElectra, explica que el CO₂ tiene la certificación ISO 22.000 de gestión de seguridad de productos alimentarios. El producto, que en 2006 generó una facturación de unos 3,5 millones de euros, se comercializa a clientes como Coca Cola, Pepsico, Freixenet, Font Vella y

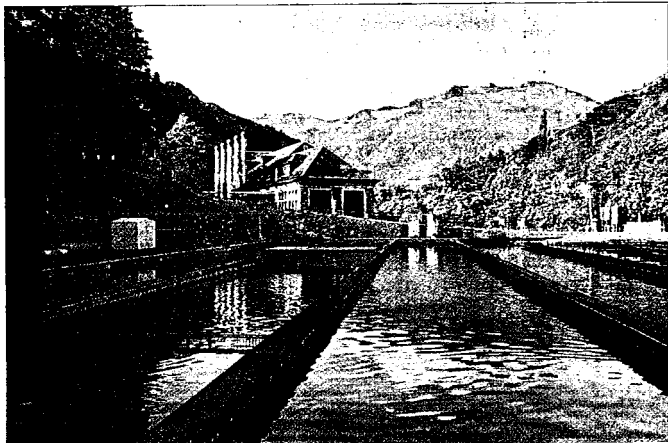


Imagen de las instalaciones en Les (Lérida), con generación eléctrica, CO₂ alimenticio y piscifactoría.

La empresa prevé superar los 400 MW de potencia instalada en España en 2011

Aguas de Mondariz. En cuanto al caviar, el único producido en Cataluña –con la marca *Caviar Narcari*–, la sección *gourmet* de los supermercados de El Corte Inglés se lleva el noventa por ciento de la producción, aunque su peso es residual en el negocio global de la compañía. La generación de electricidad es la actividad con más impacto en la cifra de negocio, con unos 32 millones de euros en 2006.

Los planes de NeoElectra hasta 2011 pasan por crear un centro de CO₂ en su complejo de Aliaga –donde ya cuenta con una piscifactoría– y seguir creciendo con nuevas instalaciones. La empre-

sa quiere superar los 400 MW, principalmente, a través de la cogeneración, aunque también prevé entrar en energía eólica, energía solar y biomasa. Para esa fecha, la empresa espera alcanzar una facturación en España de 130 millones de euros, con un ebitda (beneficio bruto de explotación) de cincuenta millones de euros.

El aumento del negocio se realizará mediante crecimiento orgánico. También se recurrirá a compras, ya que, como indica Cortés, los fondos de inversión imponen sus condiciones: “Tenemos mucho dinero, pero poco tiempo” para invertirlo.

El Gobierno aplaza a septiembre el Pacto por la Vivienda ante la falta de consenso

El Departamento expresó el miércoles su intención de rubricar el acuerdo el día 25

CLARA BLANCHAR, Barcelona
Después de tres días de infarto, el Gobierno catalán tiró ayer la toalla y decidió aplazar hasta septiembre la firma del Pacto por la Vivienda, prevista para el día 25. La

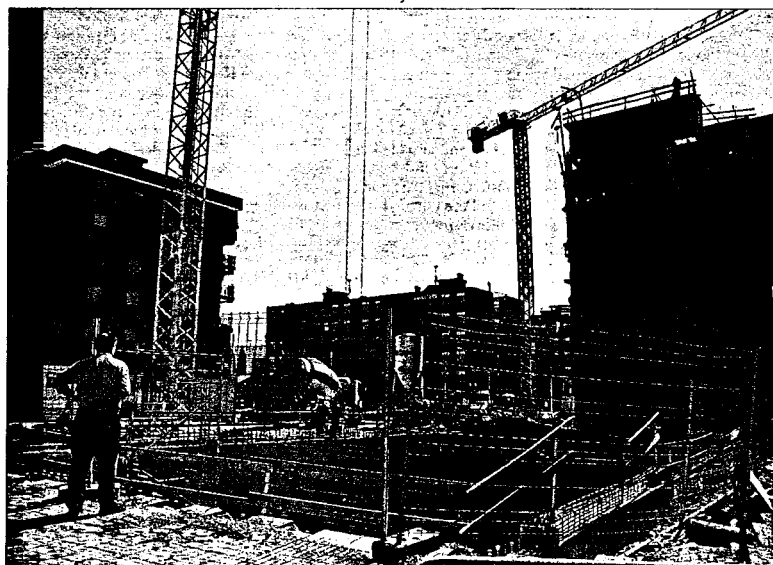
razón, según Presidencia, es la falta de tiempo para lograr consenso en un texto que busca la suma de todos los agentes del sector inmobiliario para atajar el problema de la vivienda. Las mismas fuentes re-

chazaron que el aplazamiento se deba a las presiones de los promotores sobre la ley que se está tramitando en el Parlament, mientras que el consejero Francesc Baltasar siguió negándose a dar explicaciones.

