RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data: 29-9-2007

Elaborat per CatPress serveis de comunicació

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

Hereu y la oposición hacen las paces para pactar infraestructuras

XAVIER CERVERA

El concejal de ERC Ricard Martínez consulta una cuestión del pleno municipal con Jordi Portabella

L.SIERRA/R.SUÑÉ | **BARCELONA**

Algo comenzó a cambiar ayer en el Ayuntamiento de Barcelona. Gobierno y oposición enterraron el hacha de guerra y demostraron que, cuando quieren, son capaces de ponerse de acuerdo. Tal y como adelantó ayer *La Vanguardia*, el pleno municipal aprobó por unanimidad, y a petición de CiU, la creación de una comisión especial, que se reunirá al menos una vez al mes, y que definirá qué infraestructuras necesita el área metropolitana de Barcelona. La prueba de que la cosa va en serio es que el mismo pleno, con insólita celeridad, nombró ya al presidente, el teniente de alcalde Ramon García Bragado, y el vicepresidente, el convergente Joaquim Forn, de esta comisión, que comenzará a trabajar dentro de pocos días.

"Nos estamos jugando la fortaleza del país. El viento sopla a favor, pero tenemos que remar para lograr los objetivos en todos los campos", dijo el alcalde Jordi Hereu. Tratándose de infraestructuras y servicios básicos, añadió Xavier Trias, promotor de la iniciativa, "hemos de ser capaces de sentarnos en una mesa para acercar posiciones o al menos discutir las discrepancias".

Antes, el pleno había aprobado, con la abstención del PP, una proposición del gobierno sobre cercanías. En ella se reiteran las propuestas del Plan de Cercanías del 2006, que preveía 6.000 millones en inversiones para duplicar el número de viajeros (de 160 a 320 millones) en el 2020.

El acuerdo no esconde, sin embargo, serias discrepancias. Trias se quejó del "engaño" de no avisar de los problemas que las obras del AVE acarrearían a la red de cercanías. Alberto Fernández (PP) –que vio cómo PSC, ICV y ERC rechazaban su proposición, que instaba al Ayuntamiento a reclamar auditorías sobre el estado de los servicios de suministros y transporte– insistió, más que en el traspaso de cercanías, en la exigencia de un servicio eficaz. Jordi Portabella (ERC) se quejó de que el "informe plano" del gobierno no citara las 1.400 paradas en los trenes este año, y Elsa Blasco (ICV) puso el acento en que 97 de cada 100 euros invertidos en ferrocarriles en los últimos años han ido al AVE. García Bragado aseguró que la alta velocidad será "la salvación" del sistema al liberar de tráfico de trenes regionales y largo recorrido los túneles.

Portabella denuncia graves retrasos en la construcción de centros de acogida y de residencias para la infancia y la adolescencia

La unanimidad se repitió en la aprobación de la proposición de ERC para agilizar la construcción de los equipamientos de atención a la infancia previstos en el convenio firmado con la Generalitat en el 2005. Jordi Portabella denunció que de seis instalaciones previstas sólo una está acabada y que en algunos casos el Ayuntamiento ni siquiera ha cedido el solar. El líder de ERC se quejó de que la atención a la infancia en situación de riesgo no sea prioritaria y destacó la desproporción entre los 3 millones dedicados este año para este capítulo y los 10 destinados a los sin techo.●

La bilbioteca maldita

■ Primero se desestimó su construcción en el Born para salvaguardar los restos del barrio arrasado en 1714. El Ayuntamiento encontró un solar para ella junto a la estación de França. En el 2002 se anunciaba para el 2005; pero ese año el estreno se situaba ya en el 2010. El tiempo pasa y en Barcelona no hay rastro de la biblioteca central urbana que ha de levantar el Ministerio de Cultura y gestionar la Generalitat. El Gobierno español no quería sorpresas –en forma de más restos de incalculable valor– y exigió la cesión del solar libre de cargas. Las excavaciones realizadas hasta 5,5 metros de profundidad demostraron que poca cosa hay que preservar y, por fin, el 1 de agosto, se enviaron todos los documentos a Madrid. "Sólo" falta que Cultura dé el OK, que se firme el convenio y que se inicien los trámites. Y la biblioteca, ¿cuándo?, preguntó ayer Jaume Ciurana (CiU). El primer teniente de alcalde, Carles Martí, no se atrevió a poner fecha. A juzgar por la maldición que arrastra este equipamiento, mejor no hacer pronósticos.

