



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 24-7-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

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

OBSERVATORIO DEL SECTOR INMOBILIARIO ERNST & YOUNG ABOGADOS-EXPANSIÓN

POLÉMICA ANTE LA ENTRADA EN VIGOR DE LA NORMATIVA QUE DEROGA LA DE 1998

La Ley del Suelo aterriza entre nubarrones

Inoportuna y con un futuro incierto. Así definen los expertos la norma que establece un nuevo régimen para valorar el suelo. En las expropiaciones, el precio del terreno se ajustará a su situación actual y no a la que pueda llegar a ser, lo que provocará su abaratamiento.

ANÁLISIS GRACIA, Madrid

Para plantar cara a la especulación del suelo de la vivienda, para erradicar la corrupción urbanística y para contribuir a un desarrollo medioambiental sostenible, el pasado 1 de julio entró en vigor la nueva Ley del Suelo, dando el pistoletazo de salida a una etapa llena de polémica.

En el segundo debate organizado por Ernst & Young Abogados y EXPANSIÓN, varios expertos del sector inmobiliario intentaron despejar algunas de las incógnitas despertadas ante la aprobación de la Ley del Suelo, quedando así derogada la Ley del Régimen del Suelo de 1998, aquella que liberalizó el suelo para abaratar el precio de la vivienda y mejorar la competitividad de las empresas.

Las quejas suenan al unísono: la nueva legislación ha sembrado un ambiente de incertidumbre. Lourdes Ramírez, responsable de Gestión Urbanística de Sacyr Va-

La actual ley ha reducido las categorías del suelo de tres a dos; ahora, es rural o urbano

llehermoso, destaca la inquietud que se ha generado ante la aplicación de dicha ley. "Cuando las comunidades o el propio Ministerio de Vivienda necesitan un manual para entender una ley, me preocupa, porque la ley en sí misma debería ser lo suficientemente clara". Del fin Fernández, responsable de Urbanismo de Ernst & Young Abogados, la define como una ley "difícil de interpretar, inoportuna en el panorama actual, y que implica una inseguridad jurídica en la aplicación".

Uno de los cambios es que, a los titulares de suelo urbanizable, se les obliga a ceder hasta el 20% de la edificabilidad media ponderada de la actuación. "A medio o largo plazo, si todos jugamos con las mismas reglas, si todos aguantamos las mismas cargas, el mercado debería ser el que determine si se compra una vivienda o no",



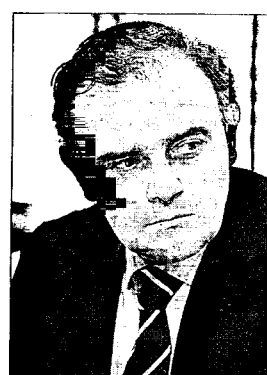
Víctor Gómez de la Cruz (E&Y Abogados).



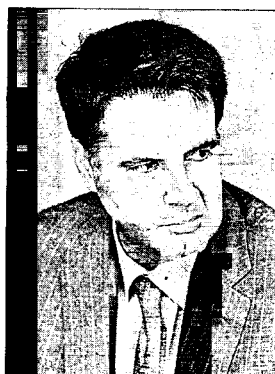
Carlos Feio (Grupo Pinar).



Edouard Fernández (Hines).



José Antonio Ruiz (Reyal Urbis).



Luis Hierro (Vallehermoso).



Lourdes Ramírez (Sacyr Vallehermoso).



Mariano Miguel (Colonial).

de esta figura. "A pesar de que creo que tiene aspectos muy positivos, considero que hay que buscar nuevas fórmulas para gestionar el suelo urbanístico", defiende Ruiz. Hierro también está de acuerdo en una única regulación, "siempre y cuando se cumplan unos plazos establecidos", apostilla.

Los profesionales inmobiliarios subrayan que la gran pregunta es descifrar qué va a pasar ahora. "Al final, el sentido común abrirá paso, porque no contemplo la necesidad de esta ley", comenta Hierro. Miguel recuerda que la ley nace en un momento

considera Edouard Fernández, director general de Hines. Por su parte, José María Rojí, socio de Ernst & Young Abogados, tiene la sensación de que, con esta ley, "se intentan solucionar unos problemas que son otros".

Suelo urbano y rural

Otra de las grandes novedades incorporadas es la reducción de las tres tradicionales categorías de suelo -urbano, urbanizable y no urbanizable-, a sólo dos: urbano y rural. Ahora, el suelo se tasa en función de su realidad y no en función de las posibles expectativas urbanísticas.

Luis Hierro, jefe del Departamento de Suelo de Vallehermoso, se muestra en desacuerdo con este punto, ya que "precisamente, en este momento, la propia economía debería marcar el precio del suelo". El directivo prefería la ley derogada, "que luchaba por reducir el precio

de la vivienda y del suelo mediante la liberalización, no por la intervención", añade. Carlos Feio, director de Expansión y Desarrollo de Grupo Pinar, critica las altas exigencias de la ley, y la define como "el principio inspirador contra el derecho de propiedad".

José Antonio Ruiz, director general de Suelo y Urbanismo de Reyal Urbis, se muestra más optimista, y ha detectado la voluntad de algunas comunidades autónomas "para sortear algunos aspectos de la ley". Mariano Miguel, consejero delegado de Colonial, piensa que la situación coyuntural del mercado pesa "mucho más" que la propia ley. El problema "gravísimo" que contempla es el precio de abaratarla, y cree que, "si se quiere abaratar, el Gobierno tiene que reducir plazos e incertidumbres".

Víctor Gómez de la Cruz, director general de Ernst &

Young Abogados y moderador del debate, recuerda que uno de los puntos que ha generado mayor controversia en la nueva ley es la obligación de reservar un mínimo del 30% de la edificabilidad del suelo para viviendas protegidas y limitar el precio al que se pueden vender o subastar los terrenos públicos.

Ruiz considera que no se debería elevar el porcentaje de viviendas protegidas, sino "favorecer a cada persona en particular", y considera que, aunque sea legal, no son justas "las diferencias de precio entre una vivienda libre y una protegida en una misma calle". Por su parte, Ramírez solicita que se exija una edifica-

ción en los solares destinados a vivienda protegida. "Hay mucho suelo reservado que no se está edificando, y se debe reclamar esa promoción", demanda.

Para desincentivar la especulación, la ley establece un nuevo régimen de valoración del suelo. Una medida que, para los expertos, sólo persigue abaratar las expropiaciones. Con esta regla, Ruiz recuerda que se establece un "injustiprecio" irrisorio a los titulares del terreno que es susceptible de vulnerar la Constitución y, de hecho, contradice la doctrina jurídica del Tribunal Supremo.

El agente urbanizador

La figura del agente urbanizador, que actuará como intermediario entre la Administración y los propietarios a la hora de tramitar la urbanización de un terreno, es otra primicia de la actual ley. Los expertos destacan la virtud

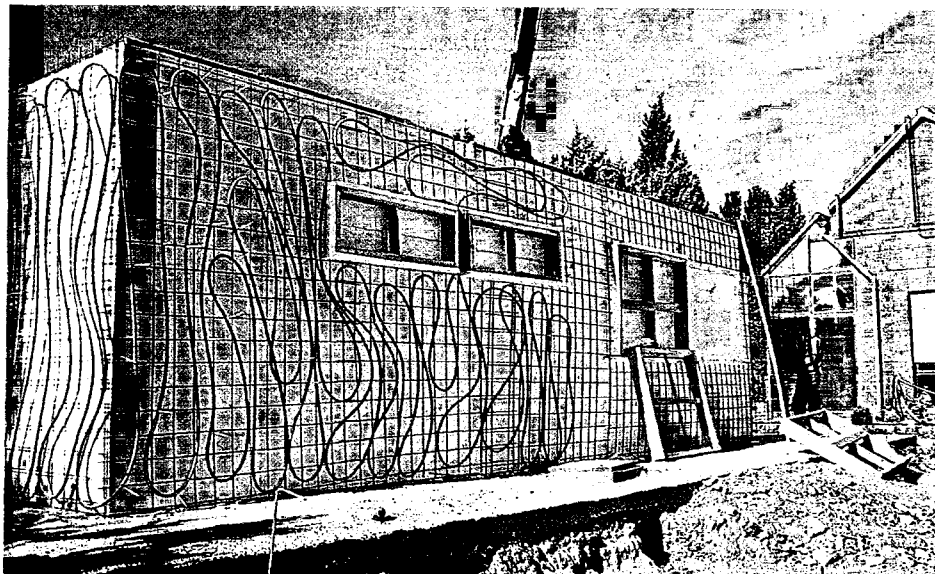
Queda derogada la ley de 1998, que liberalizó el suelo para abaratar el precio de la vivienda

complicado, "con unos efectos no previstos que provocan más incertidumbre todavía". Ramírez acentúa la "situación de paralización" del promotor ante el "desconocimiento" de cómo se va a desarrollar esta ley. Ruiz define la "rigidez" en las soluciones frente a la "flexibilización" que se necesita. Lo más difícil para Feio es "prever los resultados en su aplicación, lo que la convierte en una ley inoportuna". Por último, Rojí hace un llamamiento a la Administración pública. "Debe tener un marco legal, exigir unos plazos y reducir el intervencionismo". Para todos, la nueva Ley del Suelo no es todo lo eficaz que debería ser.

Un punto de gran controversia es la obligación de reservar un 30% para viviendas protegidas

EDIFICIS QUE CONSUMEIXEN LA MATEIXA ENERGIA QUE GENEREN

VIVENDES D'ENERGIA ZERO



DOMINGO GUINEA

DOCTOR EN CIÈNCIES FÍSQUES
INSTITUT D'AUTOMÀTICA INDUSTRIAL
CONSELL SUPERIOR D'INVESTIGACIONS CIENTÍFIQUES

Es calcula que entre un terç i la meitat de l'energia consumida a nivell mundial és destinada a les edificacions. En gran mesura això és degut a uns usos socials basats en l'existència inesgotable d'energia barata, causa d'un sistemàtic malbaratament dels recursos disponibles en un ús irracional de les diferents fonts d'energia. La demanda d'aquestes fonts d'energia creix a mesura que ho fa el nivell de vida d'una població cada vegada més gran del nostre planeta.

Considerem que, del total de l'energia utilitzada avui, aproximadament el 84% procedeix de combustibles fòssils, el 7% de combustibles nuclears, tots dos no renovables, i només el 9% restant prové de fonts renovables, com l'eòlica, la solar o la biomassa. Amb els esquemes de consum actuals, podem xifrar en un 16% l'energia aprofitada del total de la consumida.