El pasado miércoles a primera hora de la mañana el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda, que dirige Francesc Baltasar, envió por correo electrónico el tercer borrador de un pacto cuya principal baza es impulsar la construcción de 160.000 viviendas protegidas y movilizar suelo para un total de 400.000 en los próximos 10 años. El primero de los borradores se había hecho público en abril y el segundo a mediados de junio. En cada nueva versión se incorporaban aportaciones de colegios profesionales, sindicatos, cooperativas que promueven viviendas de protección, partidos de la oposición, asociaciones de consumidores y vecinos, etcétera.

El departamento presentó la versión de esta semana —más completa que las anteriores ya que incluía anexos sobre fiscalidad, suelo e inversiones— como “la tercera y última” y expresó en una nota su intención de firmarla “el próximo miércoles, 25 de julio”. El mismo mensaje de correo electrónico advertía de que los responsables del departamento “no harán declaraciones hasta el día de la firma”.

La reacción de los agentes invitados a firmar no fue tan optimista como la nota oficial. Algunos interlocutores, como el Colegio de Arquitectos de Cataluña y el Colegio de Arquitectos Técnicos y Aparejadores, y los sindicatos CC OO y UGT, manifestaron que no tenían tiempo para poner en marcha sus órganos internos de decisión para dar el visto bueno o rechazar el texto. Otros, como la misma UGT, la Asociación de Promotores y Constructores (APCE) y CiU, cada uno con sus argumentos, no daban el tira y afloja por cerrado. Segulan



Construcción de viviendas protegidas en el barrio de Porta de Barcelona. / JORDI ROVIRALTA

rechazando o echando de menos aspectos del pacto, algunos de los cuales han tachado desde el primer día de “irrenunciables”. Además, prácticamente todos los interlocutores criticaron la prisa del Gobierno en firmar, calificando la actitud del departamento de, cuanto menos, “precipitada”.

Dos textos: pacto y ley

La cuestión de fondo de este culebrón es que al tiempo que se está negociando el texto del Pacto por la Vivienda se está discutiendo también en el Parlament la Ley por el Derecho a la Vivienda. Al tratarse de un texto de rango superior, y dado

que el pacto hace constantes referencias a la ley, no pocos interlocutores han expresado sus reticencias a firmar un texto cuando el más trascendente no está cerrado. Es el caso de los promotores y de CiU.

Precisamente la patronal de los promotores es la que en mayores aprietos ha puesto al Gobierno durante esta semana. El miércoles APCE manifestó su negativa a firmar el pacto si no se modifica el artículo 18.3 del proyecto de ley, que prevé que se destine el 20% de las promociones de más de 2.000 metros cuadrados de techo en suelo consolidado a vivienda protegida. CiU también sitúa en parte el foco de su crítica en este artículo,

además de cuestionar el plazo de 90 años protección de los pisos sociales.

El jueves hubo gabinete de crisis en Medio Ambiente y Vivienda y a última hora los promotores hicieron público que el acuerdo estaba “muy cerca”. ¿Qué negociaron? ¿Consiguieron arrimar el agua a su molino en la ley? Mutis de los propios empresarios. Y mutis, ya lo advirtió, de Baltasar.

El último capítulo, el de ayer, finalizó de nuevo con un “continuará”. “No tiene que ver con los promotores, nos han allanado el camino”, aseguraban desde Presidencia. “Lo dejamos para septiembre, ya no viene de 48 horas”, zanjaban.

Tarragona culmina la ampliación del dique principal del puerto

ORIOL AYMÍ, Tarragona

Tras más de tres años de obras y 45 millones de euros de inversión —la mitad de ellos aportados por los fondos de la Unión Europea—, el puerto de Tarragona inauguró ayer el último tramo de su dique principal, una estructura de 845 metros de longitud que completa los 3,7 kilómetros ya existentes. Se trata de la última ampliación de este dique principal, según fuentes de la autoridad portuaria, que consideran esta obra inaugurada ayer la culminación del trabajo iniciado hace más de dos siglos con la reconstrucción del puerto de origen romano.

El tramo inaugurado ayer es el que se adentra más en el mar y pone fin a las sucesivas ampliaciones que ha sufrido a lo largo de su historia la instalación portuaria. Pese a estas obras, que darán más capacidad y protección a la instalación portuaria, de hecho, el puerto de Tarragona ya ha iniciado estudios para ampliar aún más sus muelles pero no ya prentando en el mar, sino adosando nuevas estructuras al exterior del actual dique, hacia el mar, en un proyecto a largo plazo que el presidente de la autoridad portuaria, Josep Anton Burgasé, calculó que podría estar listo en 15 años y que costaría entre 600 y 700 millones de euros.

Burgasé descartó una hipotética nueva ampliación del dique, que permitiría el actual plan de usos portuarios, debido a las consecuencias medioambientales que acarrearía. De hecho, durante las obras de construcción del nuevo tramo inaugurado ayer, el puerto de Tarragona ha tenido que llevar a cabo varias aportaciones de arena a la playa de La Pineda, perteneciente al municipio de Vilaseca, para garantizar su estabilidad.

