



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 9-10-2007

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

LA ENERGÍA QUE VIENE (IV)

EL SEGUNDO PLAN DE ASIGNACIÓN CONDICIONA LAS ESTRATEGIAS DE LAS COMPAÑÍAS

Los ahorros de una energía limpia

Las empresas más contaminantes deberán asumir en sus cuentas los crecientes costes derivados de los derechos de emisión de dióxido de carbono, un tema que EXPANSIÓN analiza en el cuarto capítulo de su serie sobre fuentes renovables.

EXPANSIÓN, Madrid

Contaminar el medio ambiente será cada vez más caro, sobre todo, para las compañías eléctricas que no sepan cambiar los procesos de generación de energía hacia unos modelos menos contaminantes, basados en las fuentes limpias, como el viento, el sol y el agua, cuyas emisiones de dióxido de carbono (CO₂) son casi nulas.

La creciente preocupación por las consecuencias sociales, económicas y ambientales del cambio climático repercutirá en mayor medida en el sector del transporte (que aún no está incluido en el mercado de emisiones creado por la Unión Europea), la energía y la industria, que tendrán que asumir el incremento del precio de los derechos de emisión. De acuerdo con la primera fase del Plan Nacional de Asignación de derechos de emisión (PNA), correspondiente al periodo 2005-2007, los costes externos que representará acudir al mercado de emisiones eran casi insignificantes, ya que se establecían subvenciones gratuitas para determinados sectores, que ascendían a 86 millones de toneladas de CO₂, es decir, el 85% de los costes de las emisiones.

Reparto

Sin embargo, el segundo reparto para el próximo quinquenio sólo subvencionará hasta un límite de 54 millones de toneladas, que apenas cubrirá el 60% de las emisiones. En total, el segundo PNA, cuyo coste máximo asciende a 3.000 millones de euros hasta 2012, asignará 761,25 millones de derechos, lo que equivale a 144,25 millones de toneladas anuales en cinco años, "un 76,1% de las emisiones que tuvieron las empresas afectadas en 2005", según el real decreto. El objetivo del recorte es acercar España a los límites impuestos por el Protocolo de Kioto. El acuerdo internacional establece un incremento máximo de las emisiones del 15% frente a los niveles de 1990, mientras que el año pasado, el aumento se situó en el 48%, frente a los niveles de 1990, considerado el año base.

La menor asignación anual repercutirá sensiblemente en las cuentas de las empresas y en sus estrategias de crecimiento, en tanto que la mayoría de las

El reparto de la contaminación

(En millones de toneladas de CO₂)

Sector	Asignación promedio anual* 2005-2007	Asignación promedio anual** 2008-2012
Instalaciones de combustión con potencia > 20 MW	131,63	87,93
Refinerías de hidrocarburos	15,25	16,13
Instalaciones para producción de acero	11,23	12,19
Fábricas de clínker	29,91	31,29
Cemento	27,53	29,01
Cal	2,45	2,27
Vidrio	2,24	2,20
Tejidos y tejidos	4,77	4,29
Total sectores comercio	178,88	144,25

Fuente: Ministerio de Medio Ambiente



compañías tratará de trasladar al usuario el extra coste que representará acudir al mercado de emisiones. Además, en el caso de sobrepasar el límite asignado, las compañías deberán pagar una multa que para este periodo alcanza 100 euros por tonelada de CO₂.

Por todo ello, se prevé que la factura suba entre un 1,5% y un 2%, ya que este sector contará con 32 millones de toneladas menos que en el periodo anterior, hasta 54,3 millones. De esta asignación, 32 millones de toneladas corresponden a las centrales peninsulares, 14 millones a las de ciclo combinado de gas y 7,6 millones

a las centrales extrapeninsulares.

Esta industria deberá hacer especial hincapié en la incorporación de tecnologías limpias en los procesos

Los gastos derivados del cambio climático

En España, la energía eólica asumirá un coste externo de 0,2 céntimos de euros por kilovatio producido

de producción, ya que, según la Comisión Europea, la generación de electricidad mediante tecnologías basadas en el carbón tiene unos

costes externos especialmente elevados, entendiendo por costes externos el impacto que una determinada actividad tiene sobre un grupo de personas, la salud,

La generación de electricidad a partir del carbón tendrá un gasto externo de entre 3 y 15 céntimos

de las construcciones, los ecosistemas y el calentamiento global.

Según los expertos de la Comisión, la energía con

menores costes externos en todos los sentidos es la eólica, ya que el gasto de las empresas que apuestan por esta tecnología se sitúa entre cero y 0,25 céntimos de euro, mientras que el de la energía basada en carbón se sitúa entre 2 y 15 céntimos, dependiendo de cada país. Por su parte, el extracoste que deben afrontar los productores de electricidad a partir del gas se sitúa entre 1 y 3 céntimos por kWh.

En cuanto al mercado energético nacional, Bruselas considera que España será el Estado que mayores externalidades deberá afrontar en la producción de energía a partir de la bioma-

sa, entre 3 y 5 céntimos; mientras que, en Reino Unido, este coste asciende, como máximo, a 0,8 céntimos. La electricidad procedente del carbón asumirá un coste externo medio, que la CE sitúa entre 5 y 8 céntimos, y el de la energía eólica en 0,2 céntimos. Por su parte, la energía generada a partir del hidrógeno en países como Francia, Italia y Noruega, apenas soporta unos costes de entre cero y 1 céntimo de euro, según el estudio de la Comisión.

Mañana: Captulo V
(Fin de la serie)
Las fuentes renovables

El diccionario de la bolsa de CO₂

¿Qué es el Plan Nacional de Asignación? Es el documento que fija el reparto por sectores e instalaciones y los criterios para asignar las emisiones de dióxido de carbono a cada empresa.

¿Cuáles son los sectores afectados? La directiva europea de comercio de emisiones fija como industrias sujetas a este mecanismo para cumplir el Protocolo de Kioto a las eléctricas, las refinerías de petróleo, cementeras, siderúrgicas, papeleras y productores de cerámica y vidrio. Además, se incluye cualquier empresa que tenga una instalación de cogeneración de combustión que emita CO₂.