Aquesta sisena part del total consumit va destinada a cobrir les necessitats globals, tant en la producció d'energia elèctrica com en combustibles o materials d'alt consum energètic, com l'acer, els ciments, les ceràmiques i altres. La resta dels recursos gastats, fins al 84% restant, es desaprofita en els processos de captura, transformació, transport, emmagatzematge o utilització. En el moment actual disposaríem de tecnologia adequada per recuperar la meitat d'aquesta energia desaprovechada, mentre que avui seria irrecuperable l'altra meitat.

Raons ecològiques

Si les raons ecològiques, socials o de futur no han variat substancialment aquests hàbits de consum, el compromís de Kyoto pot suposar costos directes molt significatius per als encarregats d'adoptar les decisions tant polítiques com empresarials.

En recents anàlisis Espanya es mostra com el país de la Unió Europea més allunyat de la cota admissible en l'emissió de gasos d'efecte hivernacle i, per tant, aquell on el cost de la contaminació generada pot influir més negativament en la competitivitat dels seus productes i en el seu futur desenvolupament. En aquest punt s'ha de remarcar que n'hi hauria prou de recuperar, amb tecnologies existents o per desenvolupar, una petita fracció d'aquest enorme 84% d'energia desaprovechada per cobrir àmpliament els compromisos adquirits a Kyoto, posant els mitjans per consumir menys energia però mantenint una

ESpanya es mostra com el país de

LA UNIÓ EUROPEA MÉS ALLUNYAT DE

LA COTA ACCEPTABLE EN L'ADMISSIÓ

DE GASOS D'EFFECTE HIVERNACLE I,

PER TANT, AQUELL ON EL COST DE LA

CONTAMINACIÓ POT INFLUIR MÉS

NEGATIVAMENT EN EL SEU FUTUR

DESENVOLUPAMENT

ENTRE UN TERÇ I LA MEITAT DE

L'ENERGIA CONSUMIDA A NIVELL

MUNDIAL ES DESTINA ALS EDIFICIS

mateixa qualitat de vida.

En el sector de l'edificació, les raons d'aquest malbaratament energètic són bàsicament tres: hi ha límits físics reals a l'eficiència d'algunes transformacions termodinàmiques; hi ha factors culturals importants que incideixen en la despesa energètica, i hi ha factors tecnològics i de disseny que fan que les nostres construccions siguin ineficients en energia.

Això últim implica que la manera com es desenvolupa l'arquitectura en general pateix d'un pensament energètic integral relatiu a l'ús eficient de l'energia i la sostenibilitat a llarg termini de les maneres de construir i viure en aquestes edificacions.

En definitiva, convé precisar que es requereix una arquitectura més raonable en l'ús de l'energia, orientada a la recuperació de les emissions residuals del mateix edifici, de l'activitat de les persones i famílies que habiten les vivendes i de les màquines i sistemes que alberga al seu interior. Això podria reduir notablement el consum d'energia elèctrica, o química, avui dia necessària, i fins i tot es podrien plantejar circuits d'energia, alguna i residus gairebé tancats en un esquema d'autosuficiència que necessàriament tots hauríem d'exigir a l'ecosistema global del planeta Terra.

No tenen per què ser més cares

Aquest tipus de vivendes es denominen vivendes d'energia zero, i bàsicament es defineixen com aquelles construccions que consumeixen la mateixa energia que generen. D'aquesta manera, presenten un balanç d'energia global inferior 15 kWh/m² any segons definició d'Institut Fraunhofer alemany.

Ara bé, una vivenda de consum zero també és un emissor zero de contaminants, i el seu impacte en el mitjà serà mínim. L'experiència a les vivendes construïdes indica que no tenen per què ser més cares que les altres, i si el disseny és l'adequat, el seu nivell de confort és igual o superior al d'una residència convencional.

Aquest plantejament pot ser aplicable no només a vivendes unifamiliars aïllades, sinó també a vivendes en edificacions de diverses altures.

La perspectiva es basa precisament a cobrir el salt des de la gestió racional de l'energia des d'uns principis físics fonamentals a la seva aplicació integrada dins del procés constructiu. És a dir, s'atén a l'energia solar tèrmica rebuda durant el dia a l'edifici, el seu transport i emmagatzematge al subsòl i la seva dosificació cap a l'interior de la vivenda segons els criteris de confort establerts.

La importància de la climatització basada en l'intercanvi tèrmic amb el subsòl aquesta cobrant una especial importància en els últims anys, de manera que les característiques del terreny apunten a nous criteris de disseny i creixement urbà en l'immediat futur junt amb els mètodes d'extracció de calor en cada cas.

La utilització de l'escorça terrestre com a magatzem de l'energia captada a l'exterior és un procediment d'una enorme capacitat, un cost molt baix i una elevada eficiència, com demostren els nombrosos treballs publicats a l'efecte tant per a calefacció com per a refrigeració.

Aquest intercanvi d'energia es pot realitzar mitjançant un fluid, usualment l'aigua, que, per la seva densitat i calor específica, és capaç de més capacitat de transport o per l'aire que s'incorpora directament a la ventilació de l'interior. La utilització de la mateixa estructura de l'edifici, cobertes i murs, com a superfície capaç de capturar l'energia solar té així mateix una llarga trajectòria, des dels murs Trombe a les teulades formades per col·lectors solars de materials i estructures molt diversos.

Ha quedat de sobres demostrada l'eficàcia de molts d'aquests sistemes en els resultats teòrics, en assajos de laboratori i en prototips d'habitatges construïts per a la seva demostració. No obstant, cap d'aquests sistemes s'ha monopolitzat en exclusiva i ni tan sols ha aconseguit una difusió de caràcter general, com correspon a la seva valuosa aportació potencial a la demanda energètica de la societat.

Cataluña necesita 6.300 millones de inversión en líneas de tren para mercancías

La economía catalana creció un 3,9% en el segundo trimestre gracias al empuje industrial

SERAÍ DEL ARCO, Barcelona
La economía catalana va mejor que nunca; en el segundo trimestre creció otro 3,9% y la industria está despegando. Pero hay algunos cuellos de botella que amenaza

con estrangularla, como no tener una buena red de ferrocarril que dé salida a las manufacturas hechas en Cataluña. Las Cámaras de Comercio catalanas advierten de que el transporte ferroviario de mercancías

previsto en la línea de alta velocidad hacia Francia es "insuficiente" y cifran en 6.300 millones la inversión necesaria para mejorar y ampliar la red, además del ya previsto Eje Transversal Ferroviario.

Hace tiempo que desde el Gobierno catalán, los agentes sociales y las principales instituciones económicas catalanas se viene reivindicando el papel de la industria como locomotora económica, ante el sucesivo protagonismo de los servicios. Ayer no fue una excepción. La presentación de la *Memòria econòmica de Catalunya 2006*, que elabora desde hace 31 años el Consejo General de Cámaras de Cataluña, volvió a ser un alegato de la actividad manufacturera.

El consejero de Economía de la Generalitat, Antoni Castells, avanzó que el PIB catalán creció en el segundo trimestre un 3,9%, igual que en los tres primeros meses, y que el sector secundario —la industria— lo hizo un 3,3%, el mismo guarismo también que entre enero y marzo. "Su contribución al crecimiento es superior al de la construcción. Nuestro futuro depende de la industria", proclamó. "Está registrando las tasas de crecimiento más importantes de los últimos cuatro años", recordó el presidente del Consejo de Cámaras, Miquel Valls.

"Pero la sociedad catalana es consciente de que todavía podríamos hacer más, de que el potencial de crecimiento y de creación de riqueza es mucho mayor, de que sin algunos cuellos de botella volveríamos a ser la locomotora española, la fábrica de España", tirió el catedrático Antoni Serra Ramoneda, miembro del consejo asesor de la *Memòria*. "Estrangulamientos" como la financiación, las infraestructuras energéticas y de ferrocarril.

Las Cámaras cifran en casi 6.300 millones de euros la inversión necesaria en la mejora y ampliación de la red ferroviaria

Actuaciones necesarias

Actuación	Inversión (millones de euros)
Plan del Llobregat	520
Conexión Castellbisbal-Can Tunis	200
Conexión Can Tunis-puerto de Barcelona (1)	320
Itinerario Tarragona-Castellbisbal	1.120
Nueva plataforma de doble vía Sant Vicenç-Castellbisbal	600
Mejora del acceso al puerto y la red ferroviaria de Tarragona	250
Reforma de la estación de Sant Vicenç de Calders	20
Rehabilitación de la línea Reus-Roda y la variante de Reus	250
Itinerario Castellbisbal-Mollet	900
Modernización del tramo actual Castellbisbal-Mollet	150
Nueva plataforma de doble vía Castellbisbal-Mollet	500
Mejora del nudo de Castellbisbal	150
Mejora del nudo de Mollet	100
Itinerario Mollet-frontera francesa	2.300
Tramo Mollet-La Jonquera	1.650
Mejora de los tres PAET* proyectos y construcción de dos nuevos	25
Variante de Girona	350
Anillo de Figueras	100
Tercera vía Mollet-Sant Celoni (2)	175
Mejora y ampliación de terminales	150
Nueva terminal en el sur de la RMB** y ampliación del resto	60
Actuaciones fuera de Cataluña	120
Itinerario Tarragona-Zaragoza	1.180
Conversión de una vía de la línea Tarragona-Zaragoza	80
Itinerario Tarragona-Valencia	1.100
Conversión de una vía de la línea Tarragona-Castellón	1.100
Inversión necesaria	6.290

(1) Incluye la terminal ZAL-puerto y la playa de vías de estacionamiento del nuevo Llobregat.

(2) Incluye adaptación a circulaciones en amplitud.

(3) Incluye el acceso ferroviario a la terminal.

* Puesto o punto de adelantamiento y estacionamiento de trenes

** Región Metropolitana de Barcelona

Fuente: Cámara de Comerç de Barcelona, 2006

EL PAÍS

de mercancías para que las empresas catalanas puedan dar salida a sus productos a un precio más competitivo (véase cuadro). Y eso sin tener en cuenta el Eje Transversal Ferroviario, anunciado hace un par de años

por el tripartito para 2020 con una inversión prevista de 6.500 millones de euros.