Garantizar la seguridad

La función principal del nuevo tramo del dique es garantizar la seguridad de las terminales portuarias, aunque puede servir también como lugar de atraque de grandes embarcaciones, como ya sucedió a principios de junio cuando el barco de salvamento marítimo *Clara Campoamor* desembarcó a 26 marfileños que días antes habían sido rescatados por un pesquero en mitad del Mediterráneo frente las costas de la isla de Malta.

La construcción del nuevo tramo del dique, que ha sido posible gracias a los Fondos de Cohesión de la Unión Europea, rompe con la estética de los tramos anteriores al estar construido mediante la colocación de grandes bloques de hormigón que no precisan de las rocas de grandes dimensiones, que era hasta hace unos años el método utilizado para proteger los tramos más antiguos del dique exterior.

La nueva forma de protección contra el oleaje se basa en la colocación de 11 enormes piezas de hormigón de 67 metros de largo y 26 de ancho cada una, yuxtapuestas desde el antiguo punto final del dique y siguiendo su misma alineación.

El fiscal acusa a un ex alcalde de adjudicar a su empresa la construcción de pisos en terreno no urbanizable

LLUÍS VISA, Lleida
La Fiscalía de Lleida solicita para Jacint Tribó, ex alcalde pedáneo de Gerb (Noguera), un año y medio de prisión, una multa de 12.000 euros y 11 años y medio de inhabilitación para ejercer empleo o cargo público como presunto autor de un delito contra la ordenación del territorio por la concesión de licencias urbanísticas contrarias a la normativa y por cometer actividades prohibidas a una autoridad pública. Según la fiscalía, el ex edil adjudicó a una empresa suya la construcción de pisos en terreno no urbanizable.

Tras más de seis años de investigaciones judiciales, la acusación contra el independiente Tri-

bó se fundamenta en irregularidades cometidas entre 1997 y 2000, cuando era presidente de la Entidad Municipal Descentralizada de Gerb, núcleo perteneciente a Os de Balaguer, municipio que en esas fechas no tenía ningún instrumento de planificación urbanística. El 17 de octubre de 1997, Tribó aprobó una propuesta para edificar viviendas en suelo no urbanizable.

Un mes más tarde, Tribó constituyó la sociedad mercantil Proms-Kidalmán, con el objeto social de promover, construir, vender y arrendar toda clase de fincas rústicas y urbanas, terrenos, edificios y locales comerciales. En junio de 1998, el pleno de Gerb aprobó por unanimidad

conceder una licencia de urbanización a esta empresa para la construcción de siete viviendas unifamiliares adosadas en terrenos no urbanizables, en la calle de Josep Llari, y para otras siete casas en la misma calle. Según la fiscalía, el acusado intervino en dicho pleno y no se abstuvo en la votación a pesar de tener un interés directo en la cuestión. Asimismo, la licencia se otorgó conociendo que era concedida por un órgano incompetente en la materia. Un mes después, el pleno de Gerb autorizó a la misma constructora la segregación de siete parcelas, también con intervención del entonces alcalde pedáneo.

La Generalitat detectó en ju-

lio de 1998 la urbanización y envió un oficio al alcalde de Os de Balaguer para recordarle que las obras eran ilegales. Sin embargo, la constructora continuó los trabajos y un año después los técnicos del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas comprobaron que siete viviendas estaban ya construidas y las otras siete estaban en fase de ejecución, por lo que denunciaron los hechos. En 2000, el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC) declaró nulos los acuerdos del consistorio de Os de Balaguer y también las licencias de obras concedidas por vulnerar la ley. Tribó dejó de ser representante municipal de Gerb el pasado 27 de mayo.

El calentamiento global

Macroplan Renove para ahorrar energía

■ La Administración central se impone la obligación de ahorrar un 9% de energía para el 2012, en su plan para cumplir con Kioto

ANTONIO CERRILLO

BARCELONA. - El Gobierno dio ayer un impulso clave a un macroplan Renove de ahorro de energía, un asunto que se ha convertido en el verdadero caballo de batalla para que España pueda llegar a tiempo de cumplir con el protocolo de Kioto contra el cambio climático. La reforma del impuesto de matriculación es el asunto estrella de la recién estrenada estrategia de cambio climático. Pero, en total, se promueven 80 medidas urgentes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Todas ellas se aplicarán en sectores como el transporte, la edificación o el sector institucional y se completarán con un plan de ahorro y eficiencia energética. Asimismo, el Gobierno aprobó diversos decretos, entre ellos el nuevo plan de asignación de los derechos de emisión que marca los cupos máximos de CO₂ anual que puedan emitir las grandes industrias españolas hasta el 2012, o un nuevo reglamento para regular y fomentar la energía eólica en el mar. El presupuesto total es de casi 2.500 millones de euros para los próximos cinco años.

Sin embargo, la ministra Narbona precisó que "pese a este esfuerzo todavía no podemos garantizar al ciento por ciento" el cumplimiento del protocolo de Kioto en el horizonte del año 2012, por lo que volvió a reclamar la corresponsabilidad de



LIBERTY TENDIDO

Habrá incentivos para suplir los viejos electrodomésticos por otros de la clase A

las comunidades autónomas y de los ayuntamientos.