Adif adjudica la construcción de los túneles y la estación del AVE de Girona

A. F. SANDOVAL / S. OLLER | **GIRONA**

Los trabajos de construcción de los túneles de la línea del AVE y de la estación soterrada de Girona tendrán un plazo máximo de ejecución de 30 meses. Adif, el ente del ministerio de Fomento encargado de las infraestructuras ferroviarias, adjudicó ayer los contratos de construcción de los 3,64 kilómetros de túnel del AVE, del tramo urbano de 0,57 km entre la rotonda de Mas Gri y la calle Joan Torró y de la estación soterrada de Girona. El coste de las obras será de más de 297,6 millones. Adif también adjudicó el contrato de construcción del tramo de 7,48 km entre Borrassà y Figueres por valor de 77 millones más. Por su parte, el Ayuntamiento de Girona anunció ayer que antes de que empiecen las obras de los túneles se examinarán los edificios próximos a la traza subterránea del tren. Está previsto inspeccionar más de 600 edificios con un total de 2.000 pisos, sótanos y locales, así como 40 industrias y talleres y 13 edificios catalogados.●

GRAN BARCELONA

Guàrdia Urbana

La policia local presentarà els nous vehicles al passeig de Lluís Companys, coincidint amb les seves festes patronals.

Ple municipal de la capital catalana ▸ El consens

Pàgines 38 i 39 ▷▷▷

L'oposició avala els projectes de BCN per potenciar Rodalies

L'equip de govern obté el suport de CiU i ERC a la conversió de la xarxa de Renfe en metro regional

Acord unànime per crear una comissió que impulsi el desenvolupament de les infraestructures

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

L'actualitat política municipal de Barcelona va fer ahir un tomb inesperat després de la tensió de l'últim ple del mes de juliol, en què els tres partits de l'oposició (CiU, PP i ERC) van aprovar –amb el vot desfavorable de l'equip de govern en minoria (PSC i ICV-EUiA)– una proposta contra el pas de l'AVE pel centre de la ciutat. Només dos mesos més tard, en la primera sessió després de les vacances d'estiu, es va crear l'escenari oposat, marcat pel consens sobre els plans municipals de potenciació de Rodalies, i sobre el desenvolupament de les infraestructures de la ciutat.

El delicat joc de majories variables en què s'ha convertit el consistori va oferir aquest cop la seva versió més pactista, i les cinc formacions es van posar d'acord per oferir una imatge d'unitat poc habitual. Només l'abstenció del PP en una de les dues votacions clau va impedir que s'arribés a una unanimitat que semblava insòlita a mig any de les eleccions generals.

QUADRIPARTIT MUNICIPAL // Contràriament, CiU i ERC es van unir a l'equip de govern en un quadripartit que va recordar el que han format a l'àrea metropolitana. Els vots de convergents i republicans i l'abstenció popular van permetre aprovar una proposta del PSC i Iniciativa per Catalunya que legitima la feina del Comitè Coordinador de l'Operació Ferroviària de Barcelona (Cecofb) per mitigar els problemes en el servei derivats de les obres de l'AVE. El text reclama «aprofundir en les mesures d'intervenció immediata en cas d'incidències, revisió, vigilància i supervisió dels àmbits subjectes a les obres, així com en la informació al viatger».

També avala el procés que està a punt de fer-se realitat de traspàs de la gestió de Rodalies a la Generalitat, i el pla de conversió de la xarxa en un metro regional metropolità. Un projecte elaborat el gener del 2006 pel consistori i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), entitat presidida per l'Executiu català.