El transporte de mercancías por ferrocarril no ha dejado de descender desde 1980, puesto que Renfe ha ido cerrando los

servicios menos rentables, como la paquetería y el "vagón disperso". Actualmente, el volumen de mercancías transportadas por tren en Cataluña ronda los 10 millones de toneladas. La Cámara de Barcelona estima 25 millones de toneladas para 2010 y 54 millones en 2020. Las carreteras están colapsadas: un camión tarda lo mismo del Puerto de Barcelona a Cerdanyola (20 kilómetros), que de Cerdanyola a La Jonquera (160 km), se queja Nissan.

La demanda de mercancías se concentrará especialmente en contenedores de transporte combinado, con un tráfico previsto estimado para 2020 de 11 millones de toneladas (en 2002, circularon algo más de cuatro). Pero también de mercancías generales, como perfiles laminados o madera (8,4 millones de toneladas en 2020), graneles líquidos y sólidos (3,3 millones) y automóviles.

La demanda de infraestructuras ferroviarias en condiciones es una vieja reivindicación del sector del automóvil español, que vende en Europa ocho de cada 10 coches. Cinco años atrás, los trenes españoles transportaban un millón y medio de coches; hoy, menos de un millón: la velocidad media es de 16 kilómetros por hora.

Seat también ha pedido al presidente de la Generalitat, José Montilla, mejores infraestructuras ferroviarias y mayor diligencia en la conexión de la vía de Ferrocarrils entre el puerto y la factoría de Martorell. Su entrada en funcionamiento, prevista para 2008, hará que dejen de circular 20.000 camiones al año entre Martorell y el puerto. La competitividad ya no depende de tanto de factores internos como externos.

La Caixa invertirá 200 millones en dos centros informáticos

EL PAÍS, Barcelona

La Caixa invertirá 200 millones de euros en la construcción de dos nuevos centros de tecnología que darán soporte informático a la entidad para poder afrontar su crecimiento y que empezarán a funcionar en 2010 y 2011, respectivamente, informó ayer la entidad.

La caja que preside Isidre Fainé firmó ayer un protocolo de intenciones con el Instituto Catalán del Suelo (Incasòl, en catalán), el Consorcio Urbanístico del Centro Direccional de Cerdanyola (participado por el propio Incasòl y el Ayuntamiento de Cerdanyola del Vallès) para la adquisición de unos terrenos en Parc de l'Alba en los que está previsto construir dos nuevos centros de tecnología. Está previsto que las obras se inicien a mediados de 2008.

Las nuevas instalaciones incorporarán las últimas tecnologías, tanto en infraestructuras eléctricas y de telecomunicaciones, como de servidores, y se convertirán en uno de los recintos más punteros de Europa, asegura La Caixa. Albergarán los ordenadores comerciales más potentes del mercado, así como *granjas* de servidores para optimizar el rendimiento de los equipos, tanto en términos de energía como de espacio. Podrán acoger a hasta 500 empleados.

Un vecino de Bell-lloc, arrollado por el tren

Josep O. G., de 68 años y vecino de Bell-lloc (Pla d'Urgell), falleció ayer al ser atropellado por una máquina de tren que realizaba trabajos de reparación en las vías a su paso por la localidad. El accidente se produjo alrededor de las 9.45 horas, cuando el hombre, que había ido a comprar el pan, cruzó las vías sin mirar y por un lugar no señalizado, algo que diariamente también realizan muchos vecinos. El Ayuntamiento ha anunciado que solicitará al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, más pasos para vianantes en el tramo urbano de la vía férrea. — LLUÍS VISA

Cada catalán genera 1,6 kilos de basura al día

Una media de 1,64 kilogramos por habitante y día es lo que generan los catalanes de residuos, la misma cifra que el año anterior, aunque la población aumentó casi el 2%. En total, los catalanes generaron 4.259 millones de toneladas de residuos, el 1,52% más que en 2005, según el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat. — EP

Muere un motorista al chocar con un turismo en L'Hospitalet

El conductor de una motocicleta murió el sábado por la noche al chocar lateralmente con un turismo en L'Hospitalet de Llobregat, informaron los Mossos d'Esquadra. El accidente ocurrió sobre las 21.08 horas en el kilómetro 195,8 de la carretera C-31. La víctima es Pedro A. G., vecino de L'Hospitalet de 29 años. — EP

Crece el número de inmigrantes que trabaja sin papeles

EL PAÍS, Barcelona

Crece el número de inmigrantes que trabaja sin papeles, de forma sumergida. Los extranjeros que no tienen permiso de residencia o que trabajan sin contrato subieron seis puntos porcentuales durante la primera mitad del año, en relación al mismo periodo del ejercicio anterior, al pasar del 27% a superar el 33%: uno de cada tres. Con todo, está lejos de los niveles de hace dos años, cuando algo más de la mitad de los inmigrantes que trabajaban lo hacían de forma sumergida.

Son datos aportados ayer por el Centro de Información para Trabajadores Extranjeros (CITE) de Comisiones Obreras de Cataluña a partir de los inmigrantes que se diri-

gen a sus oficinas de información. Los extranjeros sin papeles se ocupan principalmente en el servicio doméstico (41,52%), la agricultura (38,13%), la construcción (34%), la hostelería (29,72%) y el comercio (20,81%). En la industria se concentra también el 15%. La mayoría de usuarios del CITE (15,9%) procede de Marruecos, aunque cada vez hay más ecuatorianos (15,53%).

El responsable de Inmigración de CC OO de Cataluña, Ghassan Saliba, criticó la "falta de políticas" de las administraciones para paliar esta situación a través de la contratación en origen. También pidió "agilidad de los trámites y transparencia en la selección".

Los salarios empeoran con respecto a 2006

G. G., Barcelona

Las condiciones salariales de los trabajadores de las empresas catalanas han empeorado con respecto a 2006, con un aumento de los sueldos un 0,45% menor durante el primer semestre del año. Esta es la principal conclusión del informe presentado ayer por UGT, que hace balance de los convenios colectivos firmados en lo que va de año. Hasta el momento, según explicó el sindicato, se han firmado 750 de los 1.250 convenios sobre los que realizan un seguimiento.

La media del incremento salarial recogida por los convenios colectivos (del 2,65%) es prácticamente la misma que la subida del Índice de Precios al Consumo (IPC) durante el pri-

mer semestre de 2007 (un 2,60%). "Se han cumplido los compromisos de moderación salarial pactados estos últimos años", afirmó la secretaria de Política Sindical de UGT en Cataluña, Isabel Martínez. "Pero esta moderación debe acabarse; no podemos continuar perdiendo poder adquisitivo", explicó.

Martínez presentó también los resultados de la campaña que UGT realiza para lograr que todos los salarios igualen o superen los 1.000 euros, y destacó el éxito de convenios como el del sector de mercancías y logística, donde no habrá ya categorías laborales por debajo de esta cifra. "Poco a poco alcanzaremos este objetivo en todos los sectores", dijo.

El cambio climático ya altera las lluvias en todo el planeta

Científicos miden por primera vez el efecto humano en las precipitaciones

ALICIA RIVERA, Madrid

Las emisiones de gases de efecto invernadero de origen humano están ya cambiando los patrones de precipitaciones en el planeta. Los científicos lo han detectado por primera vez. En el siglo XX

aumentaron las precipitaciones en las latitudes medias del hemisferio Norte y disminuyeron en las regiones subtropicales y tropicales; sin embargo, en los trópicos y subtrópicos del Sur ha aumentado la humedad.

Estos cambios "no pueden explicarse si se intenta ignorar el efecto del cambio climático inducido por el hombre y, además, pueden haber tenido ya efectos significativos en los ecosistemas, la agricultura y la salud humana en regiones que son sensibles a los cambios de las precipitaciones, como el Sahel", afirman los autores de la investigación en el próximo número de la revista *Nature*, que se publica este jueves. Son ocho especialistas de los más prestigiosos institutos de investigación del clima de Canadá, EE UU, Europa y Japón.

Los científicos habían encontrado ya señales claras del cambio climático en marcha, como el aumento de la temperatura media en la superficie terrestre, variaciones en la temperatura atmosférica y el calentamiento del océano. Pero hasta ahora no habían podido distinguir cambios significativos en los patrones de precipitaciones a escala planetaria, aunque las simulaciones del clima en computador, herramienta esencial en esta ciencia, ya los anunciaban.

El problema para detectar este tipo de firma del cambio climá-

tico a escala global, explican los expertos, es que las variaciones en las lluvias de una zona a otra, de temporada en temporada y de año en año, se cancelan unas con otras y es muy delicado aislar una tendencia clara, como han hecho ahora Xuebin Zhang (División de Investigación del Clima, Canadá) y sus colegas.

Los científicos no están estudiando unas lluvias torrenciales concretas en una región determinada, sino la tendencia de los patrones de lluvias a lo largo del siglo XX. En concreto, han analizado series de datos de precipitaciones mensuales de dos periodos (1925-1999 y 1950-1999) para detectar la tendencia del cambio. Los cambios se han medido respecto a la media de precipitaciones de 1961-1990.

Con la información han compuesto un mapa del globo terráqueo de grandes bandas latitudinales (de 10 grados de ancho) en las que identifican esta nueva huella, a gran escala, del cambio climático asociada a las precipitaciones. Al comparar la tendencia de las lluvias registradas en esas series de años con las simulaciones climáticas —en las que pue-

den incorporar o no los gases de efecto invernadero generados por la acción humana para diferenciar su influencia—, los expertos concluyen que los cambios observados en las precipitaciones no se pueden explicar atendiendo únicamente a la variabilidad natural del clima. El efecto de los altibajos normales, no forzados por las emisiones humanas, "es demasiado pequeño", concluyen, para explicar la evolución de las lluvias en el planeta en las últimas décadas.

Este tipo de investigación permite a los científicos concluir en *Nature* que el cambio climático inducido por la actividad humana es responsable de entre el 50% y el 85% del aumento de las lluvias detectado en los territorios comprendidos entre los 40 y los 70 grados de latitud Norte.

Asimismo, cabe adjudicar a las emisiones de efecto invernadero artificiales entre el 20% y el 40% de la tendencia a la sequía registrada en las zonas tropicales y subtropicales del mismo hemisferio septentrional y de la mayor parte de la tendencia al incremento de la humedad en los trópicos y subtrópicos del hemisferio Sur.