RENOVAR ELECTRODOMÉSTICOS.

El plan de acción de ahorro y eficiencia energética (2008-2012) concentrará las subvenciones en sectores como la industria, el transporte, la edificación o la energía. Habrá un plan Renove de electrodomésticos para sustituir los viejos equipos por otros de la clase A o superior, para lo cual se destinan 532 millones. Se impulsará también un plan Renove de modernización de la flota de tractores agrícolas. También habrá ayudas para financiar los planes de movilidad urbana, para facilitar el transporte colectivo a las em-

presas, o cursos de conducción eficiente, entre otras.

EDIFICIOS PÚBLICOS EFICIENTES.

La Administración central pondrá en marcha un plan de acción para que todos sus edificios incorporen medidas de gestión para ahorrar energía. El objetivo de ahorro es del 9% para el año 2012 y del 20% para el 2016. Será obligatoria la incorporación de criterios de eficiencia energética en la contratación pública de las nuevas obras o en las reformas así como en la adquisición del equipamiento energético, incluyendo los sistemas de oficina. Se deberá hacer un estricto control de los consumos energéticos.

Voces muy críticas

Los grupos ecologistas, encabezados por Greenpeace, juzgaron que los planes para desarrollar las energías renovables son pocos ambiciosos. "Para combatir el cambio climático hay que hacer algo más que decirlo. Ante el mayor reto del siglo XXI, ni caben medias tintas ni se pueden desaprovechar las oportunidades", declaró Raquel Montón.

El portavoz del grupo de IU-ICV, Joan Herrera, juzgó positiva la celebración del Consejo de Ministros monográfico y que la estrategia de cambio climático aún la deba ratificar el Consejo Nacional del Clima. Pero juzgó que las medidas son "tímidas y de corto alcance", y se tenían que haber aprobado al inicio de legislatura. "No entendemos que las medidas de fiscalidad ambiental se reduzcan simplemente al impuesto de matriculación, que ya habíamos pactado en el Congreso", declaró Herrera.

CC.OO. reclamó que el Gobierno impulse una ley de movilidad para promover el transporte colectivo a las empresas y a los polígonos industriales para reducir emisiones de CO₂ y polución. Su dirigente Joaquín Nieto propuso también un plan de rehabilitación de edificios con criterios de ahorro y eficiencia energética.

AIRE ACONDICIONADO. El Consejo de Ministros aprobó el reglamento que regula las exigencias de eficiencia energética y de seguridad de las instalaciones térmicas (aparatos de aire acondicionado, climatización y agua caliente sanitaria). El reglamento determina que las calderas de bajo rendimiento deberán desaparecer del mercado entre el 2010 y el 2012. Asimismo, las calderas de carbón quedarán prohibidas a partir del 1 de enero del 2012.

PARQUES EÓLICOS EN EL MAR.

Un real decreto regula y simplifica los procedimientos para construir parques eólicos en el mar y hará más ágiles y racionales los trámites. Industria y Medio Ambiente estudiarán conjuntamente las zonas de dominio público marítimo-terrestre que ofrezcan mejores condiciones. Se ampliará el objetivo de energía eólica a 22.000 MW.

TRANSPORTES. Antes del 2012, se va a renovar al menos el 50% de los vehículos de la Administración central para ser sustituidos por otros que tengan "un alto contenido de biocombustibles", según explicó la ministra Narbona. También se espera una próxima orden de Industria sobre presencia obligatoria de un 5,83% de biocombustibles (etanol y biodiésel) en la gasolina y el gasóleo de automoción en el 2010, y, además, Hacienda estudia una reforma ecológica del impuesto de circulación. El conjunto de las medidas urgentes permitirá lograr reducciones adicionales de 12,2 millones de toneladas anuales de CO₂ en el periodo 2008-2012, de forma que se reducirá en un 60% la distancia respecto al objetivo de cumplimiento del protocolo de Kioto. Pero aún faltan por reducir otros 15 millones de toneladas anuales de CO₂.

GRANIBARCELONA

ART URBÀ

Els veïns de la Mina faran avui una mostra d'art urbà amb lones d'obra i bosses de plàstic al parc del Besòs.



El ple municipal ► L'alta velocitat

Pàgines 32 i 33 ►►

Victòria sense seqüeles de la moció contra el túnel de l'AVE pel centre

Hereu afirma que és una «sort per a BCN» que el text no obligui jurídicament el govern local

L'oposició municipal defensa la fiabilitat dels traçats alternatius sense entrar en detalls tècnics

XABIER BARRENA
BARCELONA

CIU, PP i ERC van fer valer la seva majoria i als llibres d'història quedarà que el ple de l'Ajuntament de Barcelona es va oposar al traçat de l'AVE per Mallorca. I poc més. Com el mateix alcalde, Jordi Hereu, es va encarregar de repetir una vegada i una altra, la moció presentada per CIU no genera cap obligació a l'alcalde ni al govern. Els tràmits que s'han de seguir fins a començar les obres continuaran el seu curs sense sobresalts. L'AVE tira endavant.