¿Cómo se solicitan los derechos para contaminar? Las instalaciones tienen

que pedir a las autonomías una autorización de emisión de gases de efecto invernadero, considerando sus emisiones reales antes de la fecha límite impuesta por el Ministerio de Medio Ambiente. Las alegaciones de las empresas al segundo PNA se cerraron el pasado 25 de septiembre. Los derechos de las nuevas instalaciones se conceden por orden de petición. En caso de que sobren, se subastan.

¿Cómo se realiza la asignación? El reparto de emisiones contaminantes de la industria se realiza en función de las emisiones registradas por dicha actividad el año anterior. También se tienen en cuenta la capacidad de producción, el peso de las emisiones de cada instalación sobre el total del sector y la capacidad de internalizar el coste.

¿Qué ocurre con las reservas? El plan reparte un número determinado de emisiones, que en el segundo periodo alcanza 144 millones de toneladas de CO₂ al año. Para este periodo, el número de emisiones que se reserva el Ejecutivo para garantizar la igualdad entre las instalaciones existentes y los denominados nuevos entrantes asciende del 1,84% hasta el 5,42% sobre el total de los derechos. Esta reserva representa 7,8 millones de toneladas.

¿Qué pasa con los derechos que no se utilizan? Los derechos asignados a instalaciones cuyas autorizaciones se extingan pasan automáticamente a la reserva de los nuevos entrantes.

¿Qué pasa cuando se supera el límite de asignación? Las empresas

que se exceden en su derecho a contaminar deberán pagar una multa de 100 euros por cada tonelada de CO₂ de más. Además, su pago no les exime de cumplir su límite al año siguiente.

¿Cómo afecta esta situación al sector eléctrico? El reparto de derechos a las compañías energéticas depende de que sean centrales de carbón o de ciclo combinado.

¿Cuántos derechos tienen las eléctricas? El segundo plan reparte entre las eléctricas 54,3 millones de toneladas de CO₂ al año. De éstas, 32 millones corresponden a las centrales peninsulares, 14 millones a las de ciclo combinado y de gas, y el restante a las plantas extrapeninsulares.

Las marcas más beneficiadas

Smart
Fortwo

Marca	Impuesto matriculación	Impuesto ecológico	Diferencial*
Smart	7,00%	2,41%	-4,59
Honda	11,58%	7,44%	-4,34
Renault	7,24%	4,40%	-2,84
Peugeot	7,34%	5,90%	-2,44
Citroën	7,17%	4,81%	-2,36
Santana	7,00%	4,75%	-2,25
Skoda	7,09%	5,19%	-1,90
Fiat	7,10%	5,37%	-1,72
Ford	7,20%	5,59%	-1,61

(*) En puntos porcentuales.

Tipo medio que pagará cada marca basado en la media ponderada de los vehículos vendidos entre julio de 2006 y junio de 2007.

y las más perjudicadas



Marca	Impuesto matriculación	Impuesto ecológico	Diferencial*
Suzuki	7,21%	10,47%	2,75
Ferrari	12,00%	14,75%	2,75
Rolls-Royce	12,00%	14,75%	2,75
Maserati	12,00%	14,75%	2,75
Hummer	12,00%	14,75%	2,75
Aston Martin	12,00%	14,75%	2,75
Jeep	11,69%	14,44%	2,75
Tata	9,22%	11,97%	2,75
Bentley	12,00%	14,75%	2,75

Fuente: Faconauto

SMART Y HONDA SACAN PARTIDO DEL NUEVO IMPUESTO DE MATRICULACIÓN ECOLÓGICO

Coches verdes y baratos

A partir de enero, el tipo medio que pagarán los automóviles pasará del actual 8,3% al 7,3%. Las marcas de superlujo y con todoterrenos en su gama serán las más castigadas.

ALMARIÓN, Madrid

Los conductores ya pueden echar cuentas para saber si les conviene esperar a enero para adquirir su automóvil y beneficiarse del nuevo impuesto de matriculación o comprarlo para pagar menos. Si el plan es adquirir un modelo de Suzuki, Tata o SsangYong o alguno de los lujosos bólidos de Ferrari, Aston Martin o Maserati, no hay dudas: lo mejor es ir ya al concesionario. En tres meses, sus coches pagarán, de media, 2,75 puntos porcentuales más de impuesto (ver cuadro), según un estudio elaborado por Faconauto, la asociación de concesionarios.

Por el contrario, a los compradores de Smart, Honda, Renault, Peugeot o Citroën les compensa esperar, ya que los modelos de estas marcas pagarán, de media, menos de un 5%, frente a más del 7% actual.

En general, la nueva tasa, que se basará en las emisiones de

Las firmas están adelantando ya el ahorro que obtendrán sus clientes en enero

dióxido de carbono (CO₂), castigará a los monovolúmenes y todoterrenos con una subida del impuesto de 21 y 29 puntos porcentuales, de media, respectivamente.

Por el contrario, los microcoches (como el Citroën C2 o el Fiat Panda) pasarán de pagar un tipo medio del 7% al 2,8%, mientras que los utilitarios, tipo Renault Clio o Seat Ibiza, tendrán un gravamen medio del 4,1%, por el 7,1% actual.

En total, más de un 70% de vehículos pagarán menos a partir de enero. En concreto, el tipo medio del mercado pasará del 8,3% actual al 7,3%.

Para evitar distorsiones en la demanda hasta finales de diciembre, algunas marcas de coches ya están adelantando el ahorro que obtendrán sus clientes por el cambio en el impuesto de matriculación.

Pese a todos, el sector espera que, en el último trimestre, las

ventas se desaceleren más que en los nueve primeros meses del año porque muchos conductores esperarán a 2008. Faconauto estima que las ventas caerán un 3,8%, frente a su anterior previsión de un retroceso del 2,3%.

Trazos

La nueva norma fija cuatro tramos basados en las emisiones de los coches: uno exento para los que emitan menos de 120 gramos de CO₂ por kilómetro; un tipo del 4,75%, para los que expulsan entre 120 y 160 gramos; otro del 9,75% para los de entre 160 y 200 gramos; y, por último, uno del 14,75% para los que emitan más de 200 gramos.