Vivir verano

Caos de alto voltaje

LA PRECARIEDAD DE LA RED CAUSA UN APAGÓN SIN PRECEDENTES Y MILES DE CIUDADANOS PASAN LA NOCHE SIN LUZ

LA VERSIÓN DE RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA

1 SUBESTACIÓN COLLBLANC

Un cable de 110 kV de Fecsa Endesa cae sobre la subestación de Collblanc de la red de alta tensión de Red Eléctrica (de 220 kV). Un cortocircuito la deja sin tensión y provoca un efecto en cadena sobre otras subestaciones

2 SUBESTACIÓN SANTS Afectada



4 Se han descubierto dos roturas en los empalmes de este cable de 220 kV

6 SUBESTACIÓN MARAGALL

Deja de funcionar y sufre además un incendio por causas desconocidas

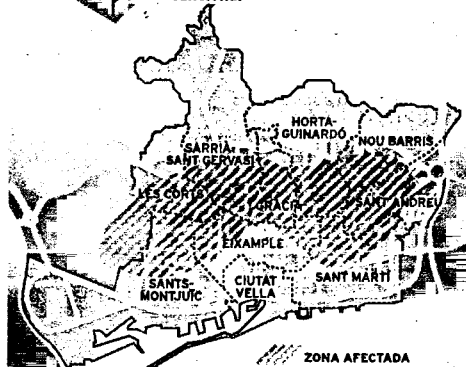
5 SUBESTACIÓN URGELL

Deja de funcionar

3 SUBESTACIÓN LES CORTS Afectada

LA VERSIÓN DE FECSA ENDESA

Fecsa Endesa atribuye lo ocurrido a una desconexión de la red de alta tensión de 220 kV que gestiona Red Eléctrica de España, "cuyas causas debe aclarar" la compañía que gestiona la red de alta tensión. "Nosotros no tenemos nada que ver; el problema es que las protecciones de Red Eléctrica no han funcionado", sostiene Fecsa Endesa, que admite que el origen se localizó en la subestación de Collblanc, pero no ser responsable



SEMAFOROS

El 90% de los semáforos de la ciudad quedaron inutilizados

ASCENSORES

Una sesentena de ascensores se quedaron parados con personas en su interior

AGENTES

300 guardias urbanos más y 300 mossos para cubrir incidencias

TRANSPORTES

Las líneas 1, 3 y 5 del metro, paradas durante 15 minutos. Las tres líneas del Trambaix, afectadas durante dos horas. Ferrocarrils de la Generalitat, 12.700 personas afectadas por el parón

AFECTADOS

El apagón afectó a unas 350.000 abonados de Barcelona, l'Hospitalet y Esplugues

TELEFONÍA

300 estaciones de telefonía móvil repartidas por la ciudad causaron problemas en las comunicaciones telefónicas

HOSPITALES

Clínica, Sant Pau, Esperança, Sagrat Cor y Sant Joan de Déu tuvieron que suspender intervenciones programadas

lovolitos, que es lo que nos proporciona REE".

Horas antes, el ministro de Industria y Energía, Joan Clos, había relatado la secuencia del suceso. Según su versión, la caída del cable -ignoraba el motivo concreto- provocó la inutilización de la subestación de Collblanc y a partir de allí causó sucesivamente, como si de fichas de dominó se tratara, la pa-

CAUSAS

Red Eléctrica culpa de la avería a la caída de un cable de Fecsa, pero la compañía discrepa

AFECTADOS

Miles de afectados pueden tardar incluso días en recuperar el suministro de electricidad

RESPONSABILIDADES

La Administración abre expediente informativo y pide que los usuarios consuman menos energía

realización de cuatro más, enclavadas en Sants, Les Corts, Eixample (calle Urgell) y en el paseo Maragall a la altura de la calle Escornalbou. Los sistemas de esta última no aguantaron el aumento de voltaje y acabaron por originar un incendio que perduró durante poco más de tres horas y que causó graves consecuencias para el suministro eléctrico de buena parte de la ciudad.

Buena parte de la actividad de la ciudad quedó paralizada. Hospitales que se vieron obligados a aplazar operaciones previstas y trasladar a sus pacientes a otros centros. El servicio del metro y de los Ferrocarrils de la Generalitat interrumpidos temporalmente dejando atrapados a 12.700 viajeros. Gente atrapada en 63 ascensores. Restaurantes, comercios y empresas paralizados. En medio de este caos, los ciudadanos dieron un ejemplo

CONTINÚA EN LA PÁGINA 2

JORDI BORDAS / ANTONIO CERRILLO
BARCELONA

Un apagón sin precedentes en la historia moderna de Barcelona. Así definió el director general de Energía de la Generalitat, Agustí Maure, el corte de suministro que desde las once de la mañana de ayer afectó directamente a 300.000 abonados de Barcelona, a los que hay que sumar otros 50.000 de l'Hospitalet y Esplugues de Llobregat. De ellos, 110.000 seguían sin luz anoche y, lo que resulta aún más preocupante, sin que vayan a ver

restablecido su suministro hasta hoy o mañana. Este problema se dejará sentir especialmente en los vecinos de la zona abastecida por la subestación de Maragall: Gràcia, Horta-Guinardó, Sagrada Família, Clot-Camp de l'Arpa, plaza de las Glòries y Sant Andreu.

El apagón, que se había iniciado a las once de la mañana de ayer, rebasó las previsiones iniciales, que apuntaban a que en cuatro o cinco horas todo estaría resuelto. Los problemas técnicos eran bastante más graves de lo que se detectó en un principio. A la hora del cierre de esta edición, más del 60% de los semáforos de la ciudad continuaban inutiliza-

dos, y 110.000 abonados seguían sin servicio. Empresas, comercios y hospitales, y servicios de alumbrado seguían con su operatividad reducida.

La causa del colapso del sistema estriba en la caída de un cable de media tensión en la estación de Collblanc, que Red Eléctrica Española (REE) atribuye a Fecsa. Sin embargo, esta compañía mantiene que "no se puede decir el origen de la avería -como apuntó su director general institucional, Albert Alegre- hasta que se conozcan las causas concretas. Si puedo decir que nosotros (en referencia a la compañía) no tenemos suministro de 220 ki-

GRÁFICO: LA VANGUARDIA

Paciencia puesta a prueba

EL CIUDADANO SOBREVIVE AL APAGÓN CON RESIGNACIÓN PERO VUELVE A SACAR LAS CACEROLAS



Muchos restaurantes del centro de Barcelona recurrieron a las velas para poder servir el almuerzo a sus clientes

RAMON SUÑÉ | BARCELONA

Contra el caos, una paciencia bíblica, resignación y civismo, mucho civismo. Los barceloneses se aplicaron esta fórmula de supervivencia para superar una de las jornadas más difíciles que se recuerdan en la historia reciente de la ciudad. El día que a Barcelona se le fundieron los plomos, sus habitantes aprendieron a vivir sin cajeros automáticos, sin ordenadores, sin tarjetas de crédito y sin semáforos en las calles. Y lo cierto es que pasaron el examen con un sobresaliente, aunque al anochecer el descontento se materializó en diversas caceroladas espontáneas de protesta, en zonas como Navas, Clot, Sagrada Família y Gràcia.

Una hora después de que los comercios, viviendas y oficinas del

Eixample se quedaran a oscuras, la mayoría de tiendas y bares de la rambla Catalunya o el paseo de Gràcia ya comenzaban a hacerse a la idea de que difícilmente conseguirían salvar la recaudación del día. Los mismo pensaban sus colegas de Horta, de Gràcia o del Carmel.

"La terraza está funcionando a tope, pero si la luz no vuelve pronto no sé si vamos a poder servir comidas al mediodía. La cocina está completamente a oscuras", explicaba Marcelo, camarero de un restaurante del paseo de Gràcia en el que almuerzan más de 200 personas cada día, mientras aprovechaba el paro forzoso para fumar un cigarrillo en la calle, junto a una legión de cocineros ociosos. Algunos establecimientos ofrecieron a sus clientes la posibilidad de comer a la luz de las velas, pero pocos fueron los que se apuntaron al menú romántico.



Un guardia urbano dirige el tráfico en el Eixample de Barcelona

La subida de temperaturas preocupa, ya que puede aumentar la demanda eléctrica

VIENE DE LA PÁGINA 1

de civismo contribuyendo con sus conductas a que el caos no fuera mayor. La concejal de Seguridad, Assumpta Escarp, admitió que el número de accidentes de tráfico registrados ayer en las calles de Barcelona fue menor que el de cualquier otro lunes.

Sin embargo, a los responsables de la seguridad ciudadana -Ayuntamiento y Generalitat- les preocupaba también lo que pudiera suceder a lo largo de esta pasada noche. Admitieron que muchas de las calles de la zona de influencia de la subes-

tación de Maragall iban a estar a oscuras, ya que no podrían disponer todavía de suministro eléctrico. Para garantizar la integridad de las personas y de los bienes materiales, la Guardia Urbana y los Mossos d'Esquadra iban a reforzar los dispositivos habituales con doscientas patrullas más.

Pero de cara a hoy, la preocupación pasaba por tres circunstancias diferentes. La primera, que los ciudadanos pudieran acudir a sus puestos de trabajo con normalidad. Joan Delort, secretario general de Seguretat de la Generalitat de Cata-

lunya, adelantó que los Mossos d'Esquadra habían preparado un dispositivo especial a partir de las primeras horas de la mañana de hoy para conseguir que todo el mundo se pudiera movilizar como si de cualquier otro día se tratara.

La segunda preocupación estaba en la propia red eléctrica: que fuera capaz de aguantar hoy la demanda ciudadana. El director general de Energía insistió, como lo había hecho poco antes la teniente de alcalde Inma Mayol, en pedir a los ciudadanos que ahorraran energía, máxime teniendo en cuenta que, si se

cumplen las previsiones meteorológicas, "las temperaturas van a subir dentro de dos o tres días. La situación tiene tendencia a ser aún más calurosa".

La tercera tenía nombre propio: la subestación de Maragall, puesto que nadie se aventuraba a vaticinar cuándo iba a poder reanudar su suministro. Albert Alegre explicó que "lo de Maragall es muy complicado, ya que se trata de dos averías en dos líneas distintas de alimentación pero no tenemos todavía una solución definitiva". Como solución de emergencia se ha iniciado el despliegue de grupos electrógenos, con criterios de prioridad, para intentar paliar los daños.