Jordi Hereu va mudar ahir la seva habitual afabilitat per una cara molt més seriosa, no crispada però sí dura. Després d'anunciar la victòria de l'oposició, Hereu va expressar el seu «respecte» pel que s'havia aprovat encara que va afirmar, a continuació, que el vot no favorable del govern impedia que el text «es fes realitat». No hi haurà, doncs, reunió de la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, amb els grups municipals ni l'alcalde comunicarà personalment a José Luis Rodríguez Zapatero i a José Montilla que Barcelona no vol l'AVE per Mallorca.

«Per sort per a la ciutat», va clamar, «el que s'ha aprovat no té cap força jurídica vinculant. Seria una mala notícia per a Barcelona», va dir Hereu. L'alcalde va retreure a l'oposició el fet d'haver utilitzat un «assumpte estratègic per a la ciutat» simplement perquè quedés patent que l'actual govern municipal és un executiu en minoria i, a més a més, fer-ho sense presentar una alternativa al projecte.

El líder municipal de CIU, Xavier Trias, ho va negar i va recordar que la moció obeeix, entre altres coses, a un compromís amb els electors captat en campanya. Trias va acusar, per la seva part, el govern d'haver-se servit «de l'esgotament de la societat civil», en referència a les reunions del tinent d'alcalde d'Urbanisme, Ramon García Bragado, amb diversos sectors professionals i econòmics de la ciutat. Aquesta tàctica, per Trias, «no val, perquè és menysprear l'oposició».

El consens va ser un altre dels assumptes que va enfrontar els dos bàndols. García Bragado, en la presentació de la mesura de govern encarada a augmentar la seguretat i la transparència de les obres de l'AVE,



►► García Bragado (esquerra), Hereu —amb el menisc lesionat després de jugar a futbol— i Mayol, ahir al ple.

El Govern aprova 78 milions per crear la línia d'alta velocitat del Vallès

►► El Consell de Ministres celebrat ahir al matí a Madrid va donar inopinadament una bona opció a Xavier Trias i la seva alternativa de portar l'AVE pel Vallès. No obstant, el líder de CIU no la va poder aprofitar en el seu atac al bipartit pel túnel de l'Eixample perquè l'acord es va difondre a la tarda, amb el ple acabat. El Govern va autoritzar licitar la instal·lació d'un tercer rail en els 28 quilòmetres de via que uneixen Castellbisbal (Vallès Occidental) i Mollet (Vallès Oriental). El doble ample de via permetrà el pas de trens convencionals (ibèric) i d'alta velocitat (europeu).

►► D'aquesta manera, amb una inversió de 78 milions i 28 mesos d'obres, els AVE per mercaderies i passatgers podran anar cap al nord (França) o el sud (Tarragona, Madrid) per la via d'alta velocitat però sense travessar Barcelona. És la proposta de Trias, encara que si l'enllaç es quedés aquí, com defensa, Sants i Sagrera serien estacions terminals i un cul de sac. L'obra ja estava prevista, però fonamentalment per als combols de càrrega del port de Barcelona que es dirigeixen a Europa i que ja tenen el nou ramal de doble ample de Can Tunis a Castellbisbal des del febrer. R. C.

va traçar una línia de continuïtat entre el ple d'ahir i el del 28 de juny del 2002, dia en què tots els partits van ratificar amb el seu vot el pas de l'AVE per davant de la Sagrada Família. Va acusar, per tant, l'oposició d'haver abandonat el vaixell comú per interessos partidistes.

El cap de grup d'ERC, Jordi Portabella, per la seva part, va assenyalar el govern per falta d'un esperit «dialogant». El republicà, que va insistir que les seves alternatives de traçat són «tècnicament viables», encara que en cap moment va entrar en detalls, va demanar reunions entre especialistes per entreveure una alternativa que pogués agradar a tothom. Amb tot, Portabella va tenir un record poc afectuós per als enginyers que han firmat el projecte. El va titllar, potser per menysprear la seva alternativa de galeria pel carrer d'Aragó, d'«infantilisme».

les claus

EL PLA SEGUEIX EL SEU CURS

1 ¿PER QUÈ ES VA PRESENTAR LA MOCIÓ?

L'oposició, CIU, PP i ERC, va recollir en els seus respectius programes electorals les queixes d'alguns veïns de l'Eixample pel túnel del carrer de Mallorca. Descartar la construcció de l'estació del passeig de Gràcia va ser un altre dels motius que va empènyer, en aquest cas CIU, a oposar-se al projecte. La negativa d'ERC a renovar el tripartit va obrir la porta a assolir una victòria antitúnel en el ple d'ahir.

2 ¿A QUÈ OBLIGA EL TEXT APROVAT?

A tot, segons l'oposició. És a dir, a complir amb el que mana el text. I a res, segons el bipartit. Per desempatar, es va demanar un informe al secretari de l'Ajuntament. La seva resolució es va aproximar més a les tesis del govern que a les de l'oposició. Ahir, va dictaminar que el ple no pot obligar l'alcalde a realitzar segons quines mesures perquè envaeixi les seves competències i autonomia i les del seu executiu.