El document conjunt, que fa un diagnòstic de la situació deficitària prèvia al traspàs, quantifica en 6.052 milions d'euros la inversió per aconseguir l'objectiu de doblar la capacitat del servei (de 161 milions de viatgers el 2004 a 320 milions el 2020).

El consens va ser encara més rotund, tal com va avançar ahir aquest diari, en l'aprovació unànime d'una altra proposta presentada per CiU. En aquesta s'insta a crear una comissió integrada per tots els grups municipals que decideixi quines són les infraestructures prioritàries d'aquest mandat i elabori un pla de treball i d'execució.

El vot a favor de tots els grups va permetre que en el mateix ple s'acordés que la comissió –que es reunirà mensualment– la presideixi el tinent d'alcalde d'Urbanisme, Ramon García-Bragado. Joaquim Forn (CiU) en serà el vicepresident.

L'alcalde, Jordi Hereu, va destacar la importància d'evitar enfrontaments polítics en temes estratègics de ciutat. «Estem vivint un moment important de canvi de tendència per superar el dèficit d'infraestructures, al qual Barcelona aportarà l'eficàcia de la feina conjunta i l'acord», va assegurar.

FALTA D'INFORMACIÓ // Davant de tanta confraternització, l'oposició es va esforçar a matisar el seu vot favorable per distanciar-se de l'equip de govern. El líder de CiU, Xavier Trias, va lamentar la «falta d'informació prèvia» sobre els problemes de les obres de l'AVE i que no es prendran «mesures per minimitzar-les».

Alberto Fernández Díaz (PP) va qualificar de «decebedor» un informe presentat per García-Bragado sobre la metodologia del traspàs de Rodalies, mentre que Jordi Portabella (ERC) va denunciar la «pèrdua de credibilitat» davant dels ciutadans per les constants avaries sofertes els últims mesos. ■

JOAN CORTADELLAS

▸▸ Xavier Trias i Jordi Hereu se saluden abans de l'inici de la sessió plenària d'ahir.

El PP no veu aprovada la seva proposta i ERC colla ICV-EUiA

▸▸ El *bon rotllo* aparent del ple d'ahir es va trencar al no aprovar-se una proposta del PP sobre l'apagada del 23 de juliol. Hereu va acusar Fernández Díaz de «frivolitzar» sobre la crisi i aquest li va replicar que acabarà «fent bo» el seu predecessor, Joan Clos. ERC sí que va aconseguir aprovar la seva proposta per agilitzar la creació de sis centres d'educació especial infantil. Malgrat això, Portabella va carregar de nou contra ICV, a la qual també va responsabilitzar de la contaminació de la ciutat.

la sessió

PRIMER PLA A LA MARINA

NOU BARRI

➲ El ple d'ahir va aprovar definitivament el primer pla de millora urbana que s'executarà al nou barri de la Marina del Prat Vermell. En aquest espai ubicat entre la Zona Franca, la muntanya de Montjuïc i el port està previst que s'hi construeixin 10.000 vivendes a través de la transformació de sòl industrial en espai residencial i d'activitat econòmica (oficines i empreses). El projecte aprovat suposa l'edificació de 480 vivendes lliures i 443 de protegides. Hereu va destacar el moment «històric» i CiU va demanar més informació i consensuar les actuacions previstes amb el consell del districte al qual pertany el barri (Sants-Montjuïc), que està presidit pels convergents.

RENTA CORPORACIÓN

➲ La immobiliària Renta Corporación va tornar a ser protagonista per l'aprovació –gràcies als vots d'ERC– de la modificació del Pla General Metropolità (PGM) que li permetrà construir un edifici de sis vivendes en un solar de la Via Augusta, al barri de les Tres Torres. L'operació forma part del polèmic conveni segons el qual l'empresa va vendre al consistori, només tres mesos després d'haver-lo adquirit, el cos central de l'antiga fàbrica de Fabra i Coats, a Sant Andreu. L'oposició va criticar que la promoció no inclogui pisos de protecció per als veïns i que hagi suposat enderrocar un equipament històric.