Faconauto ha calculado el tipo impositivo medio que pagará cada marca basándose en una media ponderada de los coches que vendieron entre julio de 2006 y junio de 2007.

La Sagrada Familia se queja de que el AVE le restará visitas

El arquitecto jefe del templo augura todo tipo de desgracias por las obras del túnel

BLANCA CIA, Barcelona

Jordi Bonet, arquitecto jefe de la junta constructora de la Sagrada Familia, dibujó ayer un tenebroso panorama del impacto del trazado del tren de alta velocidad en las obras de Gaudí que están a su paso: la Pedrera y el propio templo de la Sagrada Familia. Y añadió un dato: que la construcción del muro pantalla entre el túnel y la fachada de la calle de Mallorca les restará visitantes. Es decir, les causará un perjuicio económico directo.

Este año han visitado la Sagrada Familia 2,8 millones de personas. Muchos días el promedio ha sido de 10.000, un ritmo de visitas, y consecuentemente de ingresos, y consecuentemente de ingresos, que peligrará cuando se construya el muro pantalla previsto por el Ministerio de Fomento para aislar los cimientos del templo de la fachada de la Glòria del túnel del tren de alta velocidad que transcurrirá bajo la calzada de la calle de Mallorca. Así lo manifestó Jordi Bonet, arquitecto jefe de la Sagrada Familia, en una conferencia en Tribuna Barcelona: "La construcción de esa pantalla bloqueará las obras del templo y las visitas, algo que también perjudica a la ciudad".

La Sagrada Familia mantiene una postura beligerante con el trazado del AVE y la semana pasada presentó un recurso contencioso administrativo que persiga paralizar el proyecto entre Sants y la Sagrera, actitud que no es compartida ni por las administraciones ni por el sector financiero y económico de la ciudad, lo que ayer se dejó notar en la composición del público que asistió al debate. Por ejemplo, del consistorio asistieron tres ediles, dos de CiU y uno del PP, formaciones que ahora se oponen al trazado por el centro de Barcelona. También estaba —y participó— un histórico de Convergència Democràtica de Catalunya (CDC), Josep Esparr Ticó, miembro activo de algunas iniciativas contra el trazado del AVE.

Respecto a las razones del re-

chazo al trazado, Bonet insistió en que es necesario proteger el patrimonio cultural que representa el legado de Gaudí: la Pedrera y la Sagrada Familia. Ambas, según Bonet, corren peligro con la excavación del túnel. Algo que, según el arquitecto jefe del templo, no ha sido detectado por los técnicos y geólogos del Adif porque no han hecho bien las prospecciones del terreno: "Las han hecho cada 100 metros y no cada 20". Según Bonet, es como si Fomento hubiese decidido hacer experimentos con el AVE a su paso por Barcelona. Y les acusó de otra falta: de no haber calculado la carga que tendrá la Sagrada Familia cuando "crezca y la fachada de la Glòria soporte 40.000 toneladas". El arquitecto jefe del templo también ve problemas de seguridad en los cimientos del inmueble de pisos que hay frente a la Sagrada Familia. "Además, esa casa algún día desaparecerá", añadió. Se refería a los planes que abriga el mismo de continuar con la prolongación del templo por encima de la calle de Mallorca.

"Si se construye el túnel, se producirán movimientos de asentamiento que afectarán a las bóvedas del templo y se podrán caer pedazos. ¿y entonces qué?, ¿nos culparán a nosotros si alcanza a alguna persona?", inquiría Bonet en su intervención, que cerró refiriéndose a la "peligrosidad" de las obras del AVE y señalando que el "riesgo cero" sólo se alcanzará si no se hace el túnel.



Asamblea de trabajadores de Correos de la Sagrera. / EDU BAYER

Protestas en Correos

MAIOL ROGER, Barcelona
Unos 150 trabajadores de Correos de la planta de la Sagrera cortaron ayer durante 30 minutos el tráfico en el puente de Bach de Roda de Barcelona. Reclaman mejoras ante el traslado de la plantilla a los centros de la Zona Franca y L'Hospitalet, ya que las instalaciones de la Sagrera serán demolidas por la construcción de la estación del AVE.

Los trabajadores demandan "un medio de transporte hasta la futura sede y una compensación por las horas perdidas en el nuevo trayecto", señala el delegado de la UGT Rubén Valdés. En una reunión celebrada ayer por el comité y la empresa no se llegó a ningún acuerdo, aunque las dos partes se citaron para el próximo día 10. Los sindical-

tos esperan recibir propuestas de Correos, ya que hasta ahora la dirección sólo ha pedido "una rebaja de condiciones de los trabajadores". Si el día 10 no se llega a un acuerdo, las movilizaciones continuarán y se podría "llegar a la huelga", aseguró Valdés. "Hasta ahora sólo se han convocado acciones en las horas de descanso, para no entorpecer el servicio público", declaró el sindicalista.

Hoy se cumple la sexta jornada de movilizaciones. Los empleados del turno de mañana tienen previsto volver a cortar el tráfico en el puente de Bach de Roda. Por la tarde y la noche los trabajadores bloquearán el acceso de camiones a las instalaciones. Esta acción no se realizó ayer a causa de la lluvia.

El alcalde de Lleida reclama a Fomento recuperar el tercer carril del túnel de Vielha

LL. VISA, Lleida

El alcalde de Lleida, el socialista Àngel Ros, reclamó ayer al Ministerio de Fomento un esfuerzo para recuperar el tercer carril en el túnel de Vielha, que está a punto de inaugurarse. La decisión de Fomento de modificar el proyecto original y de dejar la galería con sólo dos carriles en cumplimiento de una normativa europea sobre seguridad ha desencadenado un aluvión de críticas, principalmente de los usuarios y autoridades de la Val d'Aran. Ros destacó la importancia que tiene esta infraestructura para el desarrollo de la provincia. "Creo que se ha de hacer el esfuerzo que sea necesario para que el nuevo túnel tenga tres carriles sin infringir la legalidad", señaló.