3 ¿QUÈ FARA EL MINISTERI DE FOMENT?

Treure a concurs dilluns, al consell d'administració del gestor d'infraestructures Adif, les obres del túnel, i de la pantalla que protegirà la Sagrada Família, per 246 milions. Després de l'estiu s'escollirà la constructora i s'encarregarà la tunneladora que farà la galeria de 5,6 quilòmetres de Sagrera a Sants. També s'inspeccionaran els edificis. Les obres començaran el gener del 2008 i duraran 32 mesos.

Economia

Un estudi quantifica el treball domèstic

Les feines de casa que fan els catalans estan valorades en 54.000 milions d'euros, segons la Generalitat

CCOO demana el traspàs del CZF

El sindicat proposa que el Consorci de la Zona Franca passi a estar sota la competència del govern català

LONDRES	FRANKFURT	PARÍS	ZURIC	NOVA YORK	TÒQUIO	IBEX-35	BARCELONA	MADRID
3.585,20 -0,83%	7.874,85 -1,46%	5.957,16 1,79%	9.105,46 -0,91%	13.851,08 -1,07%	18.157,93 +0,23%	-1,82%	-1,81%	-1,66%

BALANÇ

El valor del consens

Joan Armengol



La utilització de l'expressió "pacte nacional" implica una tasca intensa i tot un seguit de sacrificis per part dels diversos firmants. No ho tenen gaire clar al departament de

Francesc Baltasar, que pretén que els agents socials acceptin un redactat que no té el consens de totes les parts. Malgrat els diversos redactats que ja s'han anat modificant,

la Generalitat tenia pressa per apuntar-se'n una i anar-se'n de vacances amb una carpeta tancada. Els drets fonamentals no es ventilen en quatre dies.

Els agents obliguen el govern a ajornar el pacte de l'habitatge

FRE Els organismes que havien de firmar han demanat temps per estudiar en profunditat el text i critiquen les presses del departament **NEGATIVA** La UGT va dir a la conselleria que no firmaria dimecres que ve

Xavier Alegret
BARCELONA

El Pacte Nacional per l'Habitatge haurà d'esperar. El govern va fer-ne públic dimecres el text definitiu i va anunciar que dimecres que ve, 25 de juliol, només una setmana després, es firmaria el pacte. Ahir, però, la conselleria de Medi Ambient i Habitatge va haver de rectificar i ajornar fins al mes de setembre la data de la firma a petició de molts dels agents, que abans d'adherir-s'hi volien passar per l'aprovació dels seus òrgans de govern, segons la conselleria. La realitat és que molts dels agents, com ara promotors i sindicats, van veure's sorpresos per les presses del govern, que volia aprovar el pacte amb només una setmana i sense negociar ja cap punt.

Crida i no consens

El sindicat UGT va ser un dels agents que va demanar l'ajornament de la firma i fins i tot va dir al govern que "no podem firmar el pacte la setmana que ve", segons la responsable d'ha-



Cartell que anuncia una promoció de 900 habitatges que formaran un nou barri a Terrassa ■ MIQUEL ANGLARILL / ARXIU

bitatge del sindicat, Eva Granados, que considera que "el que va fer el govern va ser una crida a sumar-se a un text" i no un pacte nacional. Per a la UGT també

és important aclarir aspectes de la llei del dret a l'habitatge perquè el pacte remet a la llei i el sindicat està en contacte amb la conselleria "per millorar el

que és millorable" del pacte, segons Granados. De fet, el sindicat no està d'acord amb alguns dels punts de la llei, com el temps durant el qual un pis ha de ser consi-

derat de protecció, que la llei fixa en 90 anys i la UGT en defensa 30.

CCOO també va demanar l'ajornament fins al setembre perquè creu que

"s'han de retocar temes i ha de quedar tot molt ben acordat", segons un portaveu del sindicat, que va afegir que "no es podia fer tot de pressa i corrents". ■

La llei tornarà al Parlament el pròxim 3 d'octubre

Les claus
XAVIER ALEGRET

■ Amb el pacte en stand by fins al setembre, la llei estarà redactada la setmana que ve i, després de passar els pertinents filtres, tornarà al Parlament a principis d'octubre, probablement el 3, per ser aprovat. El que encara és una incògnita és si

mantindrà els tres punts que distancien el govern i l'oposició: el lloguer forçós, l'obligació dels ajuntaments de construir pisos de protecció en sòl consolidat i el període durant el qual un habitatge és considerat de protecció.

La mateixa música

■ Els dos darrers punts estan gairebé solucionats, segons Car-



Francesc Baltasar, conseller de Medi Ambient i Habitatge ■ C.C. / ARXIU

les Sala, responsable dels afers d'habitatge de CIU. El gran problema continua sent el lloguer forçós, al qual, com explica Sala, el govern va intentar "canviar la lletra" i dir-ne "cessió obligatòria", però "la música era la mateixa". CIU es reunirà amb el govern i "si cal treballarem tot l'agost" per arribar a un acord però no cedirà en aquest punt.