El propio presidente de la Generalitat, José Montilla, intervino también en el conflicto al pedir a las empresas responsables del suminis-

El lunes tampoco fue un buen día para practicar el shopping. Muchos comercios decidieron cerrar puertas en espera de tiempos mejores. "He venido a comprar unas luces para las mesillas de noche, pero creo será mejor que vuelva mañana", confesaba Silvia Diego en el umbral de la tienda de lámparas Biosca & Botey, sin atreverse a entrar en el local, abierto, pero totalmente a oscuras. También se hizo de noche en plena mañana en el Boulevard Rosa, por cuyos pasillos deambulaba, alerta ante una posible visita de los cacos, el guardia de seguridad.

En la calle, los urbanos apostados en los cruces más conflictivos ofrecían a peatones y automovilistas un auténtico concierto de pito. Entre todos destacaba el virtuoso del silbato ubicado en la confluencia de la calle Aragó con el paseo de Gràcia, que acompañaba su interpretación con enérgicos movimientos de brazos y gritos desgarradores, sobre todo para los atemorizados motoristas que no acertaban a codificar el lenguaje multimedia del vigoroso agente del orden.

"¿Dónde c... está la Guardia Urbana? ¿Y los Mossos?", preguntaba indignado José Luis Castelo. "Sólo los he visto en algunos cruces de la Diagonal, del paseo de Gràcia y de la Gran Vía, pero en el resto de calles del Eixample, ni rastro de ellos", añadía este comercial a la salida de un parking. No obstante, después de reflexionar unos segundos admitía que el tráfico del día del gran apagón no era mucho peor que el de cualquier otro lunes de julio. Y eso que había razones objetivas -el 90 por ciento de los semáforos de la ciudad se declararon en huelga a partir de las once de la mañana-, y también subjetivas -las altas temperaturas magnifican la percepción de las molestias- para que la ciudad quedara absolutamente paralizada y atacada de los nervios.

Si durante el día la cosa no fue a mayores se debió en gran medida al pacto de no agresión que los automovilistas sellaron tácitamente entre sí y con los que se mueven a pie. Barcelona no parecía ayer una ciudad mucho más ruidosa que de costumbre y el buen comportamiento de la mayoría evitó que las calles se convirtieran en un infierno. Sólo las sirenas de las ambulancias, obligadas a cambiar su ruta natural y a desviarse hacia los hospitales que no se vieron afectados por la avería, aumentaron el nivel de decibelios.

Están acostumbrados a que cuatro gotas dejen inservibles centena-

tro de energía, REE y Fecsa, que hicieran todos los esfuerzos posibles para solucionar la situación lo antes posible. Fuentes de la propia Generalitat mostraban en privado a *La Vanguardia* su sorpresa por que, "en pleno siglo XXI, se puedan tardar tres días en efectuar unos empalmes". Lo cierto es que Red Eléctrica de España, responsable de las líneas de alta tensión, y Fecsa-Endesa, que presta suministro en el área de Barcelona, se enfrentaron abiertamente a la hora de detallar de quién era la responsabilidad de lo sucedido, ya que sus versiones son radicalmente diferentes.

Según Red Eléctrica, el gran apagón se originó a causa de la caída de un cable de Fecsa-Endesa de 110 kV sobre la subestación de Collblanc, uno de los puntos clave del transporte de las líneas de alta ten-

CAOS DE ALTO VOLTAJE. EL INICIO



Unas enfermeras del departamento de análisis del hospital Clínic trabajan sin luz eléctrica horas después del apagón general

XAVIER CERVERA

A LA LUZ DE LAS VELAS

Muchos restaurantes recurren a los métodos ancestrales para intentar salvar la jornada

MAL NEGOCIO

Las tiendas de varios barrios optan por cerrar ante la imposibilidad de atender a los clientes

PACTO DE LA MOVILIDAD

Automovilistas y peatones se respetan mutuamente y evitan que la circulación se convierta en un caos

CONCIERTO DE PITO

Los guardias urbanos tuvieron que emplearse a fondo en los principales cruces del Eixample

FELICES EN VACACIONES

A mediodía, ajenas a lo sucedido, 400 personas esperaban el Bus Turístic en plaza Catalunya

res de semáforos —aunque jamás tantos y durante tanto tiempo como ayer—, a accidentes que bloquean casi a diario las entradas y salidas de la ciudad, al caos aeroportuario, a la tortura de Renfe y, en general, a un funcionamiento deficiente de las compañías que prestan los servicios básicos. Quizás por ello, por agotamiento, por resignación o por impotencia, los barceloneses reaccionaron tan bien como lo hicieron ayer.

Su actitud paciente se contagió a las decenas de turistas que se quedaron con las ganas de entrar en la Pedrera. Fue el caso de Bob y Rhona, un matrimonio escocés en ruta por España que decidió cambiar la oscuridad Casa Milà —tuvo que cerrarse al público durante un par de horas— por la iluminada Casa Batlló para no irse de Barcelona sin un recuerdo del Gaudí civil. Tras cerciorarse de que tras la avería no estaba la mano de ningún grupo terrorista, Bob, hombre viajado, expresaba en un más que aceptable castellano su sorpresa ante la ingenua pregunta del periodista:

—¿En su país pasan estas cosas?
—“Por supuesto. Allí, aquí y en todas partes”.

No es ésa, sin embargo, la opi-

nión generalizada entre los nativos. Algunos de ellos recurrían al tópico de la Barcelona de escaparate y a todas sus manidas variantes para explicar lo sucedido ayer en gran parte de la ciudad. “Este es un país tercermundista, no tiene remedio, vamos a peor”, se lamentaba en voz alta, para que todo el mundo pudiera oírlo, un señor de mediana edad mientras esperaba su tren en la parada de Provença. Por una vez, nadie se aventuró a echar las culpas a las obras del AVE, pero un viajero preñado de su propia sagacidad y sabiduría, ajeno a la magnitud del desastre, se acordó de las que se llevan a cabo desde tiempos inmemoriales en esta estación de los Ferrocarrils de la Generalitat. Mientras tanto, por la megafonía, una voz informaba de que “a causa de una avería eléctrica el servicio de trenes funciona fuera de su horario habitual”.

En la zona de la plaza Catalunya, poco después de la una, la situación parecía del todo normalizada. El Corte Inglés, a tope, servía de refugio a los más acalorados y en la parada del Bus Turístic más de cuatrocientas personas guardaban cola esperando su turno para visitar la luminosa Barcelona.●

sión (de 220 kV) de Red Eléctrica de España en el área de Barcelona. Como consecuencia de esta caída —según la misma versión—, se produjo un cortocircuito y una desconexión de la subestación (lo que en argot se llama cero de tensión), con lo que ésta dejó de funcionar hasta provocar un efecto en cadena en las subestaciones de Urgell, Maragall, Les Corts y Sants.

Por su parte, los portavoces de Fecsa-Endesa atribuyeron lo ocurrido a una desconexión de la red de alta tensión de 220 kV que gestiona Red Eléctrica de España, “cuyas causas debe aclarar” la compañía que gestiona la red de alta tensión. “Nosotros no tenemos nada que ver; el problema es que las protecciones de Red Eléctrica no han funcionado”, declararon fuentes de esta compañía, que admitieron que el

origen se localizó en la subestación de Collblanc.

Los técnicos detectaron que el cable que une las subestaciones de Collblanc y Urgell estaba dañado e intentaban ayer por la tarde reparar la avería. Lo que en un principio parecía una rotura única de una de las piezas de conexión se complicó a media tarde, ya que se detectaron dos averías distintas. Luis Pinós, delegado de Red Eléctrica de España en Catalunya, no ocultó que incluso se estaba investigando la existencia de una tercera avería.

Simultáneamente, la Generalitat y el Ayuntamiento anunciaron la apertura de sendos expedientes informativos “para determinar y depurar las responsabilidades”, y coincidieron en que era urgente hacer todo lo necesario para que hoy “todo el mundo tenga luz”.●

¿Y cómo bajo la persiana?

LOS DOS INMUEBLES VECINOS DE LA SUBESTACIÓN DE FECSA FUERON DESALOJADOS POR LA PROXIMIDAD DEL FUEGO

FRANCESC PEIRÓN | BARCELONA

Una chimenea de humo negro y denso, de un olor tan penetrante que hacía daño en las entrañas, dio un tono diferente a la radiante jornada en el paseo Maragall, esquina con calle Escornalbou. Ahí se ubica la subestación de Fecsa-Endesa, convertida en una tea, que es donde mejor se visualizó el origen del colapso. Moscos y bomberos desalojaron dos edificios, los más próximos al foco —uno del paseo (el del 59-61); y otro de la calle (el del número 4)— y pidieron a los vecinos del entorno que, si se permanecían en su casa, cerraran puertas y persianas para evitar intoxicaciones. “Sí; pero cómo cierro las persianas si son eléctricas?”

La pregunta de una residente en la zona hizo caer en la cuenta a muchos de los curiosos —concentrados por la llamada de unas explosiones y el espectáculo del fuego—, sobre la dependencia doméstica respecto al suministro eléctrico. Porque, pese a un entorno de bages vacíos, tiendas en penumbra y empleados de brazos cruzados, hasta ese momento parecía que nadie se había percatado de que los hogares sufrían el mismo mal de la desconexión en tiempos de dependencia.

“Y como cocinol, ¡mi cocina es eléctrica!”, exclamó otra señora. Y otra se preguntó cómo recargaría su móvil: “Esto va para largo”, vaticinó mucho antes de que, pasadas las ocho de la tarde, por un barrio expectante se asegurara que “aún faltan doce horas para acabar la reparación” y de que las autoridades confirmaran que iba incluso para más largo ante la incapacidad de dar una respuesta alternativa.

Y aún hubo otra señora que se quejó de que, mucha tecnología y “cosas de esas” —sin especificar—, pero en el ambulatorio (Maragall-Pare Claret) “no funciona nada”. Por la tarde funcionó el factor humano. Un cartel advertía que los ordenadores seguían desactivados, pero los médicos de cabecera pasaban visita.

Los testigos comentaron que el corte de la energía

fue el anuncio del desastre, aunque, minutos antes de las once de mañana, nadie —salvo la agorera— se imaginaba la magnitud del problema. “Poco después se han escuchado unas explosiones —dijo la botiguera Ernestina— y hemos visto salir corriendo a los operarios. Son los que han avisado a urbanos y bomberos”. Su marido, Tomás, matizó que una cosa es la noticia del día y otra la de largo recorrido. “Los vecinos hace años que pedimos que saquen la instalación de aquí en medio”.