El alcalde dijo que la carretera N-230, que comunica con el sur de Francia por el valle de Aran, es una vía clave si se tiene en cuenta que el tramo entre Lleida y Sopena se convertirá en una autovía que comunicará con el futuro aeropuerto de Alguairre a la altura de esta población. "No tendría ningún sentido que el nuevo túnel de Vielha tuviera dos carriles", añadió Ros.

El presidente de la Diputación de Lleida, el republicano Jaume Gilibert, confía en que se reconsidere la decisión. De lo contrario, propondría formar un frente en defensa del tercer carril.

Denunciada la juez Ingelmo por impedir que un testigo declare en catalán

PERE RÍOS, Barcelona

La Asociación de Juristas en Defensa de la Lengua Propia ha denunciado ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC) a la magistrada Ana Ingelmo por impedir el pasado día 4 que un testigo declarase en catalán en el juicio por el caso del crimen del joven de Berga Josep Maria Isanta. La juez consideró que debía prevalecer el interés de un acusado, que dijo no comprender el catalán, por encima del derecho del testigo a declarar en esa lengua.

Los juristas creen que Ingelmo pudo cometer una falta muy grave por "ignorancia inexcusable" en el cumplimiento de sus funciones. Lo más probable es que el TSJC no se pronuncie sobre esa denuncia hasta que lo haga el Consejo General del Poder Judicial. El vocal Alfons López Tena solicitó del pleno que se expediente a Ingelmo, que se comuniquen los hechos al fiscal por si hubiera delito y que el Ministerio de Justicia le retire a la juez la Cruz de Sant Raimundo de Penyafort, que se le impuso el pasado 21 de septiembre.

El juicio del caso prosiguió ayer con la declaración de un testigo, quien aseguró que los Mossos d'Esquadra le obligaron a someterse a la prueba de alcoholometría cuando trasladada al hospital a unos heridos en los hechos.

Medio Ambiente autoriza la construcción de nuevos accesos viarios y ferroviarios al puerto de Barcelona

EL PAÍS, Barcelona

El proyecto de accesos ferroviarios y viarios al puerto de Barcelona recibió ayer la declaración de impacto ambiental favorable del Ministerio de Medio Ambiente. Era el trámite que faltaba para iniciar unas obras muy esperadas y empezó a tramitarse en el año 2002.

La aprobación publicada ayer en el Boletín Oficial del Estado da luz verde a que la Dirección General de Ferrocarriles y la de Carreteras del Ministerio de Fomento puedan iniciar las obras, consideradas fundamentales para dar salida a las mercancías que pasarán por el Puerto de Barcelona cuando estén operativos los nuevos espacios de ampliación.

Según informó ayer la dirección del Puerto, el proyecto abarca dos actuaciones principales: el acceso ferroviario y viario para mercancías, y la construcción de la estación de mercancías ZAL (zona de actividades logísticas) Prat y el estacionamiento de trenes Nou Llobregat.

La opción ferroviaria incluye la construcción de la estación de mercancías en la ZAL Prat, que tendrá 50,8 hectáreas, y la ejecución junto al nuevo cauce del río del estacionamiento ferroviario Nou Llobregat, de vía mixta (ibérica e internacional), que conectará con el ramal del Llobregat y la estación de Can Tunis.

La tramitación del proyecto se inició el 20 de mayo de 2002 con la recepción por el Ministe-

rio de Medio Ambiente del estudio informativo de los nuevos accesos al puerto.

Para minimizar los impactos que se puedan producir por la puesta en funcionamiento de las nuevas infraestructuras se hará un seguimiento de la calidad de las aguas, la emisión de polvo, de la fauna y de la contaminación acústica, entre otros aspectos, y se emitirán informes del estado del medio antes de la operación, así como durante la ejecución de las obras.

El acuerdo se concretó en la creación de una comisión mixta interadministrativa y una mesa técnica que controlará los impactos ambientales del conjunto de las obras. La DIA incorpora, además, diversas medidas correc-

tores para proteger el medio acuático, la fauna y la calidad del aire.

En opinión del presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Jordi Valls, la obtención de la declaración de impacto ambiental favorable es básica porque con ella se salva el último "obstáculo" que impedía poner en marcha las obras de acceso. Según Valls, el éxito del futuro crecimiento del puerto depende en gran parte de una buena dotación de accesos viarios y ferroviarios que permitan dar salida al gran volumen de carga que se generará, ya que la ampliación de las instalaciones multiplicará por 2,3 la superficie del recinto y permitirá conseguir una capacidad de 10 millones de contenedores.

INFRAESTRUCTURAS

Los cormoranes condicionan los nuevos accesos al Port

Medio Ambiente da luz verde a los accesos viarios y ferroviarios, pero ordena que, previo a la obra, se realoje una colonia de aves

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

Los cormoranes se han convertido en una de las claves para la construcción de los nuevos accesos viarios y ferroviarios del puerto de Barcelona. Este proyecto, con años de retraso, recibió ayer la luz verde de Medio Ambiente. Sin embargo, el ministerio la condiciona a que, previo al inicio de las obras, se resuelva "la ubicación y traslado" de una colonia de estas aves -*Phalacrocorax carbo*- que moran en el antiguo cauce del Llobregat.

Resulta paradójico, tras la lectura de la declaración de impacto am-

biológico, el Govern y el Port de Barcelona se felicitaron porque de una vez se haya desatascado la resolución de los accesos, un verdadero cuello de botella para las instalaciones portuarias. "El éxito de la ampliación, que multiplicará por 2,3 la superficie del recinto y nos permitirá asumir una capacidad de diez millones -indicó Jordi Valls, presidente de la Autoritat Portuària de Barcelona- depende en gran parte de una buena dotación de las rutas que faciliten la salida de un gran volumen de carga".

La alternativa viaria consistirá en una carretera que arrancará de la ronda Litoral, a la altura de Cornellà, y llegará al puerto por el margen izquierdo del antiguo cauce del Llobregat. La opción ferroviaria incluye la construcción de la estación de mercancías en la ZAL Prat, que dispondrá de 50,8 hectáreas de superficie, así como la ejecución del estacionamiento ferroviario Nou Llobregat de vía mixta -ancho convencional e internacional- junto al nuevo cauce del río, que conectará con el ramal del Llobregat y la estación de Can Tunis.