No obstant, CIU vol firmar el pacte perquè el creu positiu i ara els seus dirigents són més optimistes perquè consideren l'ajornament de la firma "un signe que el govern vol continuar negociant" per consensuar també la llei. A més, creuen que a dins el govern hi ha sectors interessats a eliminar el lloguer forçós, així que esperen consens.

MEDI AMBIENT

Vehicles 4x4, quads i motos nàutiques sortiran més cars

■ Els cotxes més contaminants pagaran un 14,7% d'impost de matriculació ■ Madrid aprova 80 mesures contra el canvi climàtic ■ Impuls als biocarburants i a l'energia eòlica

Redacció
MADRID

Els propietaris de cotxes bruts, quads i motos nàutiques pagaran més perquè contaminen. En la lluita contra el canvi climàtic, el govern espanyol va aprovar ahir un paquet de vuitanta mesures urgents, entre les quals destaca la modificació de l'impost de matriculació a partir de l'1 de gener vinent per als vehicles que més contaminen, que són sobretot els 4x4, i que comportarà un encariment de l'actual 12% fins al 14,75%.

De fet, aquesta estratègia de gravar els més contaminants comportarà que més d'un milió de vehicles veuran com s'alibereix de l'impost de matriculació, mentre que per als cotxes que emetin més de 200 grams de CO₂ per quilòmetre, els quads i les motos nàutiques la taxa s'apujarà al 14,75%. Segons l'Associació Nacional de Fabricants d'Automòbils i Camions (ANFAC), a tot l'Estat l'any passat es van matricular uns 140.000 vehicles que pagarien aquest màxim del 14,7%.

Els vehicles que emetin menys de 120 grams de CO₂ per quilòmetre quedaran exempts de l'impost; els que emetin entre 121 i 160



Els quads seran penalitzats perquè estan entre els vehicles que més contaminen ■ CLICK ART FOTO

grams, pagaran un 4,75% del preu del cotxe en concepte d'impost de matriculació, i els situats entre 161 i 200, el 9,75%.

La ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, va subratllar que aquesta mesura pretén incentivar l'adequació a la normativa sobre emissions que serà obligatori complir a la Unió Europea (UE) els pròxims anys, a més de millorar la qualitat de

l'aire i solucionar els problemes de salut provocats per l'excess d'emissions de gasos.

Biocarburant

De fet, el pla consta de 198 mesures, de les quals ahir se'n van concretar 80 amb terminis i pressupostos. La meitat dels vehicles oficials seran d'alt contingut de biocarburant l'any 2012, i es va aprovar un pla d'estalvi d'energia en edificis públics

que reduirà el consum en un 9% el 2012 i un 20% el 2016. "N'hi ha prou a aplicar mesures efectives per a un alt estalvi i molts cops és una qüestió d'hàbits diferents de treball", va indicar la vicepresidenta primera del govern, Maria Teresa Fernández de la Vega.

Entre les qüestions que afecten directament els ciutadans, a més dels canvis en l'impost de matriculació,

hi ha la instal·lació de comptadors elèctrics als habitatges per poder controlar el consum energètic de manera immediata. Narbona va destacar, a més, la intenció de donar un fort impuls a l'energia eòlica.

Aquestes mesures, però, no van acabar de satisfer els ecologistes: Greenpeace considera que són "cops d'efecte mediàtics, però no reals ni efectius". ■

MEDI AMBIENT

Girona adopta mesures contra el canvi climàtic

■ L'Ajuntament vol que els investigadors analitzin el que es fa malament

Elisabet Escriche
GIRONA

L'Ajuntament de Girona va firmar ahir un conveni amb l'Institut de Medi Ambient de la Universitat de Girona perquè els seus investigadors analitzin i proposin mesures concretes per combatre el canvi climàtic a la ciutat.

"Volem que els investigadors ens donin pistes sobre

què és el que s'està fent malament i pugui tenir conseqüències en els pròxims anys per tal de corregir-ho", va explicar el segon tinent d'alcalde del consistori gironí, Joan Olóriz.

El Protocol de Kyoto

Alhora, l'executiu local també durà a terme un pla per reduir en un 1,5% anual la despesa energètica i aconseguir que un 12% de l'energia consumida a finals d'aquest mandat provingui d'energies renovables.

En aquests últims anys, l'Ajuntament ja ha estat treballant amb la reducció

del consum d'aigua amb l'objectiu d'arribar a 228 litres per habitant i any el 2008, 31 menys que el 2003. També ha potenciat el reciclatge d'escombraries per reduir les emissions de CO₂ a l'atmosfera, uns gasos que en els darrers tres anys s'ha aconseguit reduir una quarta part.