Tras los primeros reconocimientos del lugar que hizo el responsable de la subestación, equipado como si fuera al mismo infierno, los bomberos enchufaron las



MANU LOZANO

La subestación de Maragall-Escornalbou empezó a humear sobre las 11

mangueras pasadas las 12. Un par de horas después, con el fuego apagado y el edificio humeante, el jefe de la unidad de bomberos, Joan Asín, precisó que las explosiones se debían a los recubrimientos —“como bombonas de gas”— de los cables y que sólo se pudo actuar una vez todos detonaron. El fuego prendió en los interruptores de entrada de la red de alta tensión.

No hubo daños personales, sólo molestias por el humo y el olor. Curiosamente, casi toda la ciudad se quedó sin semáforos, pero el de Industria-Maragall, a cien metros del foco, siguió impertérrito.●

CAOS DE ALTO VOLTAJE. LOS EFECTOS

Vida a oscuras

EL TRÁFICO, TRANSPORTES, HOSPITALES Y MÓVILES SE VIERON AFECTADOS POR EL CORTE ELÉCTRICO



La ferretería Villa, en la rambla Catalunya, proseguía con su actividad completamente a oscuras

SILVIA ANGULO | BARCELONA

Barcelona ayer se quedó a oscuras. Una jornada complicada en la que destacaron el civismo y la resignación de los barceloneses ante una situación que podría haber sembrado el caos en las calles de la ciudad. Los semáforos se apagaron, los transportes se pararon y los hospitales se quedaron a oscuras y sin poder operar a pacientes que llevaban meses esperando una intervención. Un día en el que cientos de trabajadores pasaron la jornada mano sobre mano esperando que volviera la ansiada luz. Mientras que comercios, restaurantes y empresas afectadas por la incidencia calculan pérdidas en miles de euros.

SEMAFÓROS. Inicialmente, la incidencia afectó a un 90% de los semáforos de la ciudad. Al cabo de unas horas, el 60% de ellos permanecían inutilizados por la falta de suministro eléctrico. Algunos de ellos disponen de autonomía durante cierto tiempo, pero al no funcionar los sistemas de regulación semafórica se quedaron durante minutos en funcionamiento, pero sin cambiar de color. La afectación en los semáforos de la ciudad provocó problemas de tráfico en las principales arterias viarias, sobre todo en la avenida Diagonal, Meridiana, paseo de Gràcia y paseo Sant Joan. Aun así, en los cruces más problemáticos la sensación general era que los conductores se comportaron, en general, de manera cívica y peatones y vehículos pudieron convivir con cierta normalidad. Para regular el tráfico 500 agentes de la Guardia Urbana salieron a la calle, además de 300 Mossos d'Esquadra. Este contingente no evitó que algunos cruces se quedaran sin regulación y con los semáforos apagados durante buena parte del día, ya que los agentes no hicieron acto de presencia hasta el mediodía y a

primera hora fue difícil encontrar alguno.

TRANSPORTES. El Trambaix y los Ferrocarrils de la Generalitat fueron los grandes perjudicados por la jornada de ayer. El servicio de tranvías de las tres líneas del Baix Llobregat se vio interrumpido durante al menos dos horas. Hasta las 13 horas no fue posible activar de nuevo la circulación de tranvías que no afectó a las líneas del Trambesòs. La situación en las estaciones de Ferrocarrils fue durante toda la mañana caótica y afectó a 12.700 viajeros, algunos de los cuales se quedaron incluso atrapados en el interior de los trenes. Durante media hora el servicio de trenes permaneció parado entre las estaciones de plaza Catalunya y Les Planes, en la línea Barcelona-Vallès- y entre las estaciones de plaza España e Ildefons Cerdà, en la línea Llobregat-Anoia. En el momento del apagón, la caída del suministro eléctrico también afectó a las líneas 1, 3 y 5 del metro de Barcelona durante más de quince minutos. Según explicó un portavoz de Transportes Metropolitans de Barcelona (TMB), el metro dispone de varias subestaciones eléctricas, además de un sistema de alimentación duplicado que permitirla restablecer el fluido inmediatamente.

HOSPITALES. Cuatro hospitales, el Clínic, Esperança, Sant Pau y el Sagrat Cor tuvieron que suspender decenas de operaciones programadas de carácter no urgente debido al apagón. Durante más de tres horas se quedaron sin luz. Ante esta situación el Departamento de Salut puso en marcha un protocolo de emergencia y constituyó un comité de crisis para cubrir las posibles incidencias derivadas del fallo en el suministro eléctrico. En el Clínic la incidencia obligó a anular las cirugías mayores ambulatorias, las pruebas funcionales, las analíticas y los diagnósticos

por imagen. En cambio, se pudieron mantener con normalidad las intervenciones de críticos que fueron atendidas con generadores. Lo mismo pasó en el resto de centros que suspendieron aquellas intervenciones que no eran urgentes y aseguraron el resto de servicios con grupos electrógenos. Los episodios de urgencias ocurridos en las zonas de los centros afectados fueron derivadas a los hospitales del Mar, Bellvitge y Vall d'Hebron. En este último centro, se constituyó un gabinete de crisis para afrontar el apagón y se desprogramaron las cirugías de tarde no imprescindibles para redistribuir los recursos.

ASCENSORES. Sesenta y tres ascensores se quedaron atrapados a las 11 horas, cuando se produjo el apagón, lo que obligó a movilizar más de una quincena de equipos de bomberos, además de los que acudieron al incendio de la estación eléctrica de Maragall. Durante toda la mañana los servicios de emergencias se vieron desbordados por este tipo de llamadas de personas que se habían visto sorprendidos por el apagón y que habían tenido que ser rescatados.

GRANDES INFRAESTRUCTURAS. El apagón no afectó al servicio de Renfe, el aeropuerto y el puerto. En el aeropuerto durante todo el día el servicio se mantuvo con normalidad. En caso de avería eléctrica, el aeropuerto dispone de una central propia que garantizaría el suministro y permitiría mantener la plena actividad. El puerto también funcionó sin problemas, según explicó un portavoz de la Autoritat Portuària. El servicio de Renfe fue otra de las infraestructuras que no se vio afectada por el apagón. Todas las líneas trabajaron con normalidad. Las únicas afectaciones que causó la caída del suministro eléctrico se localizaron en las máquinas de venta de billetes, indicadores, es-

caleras mecánicas y ascensores de la estación de Sant. Por megafonía se avisaba a los viajeros de que no hicieran caso de los paneles indicadores porque no funcionaban bien.

COMERCIOS. Los comerciantes fueron uno de los colectivos más afectados por el apagón. Muchos ante la imposibilidad de poder atender y cobrar a los clientes —las cajas registradoras y los datáfonos no funcionaban—, bajaron durante horas sus persianas. Las pérdidas ya se cifran en millones de euros. La Confederació de Comerç de Catalunya anunció ayer que pedirá responsabilidades a la Administración por el apagón. Este organismo considera difícil cuantificar las pérdidas, aunque augura que serán elevadas. La dificultad de la cuantificación está en que no sólo deberá calcularse la cantidad de producto perdido, sino también los problemas de distribución, relación con el cliente. Del apagón sólo se salvaron las grandes superficies comerciales que cuentan con generadores.

ACTIVIDAD EMPRESARIAL. Despachos y pequeños talleres se quedaron a oscuras y sin poder funcionar. La actividad fue nula en las empresas que se vieron afectadas por el corte durante toda la jornada. Lo peor fue la desinformación, ya que las líneas telefónicas de Fecsa-Endesa estaban colapsadas y tampoco podían conectarse a Internet para conocer el alcance de la avería. En el interior de las oficinas se respiraba el calor de julio que se hizo insoportable por la ausencia de aire acondicionado. En grandes industrias de la Zona Franca se apreció un microcorte que afectó a las empresas robotizadas.

RESTAURANTES. Comidas frías y a la luz de las velas. Esta fue la imagen general en muchos restaurantes de la ciudad al mediodía. Ante la imposibilidad de cocinar platos calientes se sirvieron muchos bocadillos y recetas frías. Los establecimientos que disponían de terrazas, ayer las optimizaron al máximo, mientras que en el interior los comensales disfrutaron de un almuerzo con velas. Eso sí, cobraban en metálico, ya que los datáfonos no funcionaban. En determinadas zonas la mayoría de establecimientos tuvieron que cerrar sus puertas.

CAJEROS AUTOMÁTICOS. Sacar dinero de un cajero automático en las horas centrales del apagón fue misión imposible. Los cajeros situados en las zonas afectadas se quedaron fuera de servicio. En las entidades bancarias la actividad cesó por completo.

TELEFONÍA MÓVIL. Las comunicaciones a través de móvil se vieron también perjudicadas por el fallo del suministro eléctrico. La causa fue una avería en una instalación de Telefónica, situada en Horta, lo que provocó que 200 estaciones base de telefonía móvil dejaran de funcionar. Este fallo dejó sin cobertura a algunos usuarios, aunque Telefónica reiteró que "no había sido una afectación generalizada". El servicio de telefonía fija funcionó gracias a grupos electrógenos.

SERVICIOS DE ASISTENCIA. Una de las preocupaciones del Ayuntamiento fue el de asegurar que las personas con servicio de teleasistencia o movilidad reducida estuvieran bien. La falta de luz hacía que este colectivo quedara incomunicado, ya fuera por no disponer de ascensor o por no poderse comunicar por teléfono con el centro de teleasistencia. El Consistorio puso en marcha un servicio domiciliario para atenderlos. ●

Adif licita el túnel de Barcelona a los tres días del 'no' del pleno

FRANCESC PEIRÓN
| BARCELONA

Como estaba previsto, y al margen de la declaración antitúnel del pleno municipal, Adif —entidad empresarial adscrita al Ministerio de Fomento— abrió ayer la licitación del túnel del AVE que ha de conectar las estaciones de Sants y Sagrera por el centro de Barcelona. La decisión sobre la empresa o empresas que harán esta obra, que tiene un plazo de ejecución de 32 meses y un coste estimado de 246,2 millones de euros, se conocerá a finales de septiembre o principios de octubre. El Ayuntamiento, además, ha convocado para hoy la reunión para la constitución de la comisión de seguimiento de las obras del tren de alta velocidad en este tramo.