Medio Ambiente sostiene que estas actuaciones proyectadas evitarán generar congestiones en la ciudad y, por tanto, se rebajará la contaminación. Esto no impide que, además de la preocupación por los cormoranes, se introduzcan otras prevenciones. Así, para evitar el efecto barrera se propone la adecuación de las obras de drenaje como paso para la fauna. También se obliga a restaurar la superficie vegetal o a realizar un estudio de ruidos y vibraciones -"éstas serán casi nulas", se afirma- para adoptar las medidas correctoras.●



De color negro, pico largo y ganchudo

El cormorán grande, como el que reside en el Llobregat, es un ave acuática de tamaño grande, y color negro, con cuello y pico relativamente largo, ganchudo en la punta. Además, en plumaje nupcial, tiene una mancha blanca en los muslos.

EL COSTE

El acceso viario tiene un coste de 90 millones por 320 el de la ruta ferroviaria

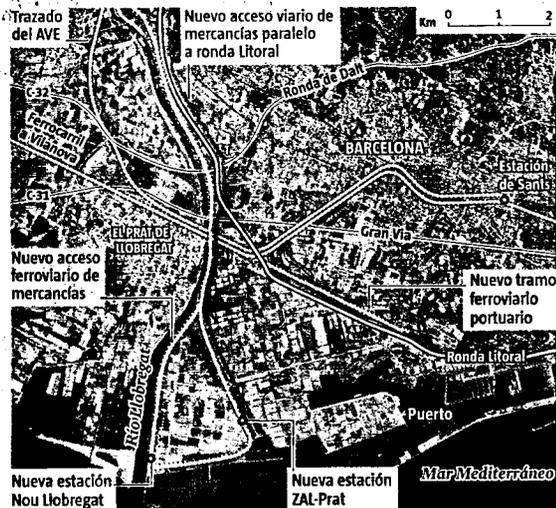
LOS PLAZOS

Las obras no se podrán iniciar hasta al menos dentro de un par de años

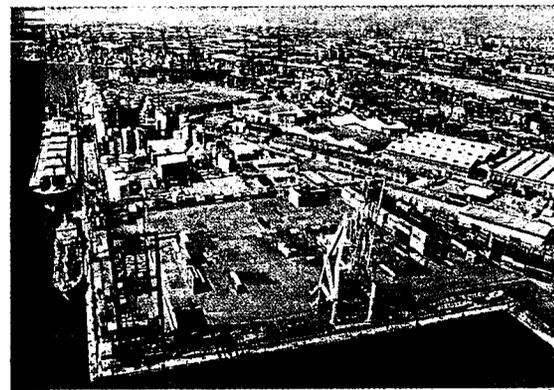
biental favorable publicada en el BOE, que una infraestructura de estas dimensiones, valorada en 410 millones de euros -90 para el eje viario y el resto para el ferroviario- quede supeditada al futuro de los cormoranes. Los cuervos marinos residen en una zona de alto valor ecológico y futura ubicación de la terminal de carga y descarga.

Manel Nadal, secretario de Movilidad de la Generalitat, remarcó que ya se está trabajando en la

El Port tendrá una línea férrea con dos estaciones y una vial para camiones



LA VANGUARDIA



PEDRO MADUEÑO

Vista aérea de uno de los muelles de contenedores del Port

La Cambra alerta del colapso

Catalunya precisa de más y mejores infraestructuras viarias para dar respuesta a las necesidades del transporte de mercancías. Así lo cree la Cambra de Comerç, que ayer hizo público un informe en el que detalla el peso de este sector, que aporta más del 2% del valor añadido bruto catalán, una contribución similar a la del sector de la alimentación o el textil. La insuficiencia de la red actual lleva al estrangulamiento de áreas

estratégicas, como el delta del Llobregat, en la que están el puerto o el aeropuerto, añade la Cambra. Las carreteras deben ser, por tanto, la principal apuesta, concluye, porque el 78% de los movimientos de mercancías en Catalunya se hacen dentro de esta comunidad con una distancia media por trayecto de 35 kilómetros. El 17,6%, por el resto de España con recorridos de 500 kilómetros y el 4,4% internacionales (873 kilómetros).

SOL3G desarrolla unos módulos de alta concentración para abaratar costes

Energía solar avanzada

ARIADNA BOADA

Cerdanyola del Vallès

Rebajar costes e incrementar la eficiencia. Éstas son las aportaciones de los módulos fotovoltaicos de alta concentración desarrollados por la firma SOL3G, ubicada en el Parc Tecnològic del Vallès, en Cerdanyola, y que se empezaron a comercializar hace un par de meses. "Todavía hay muy pocas empresas en el mundo que hayan desarrollado productos a partir de esta tecnología y ya la estén vendiendo", asegura Ricard Pardell, director y socio de la firma.

En las placas tradicionales, el coste principal lo constituye el silicio que cubre la superficie del panel. Sin embargo, en SOL3G utilizan una tecnología de concentración óptica, "por lo que la cantidad de semiconductor es menor, y por lo tanto el coste. La superficie de semiconductor se reduce unas 400 veces respecto a un panel tradicional", explica Pardell. El coste del vatio producido con este sistema podría bajar de los 2,5 euros actuales al euro en 10 años. Además del coste, en SOL3G aseguran que la eficiencia se incrementa hasta un 30%, cuando en las placas tradicionales es de un 15% y esperan que en 5 o 6 años sea el doble.