CATÀLEG D'ARBRES

➲ El ple també va aprovar, en aquest cas per unanimitat, la creació d'una comissió ciutadana que actualitzi i impulsi el catàleg dels arbres i les plantes d'interès local de Barcelona.

Les millores a la segona ciutat catalana

Aprovat el soterrament de les vies de tren a l'Hospitalet

Foment reserva 340 milions d'euros per a les obres, que començaran el 2008

El projecte inclou la construcció d'una estació central a la Torrassa

XAVIER ADELL
L'HOSPITALET

El 2011 les vies de tren de l'Hospitalet passaran a la història. L'alcalde de la ciutat, Celestino Corbacho, va anunciar ahir que l'any que ve començaran les obres del soterrament de les línies C-2 i C-4 de Rodalies que ara incomuniquen uns barris amb altres. L'operació inclourà la construcció d'una gran estació central a la Torrassa, que actuarà com a intercanviador amb les línies 1 i 9 del metro.

Corbacho estava radiant quan ahir va revelar que el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán; el president del gestor d'infraestructures Adif, Antonio González, i el director de Renfe, Antonio Salgueiro, li havien confirmat personalment que Foment «ha autoritzat» la reserva de 340 milions d'euros per a emprendre les obres. Com a prova que el soterrament és imminent, l'alcalde va subratllar que els pròxims pressupostos de l'Estat «destinaran 40 milions d'euros» al projecte.

La desaparició de les vies començarà per la línia C-2 (la de Vilanova i la Geltrú), una actuació que es licitarà a finals d'any. El tram de túnel subterrani arrencarà al carrer de les Ciències i arribarà fins a la de la Glòria, a l'altura del centre cultural Tecla Sala, que posarà fi a la cicatriu que separa Bellvitge del Gornal. L'actuació, que serà possible gràcies a la construcció del túnel de l'AVE, inclou la reurbanització de l'espai alliberat pels rails.

Una mica més lent serà el procés administratiu del soterrament del tram de la línia C-4 (la de Vilafranca del Penedès) –entre el parc de les Planes i el carrer de la Glòria– i el de l'intercanviador de la Torrassa. El Ministeri de Foment preveu tenir-los redactats a finals d'aquest any, perquè puguin passar el vistiplau del Ministeri de Medi Ambient. Si superen el tràmit, «les obres podrien licitar-se durant el 2008», va assegurar Corbacho.

METRO REGIONAL // El soterrament de les vies i la construcció de l'estació de la Torrassa no només beneficiaran urbanísticament l'Hospitalet, que guanyarà sòl i eliminarà barreres. L'alcalde Corbacho va destacar que els usuaris de Rodaliés també hi sortiran guanyant perquè, amb les millores tècniques que s'introduiran al tram subterrani, Rodalies es convertirà «en un autèntic metro regional, amb trens cada sis minuts, una cosa que actualment és impossible». El suburbà convencional passa cada tres minuts.

L'únic tram de vies de la C-2 que no es podrà cobrir és el comprès entre La Torrassa i Santa Eulàlia, a causa de l'orografia de la zona. Una part –uns 300 metres– transcorrerà a l'aire lliure a prop del parc de la Torrassa i des d'aquell punt transcorrerà dins d'un calaix.

L'únic però del projecte serà que tornarà a posar mitja ciutat de cap per avall i a omplir-la de grues, tanques, restriccions i formigoneres quan encara estigui molt fresc el record de l'enorme impacte de les obres de l'AVE, que finalitzaran a l'octubre. Corbacho ho reconeix però assegura que el balanç final «serà positiu. El 2011 no hi haurà vies, tindrem un intercanviador i millorarà Rodalies». ■

75 ANYS DE L'ARRIBADA DEL METRO

L'Hospitalet de Llobregat o L'Ajuntament de l'Hospitalet i TMB han instal·lat fins avui a la plaça de Francesc Macià una exposició sobre els 75 anys de l'arribada del metro a la ciutat. Va ser aquest president de la Generalitat qui va inaugurar el 1932 la primera estació: Santa Eulàlia.