Girona està per sobre de les emissions que estableix el Protocol de Kyoto. L'últim estudi, elaborat l'any 2005, desvela que dels disset punts de control de la ciutat, deu emeten un nivell de diòxid superior al permès. ■



Brossa acumulada en una de les recents vagues de neteja a la ciutat de Girona ■ CLICKARTFOTO

20 anys amb tres alternatives finals

DESCARTADES • Han quedat al calaix tres propostes per fer passar el TGV lluny de la Sagrada Família **VIABLES** • Els traçats pel carrer Aragó, el litoral i el Vallès tenen defensors i detractors

Quim Torrent
BARCELONA

Tot va quedar decidit el 8 de febrer d'aquest 2007. Aquell dia, al despatx de la ministra de Foment, el president de la Generalitat, José Montilla, i l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, van rebutjar l'oferta de Magdalena Álvarez de canviar el traçat del TGV pel centre de la ciutat i tornar a l'alternativa del Vallès. Socialistes espanyols i catalans van fer pinya i van tirar endavant peti qui peti l'últim traçat proposat per Foment. Si cap cataclisme (polític) no ho evita, el TGV passarà pels carrers de Provença i Mallorca.

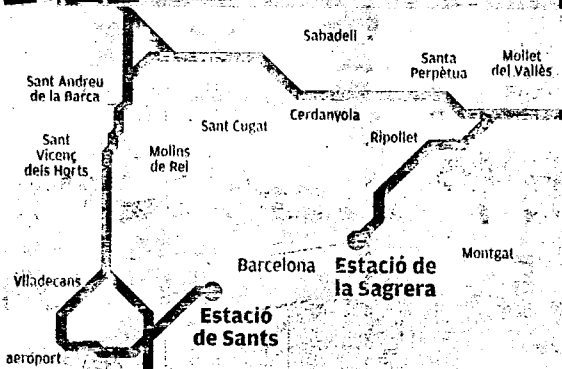
El traçat, al qual ara només donen suport els socialistes i amb la boca petita els socis d'ICV, té un gran avantatge i un gran inconvenient. La virtut del traçat és que no passa per sota de cap habitatge, tal com va exigir l'Ajuntament a Foment i com preveïen altres alternatives com la del litoral o la variant pel carrer València que evitava la Sagrada Família. I precisament el problema és la Sagrada Família. El nou traçat no només no va calmar les inquietuds dels veïns, sinó que els va regalar un símbol, un motiu poderós per allunyar el tren de l'Eixample: l'obra magna d'Antoni Gaudí. De retruc, la defensa del temple va unir veïns, poderosos sectors socials i culturals i CiU i ERC, que almenys a l'Ajuntament defensen un canvi de traçat.

Han estat les indecisions polítiques catalanes, combinades amb la manca de poder per imposar una solució òptima a Foment, les que han dut a l'atzucac. El vaivé de plànols, recorreguts, mapes, alternatives i traçats ha estat constant des que el 1986 es va plantejar el primer traçat d'ample europeu de la Sagrera fins a la frontera francesa. Han passat 21 anys i pel camí s'han barallat diferents alternatives, de les quals n'han quedat tres de mínimament viables per a l'actual traçat entre Sants i Sagrera.

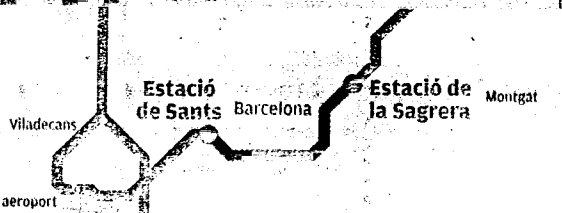
Carrer Aragó, curt però complicat
El traçat que més s'assembla a l'actual és el que creuaria l'Eixample per Provença i Aragó, un carrer més ample que València; aquest traçat comptaria amb el consens dels veïns. Dos grans handicaps fan gairebé inviable l'alternativa. El primer és que mentre es perforés el túnel, per sota de l'actual de Rodalies, s'hauria d'aturar la circulació de trens per precaució. L'altra és l'entrada des de l'extrem del carrer cap

Alternatives al túnel projectat del TGV

Traçat pel Vallès



Traçat pel litoral



Traçat pel carrer Aragó



ALBERT G.F.

a l'Estació de la Sagrera. En aquest punt, si es vol evitar passar per sota dels habitatges s'hauria de desviar la línia 2 del metro, una obra que s'allargaria uns tres anys.

Alternativa pel litoral

Per unir Sants i Sagrera passant pel litoral farien falta 19 quilòmetres de via, 18,4 km més que al traçat per Provença i Mallorca. El traçat arran de mar, que tècnicament té força dificultats per construir-se, el va proposar l'Ajuntament el 1995, quan estava previst que els trens anessin directament des de l'aeroport a la Sagrera. A banda del quilometratge, el principal handicap és que Sants es

convertiria en un cul-de-sac i pràcticament només serviria d'estació de sortida i arribada de trens cap al sud.

El Vallès, passeig per Collserola

Per evitar el centre de la ciutat també es podria recuperar el traçat pel Vallès, que es va dissenyar pensant que el TGV entraria a Barcelona pel nord fins a la Sagrera. Funcionalment, aquest traçat és molt semblant al del litoral, amb l'inconvenient que en lloc de 19 quilòmetres de bucle en tindria més de 65. Aquest traçat també convertiria la Sagrera en un cul-de-sac on només tindrien origen i final els trens en direcció Girona i França. ■