SOL3G se constituyó en 2004 y durante tres años su propio equipo de ingeniería -integrado por ingenieros físicos, informáticos, de telecomunicaciones y de electrónica- se ha dedicado a investigar. El primer prototipo se realizó con el apoyo de la Universidad Philipps de Marburg (Alemania) y la UPC. "Hemos dejado de ser una firma de I+D para conver-



MANE ESPINOSA

Ricard Pardell, director y socio de SOL3G,

En la empresa calculan que la inversión realizada en I+D está próxima al millón de euros

tiernos en una industria que ya ha empezado a comercializar sus propios productos", explica. En la empresa calculan que la inversión realizada en estos años en I+D ha sido cercana al millón de euros. Tras el desarrollo de estos módulos, que se instalan en segui-

dores solares y acostumbra a ubicarse en huertos solares o grandes extensiones, el equipo de SOL3G está ahora trabajando para lanzar el Gira-Sol, un sistema integrado de módulos para tejados y cubiertas que puede estar en el mercado en dos o tres años.

Para hacer frente a los primeros pedidos, que vienen de Grecia, Italia y Dinamarca, SOL3G producirá los módulos en una nueva fábrica en Terrassa que tienen previsto inaugurar a mediados de noviembre. En la nueva instalación, de 800 metros cuadrados, está previsto que trabajen unas 80 personas. Según el di-

rector general, en 2008 la firma prevé producir unos 5 megavatios anuales y alcanzar unas ventas de 15 millones. Las previsiones apuntan que el 2009 podrían doblar la capacidad productiva.

Desde su constitución en 2004, la firma de sistemas de concentración fotovoltaica ha incorporado dos nuevos socios. En julio de 2005 entró en el accionariado la compañía Fambori Invest S.L. y en mayo de 2007 se sumó Solúcar Solar, del grupo Abengoa. Ante una nueva necesidad de capital, Ricard Pardell no descarta realizar una tercera ronda de financiación. ●

TEMA DEL DIA Pàgines 2 a 4

L'accés a un dret bàsic

ACTUACIÓ PER ATENUAR EL PRIMER PROBLEMA SOCIAL

Catalunya tanca el primer gran pacte per la vivenda d'Espanya

Administracions, promotors, constructors i entitats socials segellen un acord per a 10 anys // Montilla insisteix que «hi cap tothom» després de la negativa de CiU i PP a firmar el compromís



ALBERT BERTRAN

LA FIRMA D'UN ACORD PLURAL > El president de la Generalitat, José Montilla, flanquejat pel vicepresident Carod-Rovira i pel conseller Baltasar, amb els representants de les 33 entitats i administracions firmants del pacte, ahir, a Barcelona.

PROMOTORS

Reyna promet 50.000 pisos socials a l'any si hi ha sòl

S.S. BARCELONA

El president de la Federació Catalana de Promotors i Constructors d'Edificis, Enric Reyna, estava eufòric després de la firma del pacte. Tant, que davant els mitjans de comunicació, al Pati dels Tarongers, va afirmar, taxatiu: «Els promotors ens comprometem a construir 50.000 pisos socials a Catalunya cada any, de compra o lloguer, si ens donen el sòl necessari per fer-ho». Reyna va reclamar aquest sòl a la Generalitat i als ajuntaments. El promotor va lamentar les absències de CiU i el PP per un tema que considera menor, com les expropiacions temporals d'uns quants pisos buits, davant de la magnitud d'un acord que marcarà la política de vivenda d'un decenni.

Baltasar destaca que el pacte garanteix ocupació a 150.000 persones

El secretari general de la UGT de Catalunya, Josep Maria Álvarez, va confiar en el «gir» que farà el problema de la vivenda després de la firma del pacte, amb més pisos públics de lloguer. La líder del sindicat USOC, Antonia Gil, va explicar que aquest tipus d'acords globals en temes concrets són una «reivindicació» del sindicat i va denunciar que «falta sòl públic per a vivenda social» i, com a entitat que construeix pisos en règim de cooperatives, va destacar que és «molt car».

El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, va destacar la implicació del sector en el pacte, va qualificar de «fruit de l'alegria del dia» els compromisos de Reyna sobre la construcció de pisos socials. Baltasar va destacar que les previsions de l'acord «significaran la garantia d'ocupació per a 150.000 persones els 10 pròxims anys».

SALVADOR SABRIA
BARCELONA

La Generalitat, els ens locals, la majoria de grups parlamentaris, els promotors i constructors i els agents socials i organitzacions ciutadanes van firmar ahir a Barcelona el pacte per a l'habitatge a Catalunya, amb un horitzó de 10 anys. És el primer acord global entre tots els sectors que tenen relació amb la vivenda firmat a Espanya fins ara i suposa un canvi important en la manera d'afrontar el problema de l'accés a un dret constitucional.

El president de la Generalitat, José Montilla, va afirmar que és un pacte «de la societat catalana i per a Catalunya» després de la firma de les 34 entitats i institucions que han assumit el text de l'acord i va afegir que és «un pas endavant molt signifi-

ficatiu per poder abordar conjuntament la primera preocupació de la ciutadania».

COMPARTIR RESPONSABILITAT / En la culminació del primer pacte nacional dels quatre que impulsa, Montilla va destacar la bondat de l'acord. Va dir que el Govern té una idea clara del camí que cal seguir, «però ha assumit les seves responsabilitats compartint-les i contrastant-les amb les aportacions de governs locals, partits i agents econòmics, socials i cooperatius».

CiU i el PP no van participar en la firma perquè discrepen de diversos punts de la llei d'accés a la vivenda, un projecte que encara s'està debatent al Parlament. Montilla va aprofitar el seu discurs institucional per mostrar el seu convenciment que al pacte «hi cap tothom, els que avui són aquí i també els que, per alguna raó, malgrat les seves aportacions, no hi són».

El pacte marcarà les polítiques de vivenda del pròxim decenni. Com promet l'Administració a aportar 8.221 milions d'euros en aquest període per realitzar 800.000 actuacions, que equivalen a ajudes per a la vivenda a una de cada quatre

les xifres

800.000

és el nombre total d'actuacions que preveu el pacte nacional per a la vivenda els pròxims 10 anys, 393.000, durant aquesta legislatura.

8.221 milions d'euros

de recursos per costejar les actuacions. La Generalitat n'aportará el 81%; el Ministeri de Vivenda, el 13%; i entitats privades, el 6% restant.

160.000

noves vivendes de protecció oficial preveu construir la Generalitat, especialment destinades als joves.