La maquinaria administrativa funcionó a su ritmo, tal como predijo el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, el pasado junio, y como insistió el alcalde Jordi Hereu el viernes. Sin embargo, estas dos decisiones casi ha coincidido con el hecho de que, sólo tres días antes, el pleno municipal aprobó a instancias de los tres grupos de la oposición una propuesta en la que se rechaza este recorrido que va por debajo de las calles Provença, Diagonal y Mallorca, por lo que va al lado de la Sagrada Familia, y se solicita ir a Madrid a negociar con la ministra Magdalena Álvarez, pese a que no existe una alternativa en la que todos estén de acuerdo.

El alcalde Jordi Hereu ya anunció, nada más consumarse este revés histórico para el equipo de gobierno local, que haría caso omiso puesto que, subrayó, este tipo de mociones carecen de valor jurídico. Hereu insistió en que, en otras ocasiones, se han formulado pronunciamientos de este tipo y su carácter ha sido testimonial, sin traducción a la realidad. El no lo dijo, pero de su discurso más de uno de se acordó de que el torero más afortunado, José Tomás, volvió a vestirse de luces precisamente en el albero de la ciudad antitaurina, según otra afamada declaración del pleno de la ciudad. CIU, PP y ERC insistieron en el respeto al juego democrático.

El acuerdo de licitar estas obras se tomó en el Consejo de Ministros del pasado 13 de julio. El consejo de

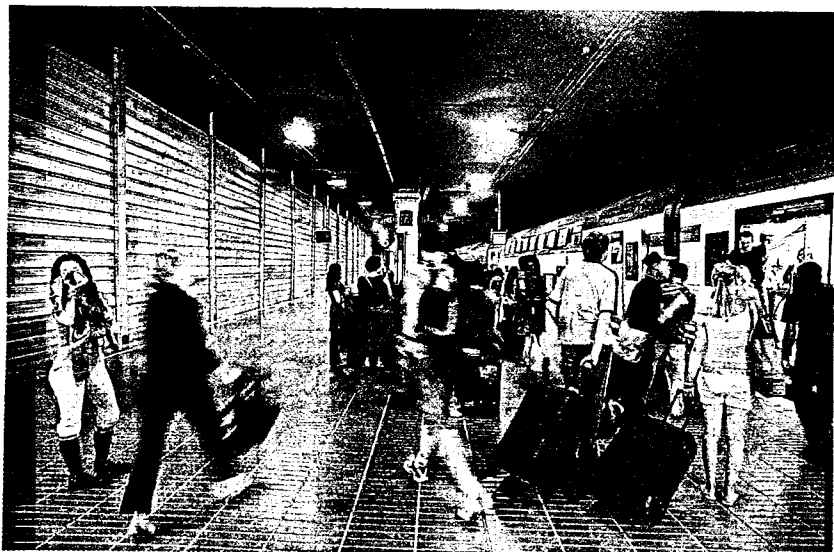


Imagen del pasado junio en la que se ven las obras en Sants, que ahora entran en su fase final de cara a octubre

administración de Adif, que se reunió ayer, no hizo más que llevar a la práctica ese acuerdo gubernamental. El tramo tiene 5,64 kilómetros. Los primeros 422 metros y los últimos 395 se realizarán mediante el sistema de falso túnel, mientras que los 4.823 restantes se construirán con el uso de una tuneladora. El encargo para la construcción y ensamble de este gran taladro ya inclui-

do en el pliego de condiciones de la licitación. El calendario establece que este encargo se produzca en noviembre. Los trabajos a cielo abierto del falso túnel arrancarán a partir de enero en el cruce de Navas de Tolosa con Mallorca. En este enclave es por donde entrará la tuneladora.

El proyecto también incluye los tratamientos del terreno necesario para garantizar al máximo la seguri-

dad. Entre éstos se cuenta el definido para el paso junto al templo expiatorio. Antes de que llegue allí la tuneladora —hay un margen de 19 meses: 12 para hacer la máquina, dos para transportarla y una para ensamblarla, más otros cinco para cubrir los casi dos kilómetros de separación—, se deberá construir una protección específica. Este blindaje dispondrá de una pantalla permeable de pilotes de 1,5 metros y unos 40 metros de profundidad. El proyecto acepta construir este escudo, aunque los técnicos de Adif han señalado que la posibilidad de causar daños al monumento es prácticamente nula, incluso sin la pantalla.

Una vez licitado el conocido como *túnel de la discordia*, a la línea de alta velocidad por Barcelona aún le queda otro tramo por licitar, el de continuación, el que va desde Sagrera hasta el nudo de la Trinitat. Fomento tiene previsto licitar estos cuatro kilómetros el próximo septiembre. De esta manera cumpliría su previsión de que finales de año esté todo adjudicado y en el 2008 pueda haber obras en todo el recorrido hasta la frontera francesa. ●

Renfe, la comisión y los críticos

■ La declaración del pleno municipal contra el trazado del AVE por Barcelona todavía seguirán hoy coleando. La convocatoria del Ayuntamiento de una reunión para constituirse la comisión de seguimiento de estas obras entre Sants y Sagrera, en la que participarán las tres administraciones —Adif, Generalitat y el propio Ayuntamiento—, junto con entidades vecinales y de comerciantes, será utilizado por la plataforma AVE pel Litoral para dejarse oír. Esta plataforma, que se arroga el derecho de ser la representante única de los vecinos, quiere que se cumpla el pronunciamiento forzado por los tres grupos de la oposición.

Unas horas antes, responsables de Fomento y de Renfe presentarán públicamente la reestructuración de horarios y servicios de las líneas de cercanías 1, 3, 4 y 7 por las obras de adaptación de Sants a la llegada de la alta velocidad.

Economía



El operador Vodafone recibe críticas por su estrategia en EE.UU.

PÁGINA 58

ESPAÑA ↑ 0,85% LONDRES ↑ 0,60% NUEVA YORK ↑ 0,67% PETRÓLEO ↑ 79,50 DÓLAR/EURO ↑ 1,3821 YEN/EURO ↓ 167,58

EL FUTURO DEL SUMINISTRO ENERGÉTICO, A DEBATE

Clos autorizará a Sonatrach a vender su gas sin limitaciones en España

Industria revoca de nuevo las cautelas impuestas por la CNE

El Gobierno argelino logra sus objetivos energéticos en España. El ministro de Industria, Joan Clos, prepara la autorización sin límites a Sonatrach para vender su gas, revocando de nuevo las cautelas impuestas para garantizar el suministro. Alemania e Italia han impuesto duras condiciones a sus suministradores.

MAR DÍAZ-VARELA

MADRID. - El ministro de Industria, Joan Clos, prepara la autorización plena y sin límites a Sonatrach para comercializar su gas en España. Esta decisión supone dar marcha atrás en las cautelas que se habían impuesto a un suministrador extranjero para garantizar el suministro energético.

Esta decisión se suma a la resolución adoptada el pasado jueves por la que se eliminan las condiciones que había impuesto la Comisión Nacional de la Energía (CNE) a Sonatrach para limitar su participación en el gasoducto Medgaz.

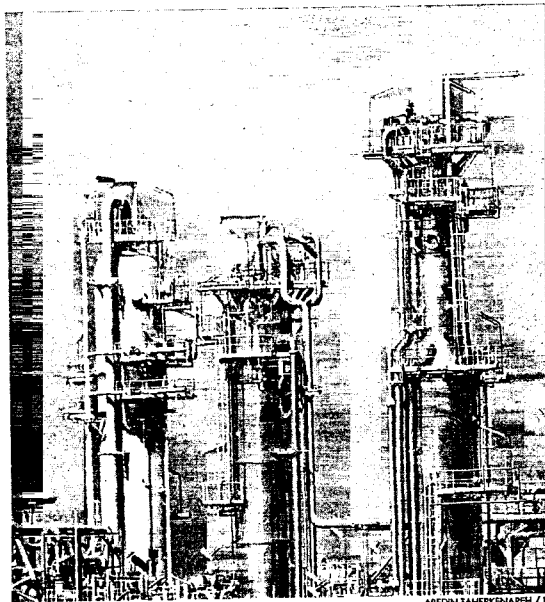
Ambas decisiones, que han ido vinculadas en el tiempo, han sido interpretadas por los expertos como parte de las negociaciones que mantiene el Ministerio de Industria con las autoridades argelinas para aumentar la participación española en Medgaz. Se da la circunstancia de que el gasoducto que entrará en funcionamiento en el 2009 y recorrerá España de sur a norte apenas tiene capital nacional -tras la decisión de SCH de vender su 28% en Cepsa y la opa que lanzarán Enel y Acciona sobre Endesa-.

El consorcio Medgaz, creado en el año 2001 para construir un segundo gasoducto que conecte Argelia con España, está participado por Sonatrach (36%), Cepsa (20%), Iberdrola (20%), Endesa (12%) y Gaz de France (12%), de acuerdo con la última reordenación de capital realizada el pasado mes de diciembre.

Esta participación accionarial va directamente ligada al volumen de

gas contratado. El nuevo gasoducto tiene una capacidad de 8 bcm/año, que representa la mitad del gas consumido en España. La empresa argelina tiene un contrato para la venta de 2,8 bcm/año, mientras que Cepsa e Iberdrola de 1,96 bcm/año cada una y Endesa y Gaz de France de 0,96 bcm/año cada una respectivamente.

El hecho de que Industria haya autorizado a Sonatrach a aumentar su participación accionarial hasta el 36% sin condiciones, de alguna manera dejaba sin efecto la restricción que había adoptado el propio ministerio el pasado mes de marzo limitando la capacidad de Sonatrach para comercializar su gas a 1 bcm frente a los 3 bcm inicialmente solicitados por el Gobierno argelino. Por esta razón, se ha optado por eliminar también las restricciones impuestas a la comercialización directa de su gas a los consumidores.



Vista general de un campo de extracción de gas

Según los expertos consultados, se ha decidido aplicar la fórmula de Francia, con la diferencia de que en España está liberalizado el acceso a las seis plantas regasificadoras. Esto ha causado inquietud en Gas Natural, que considera que se está autorizando una integración vertical del negocio que se niega al resto de los operadores nacionales. Tal como se explica, Argelia no sólo es el primer suministrador de gas de España -aporta un 32%, que puede aumentar a un 50% con Medgaz-, sino que

Alemania e Italia impusieron a Rusia y Argel la participación de empresas locales para garantizar el suministro

quiere llegar a los clientes finales, prescindiendo de operadores españoles y controlando además las infraestructuras de transporte.