Expansión
Sábado 29 de septiembre de 2007

Catalunya

EL TRIPARTITO SE DA UN PLAZO DE DOCE MESES

El Govern reacciona y pacta impulsar el Cuarto Cinturón

M. MANCHÓN. Barcelona

Para el president José Montilla no hay ningún problema y la construcción del Cuarto Cinturón sigue los plazos previstos. Montilla insiste en que se trata de un proyecto cuya responsabilidad es del Gobierno central, pero entre los socios del tripartito existen diferencias. El líder de CiU, Artur Mas, lo puso de manifiesto durante el debate de política general, y ayer, en la votación de las resoluciones, el tripartito reaccionó acordando una iniciativa en la que se compromete a pactar el Cuarto Cinturón en los próximos "doce meses".

La condición que se dan los tres socios de gobierno es que se construya con el "mínimo impacto ambiental y el máximo respeto al territorio". Uno de los grupos más reacios, ICV, mostró su satisfacción por la iniciativa aprobada, que recoge la potenciación del transporte público, en paralelo a la infraestructura del Vallès.

Para CiU, que insiste en las dificultades internas del tripartito para acometer ese tipo de infraestructuras, la resolución de ayer carece de concreción. Pero los grupos de izquierda consideraron que se trata de un paso definitivo para sumar esfuerzos. La resolución se refiere al "proyecto de continuación de la Ronda del Vallès entre Terrasa y Granollers" y establece que en los siguientes doce meses "el Govern presentará las propuestas necesarias para resolver los problemas de movilidad de la segunda corona metropolitana". Esas propuestas –se añade– deberán incorporar "de forma integrada, actuaciones de viabilidad, ferroviarias, de tranvías, o bien de potenciación del transporte público".

El tripartito también suscribió una resolución sobre la línea de interconexión eléctrica con Francia, en la que apoya al mediador de la UE, el ex comisario europeo Mario Monti.

Morlán y el Túnel de Vielha

El Ministerio de Fomento estudia que los camiones y los vehículos de mercancías peligrosas puedan salir de la Val d'Aran por el viejo Túnel de Vielha y no por el nuevo, que se inaugurará "antes de la temporada de nieves", afirmó ayer el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán. El Síndic de Aran, Francesc Boya, presentó a Morlán esta propuesta, con la que se pretende paliar el efecto de una normativa de seguridad europea de 2006 que impide que el nuevo túnel tenga dos carriles de subida –para salir del valle– y uno de entrada, como estaba previsto. Mientras tanto, Adif adjudicó y licitó ayer obras y contratos del AVE hasta la frontera francesa por 417,14 millones de euros, entre ellos los túneles urbanos y la estación de Girona, por 278,62 millones.

Queda desierta la adjudicación de las estaciones de esquí de Espot y Port-Ainé

LLUÍS VISA, **Lleida**

El Instituto Catalán de Finanzas (ICF), el *banco* de la Generalitat, ha declarado desierto el concurso para gestionar conjuntamente las estaciones de esquí de Espot y Port-Ainé, ambas en la comarca del Pallars Sobirà. El motivo aducido por el ICF es que las dos ofertas presentadas incumplen alguno de los requisitos establecidos en el pliego de condiciones.

El plazo para la presentación de ofertas acabó el 21 de septiembre. El ICF, dueño de las dos estaciones, recibió dos propuestas: una de Suport Group Consultor, formada por ayuntamientos y empresarios de la zona, y otra de Inversions Meridiana. Al no haberse podido adjudicar el concurso por "imprecisiones técnicas", el organismo de crédito abrirá un procedimiento negociado para intentar llegar a un acuerdo con los grupos interesados.

El Gobierno catalán ha manifestado su firme voluntad de que las instalaciones de Espot y Port-Ainé estén abiertas coincidiendo con el estreno de la temporada de esquí. Para salvar el estancamiento provocado por la falta de un gestor, el ICF ha ofrecido a Pallars Industrial, antiguo propietario de Port-Ainé, que se haga cargo del mantenimiento de la estación hasta que se adjudique al nuevo gestor. La oferta realizada asciende a 400.000 euros por dos meses. Asimismo, se ha hecho a esta sociedad una oferta de 1,5 millones de euros para adquirir los activos que no fueron subastados: mobiliario, equipo informático y maquinaria.