140.000

flars rebran ajudes directes per al pagament del lloguer, la rehabilitació o la compra de la primera vivenda.

flars. Preveu la construcció de 160.000 vivendes de protecció oficial i la mobilització sòl per aixecar-ne 90.000 més, i l'ajuda per rehabilitar 300.000 pisos. Montilla va afirmar que aquest acord és realista. «No és possible fer un salt cap endavant si no es toca de peus a terra».

Per poder executar aquestes previsions era imprescindible comptar amb el concurs dels municipis. D'aquesta manera, va destacar la firma del president de l'Associació Catalana de Municipis, Salvador Esteve, integrada majoritàriament per municipis que estan governats per CiU. «S'han recollit moltes de les nostres aportacions i firmem perquè som conscients que el problema de la vivenda no es resol sense els ajuntaments, perquè som els que posem el sòl, va declarar».

El president de la Federació de Municipis de Catalunya, Manuel Bustos, va explicar que el pacte compromet tothom a treballar en la mateixa direcció: «Més vivenda social, l'única que permet a una gran part de la població accedir a aquest dret».



Barcelona

Polèmica
pla de
govern

L'Ajuntament
de Barcelona
enceta la
campanya per
rebre propostes
per al mandat



INFRASTRUCTURES ■ ARRIBADA DE L'ALTA VELOCITAT

El TGV obligarà a refer la Torre del Fang del Clot a Sant Martí

■ El tren deixarà el barri sense un dels seus monuments més emblemàtics ■ CiU, PP i ERC s'oposen a l'enderroc de la casa pairal i votaran contra la seva descatalogació com a bé d'interès històric local

Cristina Palomar
BARCELONA

La Sagrada Família no és l'únic monument afectat pel pas del tren de gran velocitat (TGV) pel centre de Barcelona. La Torre del Fang està declarada bé d'interès històric local. El seu tret més peculiar és que està construïda d'argila i, precisament, aquesta característica és la que farà impossible reconstruir-la.

Tot i ser un monument més modest que l'emblemàtica obra d'Antoni Gaudí i menys conegut entre els turistes, la Torre del Fang està declarada bé d'interès històric local. El seu tret més peculiar és que està construïda d'argila i, precisament, aquesta característica és la que farà impossible reconstruir-la.

"Readequació"

És per això que des del Districte de Sant Martí es parla de "readequació" del monument i el programa d'actuació municipal 2007-2011 proposa fer una nova instal·lació molt més gran que aprofitarà algunes parts de la casa i que tornarà a ser la seu de l'Arxiu Històric del districte de Sant Martí, ara a l'avinguda del Bogatell.



La Torre del Fang està molt deteriorada tot i formar part del patrimoni històric de la ciutat i acollir alguns serveis socials del districte ■ MIQUEL ANGLARILL

Les xifres

2007

El pla d'actuació municipal per als pròxims quatre anys proposa fer una Torre del Fang bis, més gran que l'actual i que torni a acollir l'Arxiu Històric del Districte.

1.112

Les cròniques històriques situen els orígens de la casa al segle XII coincidint amb l'arribada a Barcelona de Dolça de Provença per casar-se amb el comte Berenguer III.

Tanmateix, el consistori no ho tindrà fàcil perquè la seva iniciativa prosperi, i no només per les reticències tècniques que pot posar Adif al trasllat. També topa amb l'oposició frontal de l'Associació de Veïns del Clot-Camp de l'Arpa, que exigeix que la Torre del Fang es quedi al seu lloc i es rehabiliti, i amb els recels dels grups de l'oposició, que han fet del traçat del TGV pel carrer Mallorca el seu cavall de batalla.

Segons la normativa, perquè aquest monument —on ara hi ha els centres de recursos pedagògics i de normalització lingüística del districte— es pugui enderrocar, abans ha de deixar de formar part del Patrimoni

Arquitectònic, Històric i Artístic de la ciutat. I és el plenari el que ha d'aprovar per majoria la descatalogació de la Torre del Fang. CiU, PP i ERC ja han anunciat que hi votaran en contra.

El regidor de CiU Eduard Garcia tem que s'opti per la política dels fets consumats. "Construiran el túnel i al final no quedarà més remei que enderrocar la Torre", lamenta. Mentrestant, Alberto Villagrana (PP) es pregunta amb ironia que "si no poden garantir la seguretat de la Torre com podran garantir la de la Sagrada Família?". El republicà Ricard Martínez insisteix que l'única manera de salvar-la és fer el túnel més fondo. ■

La llegenda del cor menjat

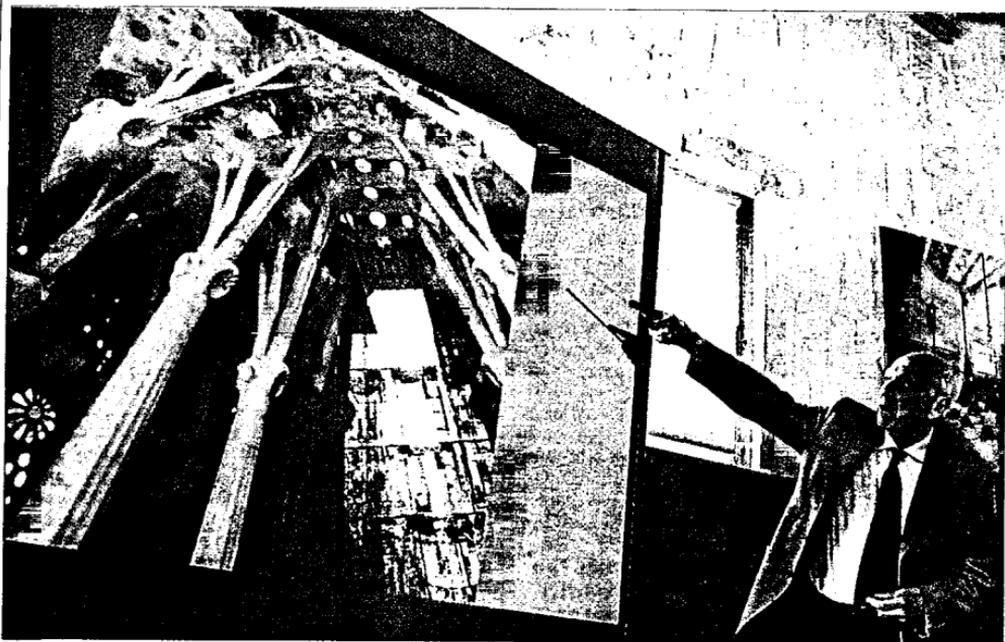
La Torre del Fang no és només un dels símbols més importants de la identitat del barri del Clot. També és diu que va ser l'escenari dels amors de la dona del comte Berenguer III, Dolça de Provença, amb un jove trobador. Almenys això és el que explica Joan Amades a la seva llegenda del cor menjat. Diu la història que Dolça estava enamorada de les terres de creu que conformaven aleshores Sant Martí de Provençals i s'estava llargues temporades a la Torre del Fang fugint d'una claustròfica Barcelona i gaudint del paisatge i