Tal como explican fuentes gubernamentales, los contratos de abastecimiento de gas sólo pueden abordarse ya de Estado a Estado, dada la ausencia de una política energética común en Europa. Gazprom y Sonatrach son dos compañías estatales que tienen detrás a los gobiernos de Rusia y Argel.

Los técnicos del Ministerio de Industria llevan meses negociando las condiciones para garantizar una mayor presencia española en Medgaz. Ahora es el consorcio el que tendría que articular una fórmula para incrementar el peso de las empresas españolas en esta infraestructura básica. Hay que tener en cuenta que los equilibrios de poder en el consejo de administración de Medgaz eran diferentes cuando se inició el proyecto y han cambiado con la salida de BP y Total. •

Proyecto estratégico para el suministro

Los cortes de electricidad provocados por la escasez de gas durante el 2005 dieron un impulso decisivo de las autoridades españolas al proyecto Medgaz. Esta iniciativa de crear un enlace alternativo al gasoducto Pere Duran Farrel que enlazara España con Argelia vía Almería se convirtió, de la noche a la mañana, en estratégica. Además, coincidió con las presiones de Gazprom sobre Alemania, y la Unión Europea no puso trabas para convertirlo en un proyecto prioritario. El objetivo de las autoridades europeas era diversificar el suministro de gas procedente de Rusia. Para España, la entrada en funcionamiento de Medgaz permitirá equilibrar el aprovisionamiento de gas (actualmente el gas natural licuado representa el 75% y proviene por barco, mientras que el gas canalizado solo es el 25%). Este sistema está condicionado por la condición geográfica y las escasas conexiones con Europa, pero también supone una mayor inseguridad dado que el abastecimiento en ocasiones se ha visto alterado por el mal tiempo que ha impedido llegar a los barcos. Por ello se impulsó la creación de nuevos almacenamientos de gas, que Enagas tiene en construcción, y se impulsó Medgaz. La contrapartida es que aumentará la dependencia de Argelia, que podría pasar del 32% al 50% en el 2010.

miento de gas (actualmente el gas natural licuado representa el 75% y proviene por barco, mientras que el gas canalizado solo es el 25%). Este sistema está condicionado por la condición geográfica y las escasas conexiones con Europa, pero también supone una mayor inseguridad dado que el abastecimiento en ocasiones se ha visto alterado por el mal tiempo que ha impedido llegar a los barcos. Por ello se impulsó la creación de nuevos almacenamientos de gas, que Enagas tiene en construcción, y se impulsó Medgaz. La contrapartida es que aumentará la dependencia de Argelia, que podría pasar del 32% al 50% en el 2010.

INFRAESTRUCTURA QUE DONARÀ SERVEI A LES TERRES DE PONENT

La Generalitat licita la segona fase de l'aeroport d'Alguaire

◊ L'anunci arriba 10 dies després de l'adjudicació dels primers treballs

◊ El Govern invertirà 52,4 milions d'euros en l'equipament, que estarà llest el 2008

Segrià

DOLORS ORTÍN
ALGUAIRE

El Govern de la Generalitat aprovarà avui la licitació de la segona fase de les obres de l'aeroport de Lleida-Alguaire per un import de 23 milions d'euros. Aquesta segona i última etapa suposa la construcció dels edificis i les instal·lacions annexes de l'aeroport, com també de la terminal, amb l'objectiu que la infraestructura

ra pugui estar operativa el segon semestre del 2008. L'import de la licitació de la segona fase estava inicialment pressupostat en 27 milions d'euros.

L'anunci arriba 10 dies després que el Govern adjudiqués la primera fase de les obres a la unió d'empreses formada per les constructores Dragados i Obrum, encarregades de les obres del camp de vol i l'àrea d'estacionament per a avions. D'aquesta manera, els treballs de les dues fases s'iniciaran al final de l'estiu i s'executaran paral·lelament, ja que els seus terminis ronden els 14 i els 12 mesos, respectivament.

La construcció de l'aeroport de Lleida-Alguaire comportarà una inversió pública d'uns 52,4 milions d'euros als quals se n'hi sumaran 60 milions més procedents de la inversió privada. L'empresa concessionària serà la que s'encarregarà de complementar les obres aeroportuàries perquè la instal·lació funcioni a ple rendiment.

La pista de l'aeroport tindrà unes dimensions que permetran operar a

el projecte

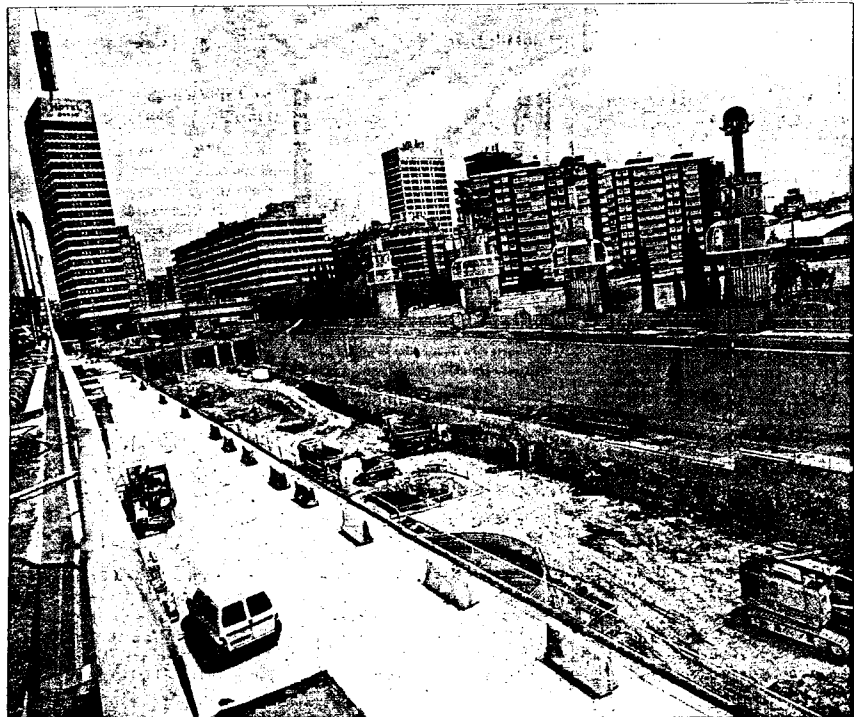
UNA TERMINAL PROVISIONAL

◊ Els equipaments aeronàutics que inclou la segona fase de les obres de l'aeroport de Lleida-Alguaire són una terminal provisional que permetrà agilitzar la seva obertura, un centre d'emissors i un edifici contra incendis. A tots aquests s'hi suma una central elèctrica, un sistema de llums d'aproximació, una estació de subministrament de combustible, un edifici de tallers i la urbanització del recinte. La terminal provisional, de 804 metres quadrats, comptarà amb un restaurant, un mòdul de serveis tècnics i un altre per al personal i serà substituïda per la definitiva, que construirà el gestor privat.

avions com els Airbus 320 i 321, de 150 places, i altres amb capacitat d'entre 70 i 80 places. Segons els càlculs de l'administració, està previst que passin anualment per aquestes instal·lacions 400.000 usuaris procedents de les comarques lleidatanes i també de la zona limítrofa amb Aragó, a més a més dels del món dels negocis i els turistes de neu i d'esport d'aventura, entre altres activitats.

MERCADERIES / Pel que fa al transport de mercaderies, la previsió ronda les 6.000 tones anuals, entre els serveis de paqueteria, missatgeria, productes peribles i terciaris. La intenció de la Generalitat és que aquest aeroport, el primer que construeix, actui al territori per proporcionar servei a particulars i al sector logístic.

El Govern ha encarregat un estudi de viabilitat econòmica per analitzar de manera detallada les possibilitats i potencialitats de la infraestructura que haurà d'estar acabat després de l'estiu. ■



►► Obres del pàrquing al costat mar de l'estació de Sants dins del projecte de l'AVE, la setmana passada.

CONSTRUCCIÓ DE LA LÍNIA D'ALTA VELOCITAT

El túnel Sants-Sagrera de l'AVE inicia el compte enrere

● Adif treu a concurs les obres, que començaran el gener del 2008

● El projecte té un cost de 246 milions i inclou la protecció de la Sagrada Família

migó des de la superfície. Entrat l'any i durant cinc mesos es construirà el mur permeable de columnes d'1,5 metres de diàmetre a tocar de la Sagrada Família.

RAMON COMORERA
BARCELONA

El procés constructiu del polèmic túnel de l'AVE que unirà les estacions de Sants i la Sagrera va iniciar ahir el compte enrere amb la convocatòria del concurs per escollir les empreses que realitzaran les obres. El consell d'administració del gestor d'infraestructures Adif va acordar licitar el projecte per un pressupost de 246 milions i un termini d'execució de 32 mesos. La decisió engega el procés formal per excavar la galeria de 5,6 quilòmetres que passarà per sota de les calçades dels carrers de Provença, Diagonal i Mallorca. I també sota la Sagrada Família.

El projecte inclou la gran pantalla de pilars de formigó de 240 metres

de llarg i 40 de profunditat que protegirà els fonaments del temple i que es construirà amb anterioritat a l'excavació. Adif escollirà a l'octubre la constructora, la qual, tot seguit, es posarà a treballar per encarregar la tuneladora que, començant per la Sagrera i acabant a Sants, perforarà el subsòl de l'Eixample durant la segona meitat del 2008. Acoblar una d'aquestes grans màquines, de 12 metres de diàmetre i 100 de longitud, suposa molts mesos de feina, segons expliquen els enginyers responsables de les infraestructures subterrànies.

Les obres començaran, no obstant, el gener de l'any que ve amb les tasques prèvies a la construcció dels dos curts trams dels extrems que es faran amb pantalles de for-

POUS DE LA TUNELADORA / A més dels dos pous d'introducció i extracció de la tuneladora, als extrems del túnel, se'n faran 12 més per a sortides d'emergència, cinc d'ells utilitzats així mateix com a pous de ventilació i dos més per bombar les aigües freàtiques.

La licitació d'ahir es produeix dues setmanes després que el Consell de Ministres aprovés la milionària inversió i quan han passat tan sols 72 hores del ple municipal en què l'oposició de CiU, PP i ERC va aconseguir aprovar una moció, enfront del bipartit en minoria del PSC i ICV, contra el traçat pel carrer de Mallorca. Adif preveu licitar després de l'estiu l'últim tram barceloní de l'AVE, el que unirà sota un calaix de formigó l'estació de la Sagrera amb el nus de la Trinitat. ■