Josep Maria Ayala, consejero delegado del ICF, señaló que la aceptación de las dos ofertas por el anterior propietario de Port-Ainé permitiría reincorporar al personal de mantenimiento de la estación para ponerla en condiciones y atender las deudas del concurso de acreedores.

Las vías de Renfe en L'Hospitalet serán soterradas en cuatro años

EFE, **Barcelona**

Las vías de Renfe de las líneas de Cercanías que actualmente atraviesan y dividen la ciudad de L'Hospitalet estarán soterradas dentro de cuatro años, según anunció ayer el alcalde, el socialista Celestino Corbacho, quien añadió que el próximo año comenzarán las obras de soterramiento de una de las líneas.

El proyecto, que depende del Ministerio de Fomento, cuenta con un presupuesto de 340 millones de euros y también prevé la construcción de una estación intercambiadora en el barrio de La Torrassa.

Según Corbacho, el primer paso será la construcción de un túnel para soterrar la línea C-2 de Cercanías (la que va a Vilanova), que discurrirá entre la calle de las Ciències y la avenida de Josep Tarradellas.

Adjudicados los dos túneles del AVE que cruzarán la ciudad de Girona

La obra fue licitada por 388 millones, pero la oferta ganadora es de sólo 278 millones

FRANCESC ARROYO, **Barcelona**

El serial del AVE de Madrid a Francia cerró ayer su penúltimo capítulo y uno de los más difíciles. Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) adjudicó los túneles que cruzarán Girona y la conexión final entre Borrassà y Figueres. El conjunto de las obras adjudicadas suma un importe de 417 millones de euros. Las correspondientes al paso por Girona han sido para una unión temporal de empresas en la que figuran Fomento y Dragados, entre otras. El coste de salida era 388 millones de euros, pero el final suma 278 millones. El plazo de ejecución es de 30 meses.

El paso de la alta velocidad por la ciudad de Girona supondrá dos cosas: una nueva estación, en buena parte soterrada, y la desaparición del viaducto del tren que cruza la ciudad de norte a sur dividiéndola de forma drástica. La obra consta de dos túneles, que se harán con tuneladora, y un tramo soterrado entre pantallas (construcción de los refuerzos laterales y cubrimiento posterior).

La suma de los túneles y la estación da una longitud de 3,64 kilómetros. Los dos túneles miden 1.297 metros y 1.564 metros. A esto hay que añadir un tramo entre la calle de Joan Torró y la rotonda Mas Gri de 0,57 kilómetros, también soterrado. Además, se incluye el encauzamiento de tramo de 781 metros en el río Güell y la reposición de servicios urbanos que se vean afectados, desde colectores a tuberías de abastecimiento de energía o agua.

Las obras del túnel serán efectuadas por una UTE (unión temporal de empresas) integrada por dos de las principales constructoras españolas, Fomento y Dragados, además de Tecsa y Copisa. La oferta presentada es notablemente inferior a la de licitación y la reduce en más de una cuarta parte. Los 388 millones de euros se han quedado, al final, en 278,6. La obra tiene que estar terminada en un plazo máximo de dos años y medio.

Acceso a Figueres

Además del tramo de Girona, Adif adjudicó ayer otro tramo de 7,48 kilómetros que hará que la vía llegue hasta Figueres. El importe de esta parte es de 77 millones de euros y la UTE ganadora está formada por Sacyr, Cavosa y Scrinser. El plazo de ejecución es de 20 meses. El trazado incluye la construcción de cinco viaductos. El primero de ellos, en el acceso sur a Figueres, es de 55 metros. El segundo cruzará la riera de Alguema y tendrá 240 metros de longitud. Hasta 100 metros medirá el puente sobre el Rec d'Aragal, y el que salvará el río Manol será de 130 metros. Un último puente sobre la riera de Figueres tendrá 35 metros de longitud.