també dels favors d'un trobador. Assabentat Berenguer de la infidelitat, va ordenar matar el jove i a Dolça li va fer menjar el cor del seu amant dissimulat entre d'altres viandes. Un cop la seva dona va acabar de dinar, el comte li va explicar el que s'havia menjat i Dolça es va declarar en vaga de fam fins que es va morir. Segons la història, Dolça va arribar a Barcelona des de la Provença l'any 1112 per casar-se amb Berenguer III, i el seu següent es va allotjar al voltant de la Torre, fet que situaria els orígens d'aquesta casa de pagès al segle XII.

INFRASTRUCTURES ■ ARRIBADA DE L'ALTA VELOCITAT

L'arquitecte de la Sagrada Família preveu que el túnel provocarà una catàstrofe

■ Bonet afirma que l'obra del TGV comportarà danys irreparables en el temple ■ Alerta que la Pedrera també podria quedar malmesa



L'arquitecte Jordi Bonet durant la presentació de les al·legacions de la Sagrada Família al projecte del TGV ■ MIQUEL ANGLARILL

Redacció
BARCELONA

L'arquitecte en cap de la Sagrada Família, Jordi Bonet, va reiterar ahir la seva predicció d'una catàstrofe si Foment manté la decisió de fer passar el túnel del TGV al costat del temple expiatori. A parer seu, les obres previstes no només provocaran el despenjament del trencadís de les columnes i convertirà el subsòl en un "entrepà de mantega". També perjudicaran directament el turisme, ja que s'ocuparà el carrer Mallorca i es bloquejarà l'accés dels visitants. A més, va alertar que la Pedrera també podria quedar malmesa.

Bonet va repetir algunes de les raons que han portat el Patronat de la Sagrada Família a presentar un recurs contra l'actual projecte del TGV. Entre aquestes, l'arquitecte va remarcar que la singularitat del temple de Gaudí fa que no hi hagi cap experiència prèvia en aquesta mena d'obres. Per això va reclamar una rectificació i que Foment estudiï les alternatives del Vallès, del carrer Aragó i del Litoral. "Rectificar és de savis", va afirmar després d'atribuir a "raons incon-

Més fronts oberts

Els veïns també recorreran

■ El Patronat de la Sagrada Família no és l'únic que recorrerà davant l'Audiència Nacional contra l'actual traçat del TGV pel carrer Mallorca, decidit pel ministeri de Foment amb el suport de l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat. Els veïns de l'Eixample afectats per les obres aplegats en la plataforma de l'AVE pel Litoral també han començat a recollir firmes per presentar un altre recurs contenciós administratiu. Les firmes per cedir els poders al notari van començar a recollir-se la setmana passada i van continuar ahir amb l'objectiu de presentar el recurs abans que acabi aquest mes.

cessables" la negativa de l'Ajuntament i de la Generalitat a canviar el traçat.

Una de les principals preocupacions del Patronat de la Sagrada Família són les vibracions que provocarà la construcció del túnel pel carrer Mallorca. Segons els càlculs fets pels enginyers consultats pel Patronat, el pas

Un traçat amb obres pendents

■ El PP va criticar ahir el govern central per haver anunciat l'arribada del TGV a Barcelona per al 21 de desembre quan encara no s'han acabat les obres en el tram Madrid-Tarragona. Segons el diputat Andrés Ayala, el consell de ministres va aprovar divendres passat l'execució d'una obra urgent en el tram del TGV per Montblanc dotada de tres milions d'euros. Segons Ayala, "és la primera vegada que s'anuncia la inauguració d'un tram del tren sense que s'hagin acabat les obres" en el tram anterior, fet que, a parer seu, confirma que la duració real de les obres és encara "incerta".

del TGV implicarà moviments de terra al voltant del temple superiors als quatre centímetres, quan "únicament amb un moviment de quatre mil·límetres es poden provocar danys irreparables", va explicar Bonet. Tanmateix, la Sagrada Família no és l'únic monument on s'ha estudiat com afecta-

ran les obres. En el cas de la casa Milà, el moviment pronosticat serà de tres centímetres i en els edificis del carrer Provença a l'altura de l'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat podria arribar als nou centímetres.

Pel que fa al tipus de terreny, Jordi Bonet va criticar amb duresa l'actitud de Foment, tant pel que fa als càlculs sobre el tipus de terreny com pel que fa a les prospeccions realitzades. "Adif parteix de la base que el terreny és verge, però el túnel passarà pel terciari, un terreny desconegut i perillós on hi ha arenas, argila i aigua freàtica", va explicar l'arquitecte. Sobre les prospeccions, Bonet també va lamentar que les cales s'hagin fet cada 100 o 150 metres i no cada 20.

I si amb tots aquests arguments no n'hi havia prou per modificar l'actual projecte, Bonet també va recordar que el traçat del TGV no només provocarà greus pèrdues turístiques, ja que la Sagrada Família és el principal reclam de Barcelona, sinó que també contradiu la llei catalana de protecció del patrimoni, que prohibeix realitzar moviments de terra al voltant d'un monument. ■