Con estas adjudicaciones no queda ya en estudio ningún tramo del trazado hasta Francia (con la única excepción de la estación de la Sagrera). Lo que sí faltará es la adjudicación de varios tramos ya licitados, entre los que destaca el túnel que debe cruzar Barcelona entre las estaciones de Sants y la Sagrera. El Ministerio de Fomento se ha comprometido a que esté adjudicado antes de final de año, de modo que las obras puedan empezar a principios de 2008. Los otros tramos pendientes de adjudicación son la entrada y salida de Girona y el Montcada-Mollet.

Girona, bajo el viaducto ferroviario. / PERE DURAN

El Adif revisará 600 edificios en las inmediaciones del trazado ferroviario

XAVIER PI, **Girona**

El Adif revisará unos 600 edificios de Girona situados en el área de influencia del trazado subterráneo del AVE. Así lo establecen las bases del concurso para efectuar las inspecciones, que el administrador ha hecho llegar al Ayuntamiento de la ciudad. El Adif prevé la inspección de 557 fachadas, que incluyen cerca de 2.000 pisos y locales comerciales, 19 industrias, 21 talleres y 13 edificios singulares. Otros propietarios que no estén incluidos en las previsiones y lo deseen, también podrán solicitar a la adjudicataria que les revise sus edificaciones.

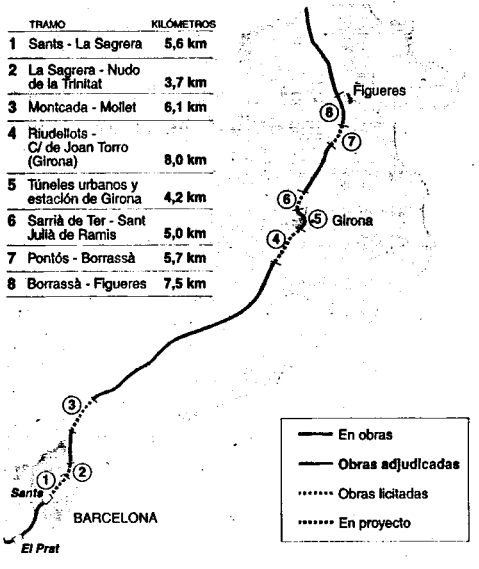
La voluntad del Adif es garantizar la seguridad de los inmuebles cercanos al túnel de la alta velocidad, que cruzará Girona por el subsuelo de la ciudad. Para estas inspecciones, el administrador calcula invertir cerca de 1,3 millones de euros.

Se trata, con todo, de cifras provisionales, puesto que la revisión de los edificios se adjudicará a una empresa mediante concurso. Según anunció ayer el edil de Urbanismo de Girona, Joan Pluma, se prevé que el encargo sea una realidad en las próximas semanas. Será entonces cuando la empresa ganadora del concurso haga un estudio para determinar qué edificaciones es necesario revisar exactamente.

Las previsiones iniciales del Adif incluyen una inspección aleatoria del 30% de los edificios situados en la zona de afectación de los túneles.

Línea de alta velocidad entre Barcelona y la frontera

	TRAMO	KILÓMETROS
1	Sants - La Sagrera	5,6 km
2	La Sagrera - Nudo de la Trinitat	3,7 km
3	Montcada - Mollet	6,1 km
4	Riudellots - C/ de Joan Torro (Girona)	8,0 km
5	Túneles urbanos y estación de Girona	4,2 km
6	Sarrià de Ter - Sant Julià de Ramis	5,0 km
7	Pontós - Borrassà	5,7 km
8	Borrassà - Figueres	7,5 km



Fuente: Adif EL PAÍS

Para informar a los afectados, el Ayuntamiento de Girona y el Adif abrirán una oficina a finales de octubre. En ella, los propietarios podrán conocer al detalle cómo se harán las revisiones de los edificios, talleres y locales comerciales e industriales. Todas las inspecciones de inmuebles serán previas al inicio de la obras de los túneles del AVE. "Si no se han hecho las revisiones, no empezarán los trabajos de los túneles", afirmó Pluma.