

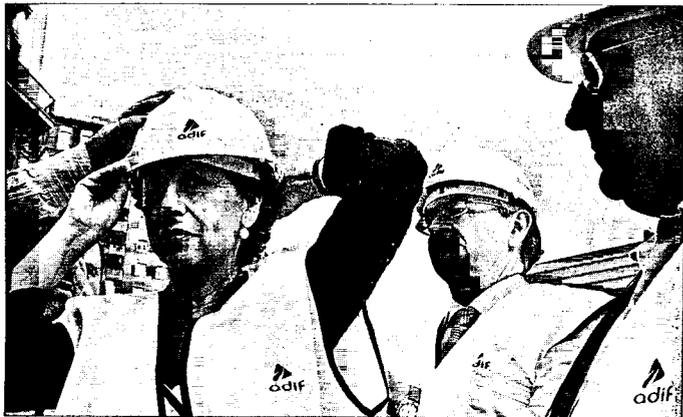


RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 11-10-2007

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 ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, acompañada por el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal.

CRÍTICAS AL PROYECTO DEL TÚNEL DE VIELHA DE DOS CARRILES

La comparecencia de Álvarez divide al tripartito

ERC se desmarca por primera vez de PSC e ICV para votar junto a CiU y PP a favor de que comparezca la ministra de Fomento.

EXPANSIÓN. Barcelona

ERC se desmarcó ayer por primera vez en esta legislatura de sus socios del Govern, PSC e ICV-EUiA, para votar junto a CiU y al PP a favor de que la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, comparezca en el Parlament para dar cuentas del funcionamiento de Renfe en Catalunya.

Pese a que la unidad de voto de los partidos de la mayoría se rompió, PSC e ICV-EUiA restaron importancia a las diferencias en la votación en la comisión de política territorial del Parlament y señalaron que se trataba de un gesto "estético" pensado para marcar "perfil propio" ante la conferencia nacional que ERC tiene el 20 de octubre.

De hecho, tanto PSC como ICV-EUiA aseguraron que ERC era perfectamente consciente de que la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, no comparecerá en el Parlament, porque no está obligada a hacerlo.

Adif culpó de la avería que afectó ayer a la Línea C-3 de Cercanías en Barcelona a la Unión Temporal de Empresas (UTE) Electrificación Granollers, ya que, al parecer, una fogata de "uso interno de los trabajadores" habría causado la quema de un cable de señales.

Por otro lado, ERC, CiU y PP criticaron ayer el anuncio de Álvarez de que el nuevo túnel de Vielha tendrá dos carriles en lugar de los tres previstos inicialmente. La ministra señaló ayer

que estudiará el informe de la Diputación de Lleida sobre el tercer carril de la obra del túnel de Vielha. Según explicó, el lunes entró en el Ministerio la propuesta de la Diputación, que será estudiada con el criterio de la "seguridad como prioridad".

PSC, ERC e ICV-EUiA sumaron ayer sus votos en el Parlament para aprobar en la Comisión de Medio Ambiente y Vivienda el proyecto de ley del derecho a la vivienda, que prevé el alquiler forzoso de las viviendas vacías sin justificación.

Tras este trámite, la ley debería aprobarse en el siguiente pleno, pero CiU y PP ya han avanzado que pedirán que el Consell Consultiu analice la constitucionalidad del polémico artículo.

EL CONJUNTO DE PARTIDAS PARA 2008 ASCIENDEN A 2.353 MILLONES DE EUROS

El presupuesto municipal de Barcelona crece un 7,5%

CRISTINA FONTGIVELL. Barcelona

El Ayuntamiento de Barcelona aprobó ayer de forma inicial el presupuesto para el año 2008, que asciende a una cifra individual de 2.353 millones de euros, un 7,5% más que este año. Los datos consolidados se elevarían a 2.600 millones, pero no han trascendido.

Se trata de un avance considerable que se ha logrado incluso reduciendo la deuda desde 928 millones a 920 millones, gracias al incremento de las transferencias corrientes desde la Generalitat. Del total de los ingresos -que ascienden a 2.153,6 millones- las transferencias suponen el 48,2% con un valor de 1.040,1 millones de euros y un incremento del 8% respecto a 2007. Un 37% procede de la recaudación de impuestos.

Más ahorro

El Ayuntamiento prevé un superávit de 18 millones de euros y un ahorro bruto de 560 millones, un 2,9% más que en 2007. La inversión asciende a 560 millones y "se financiará con ahorro, no con deuda", aseguró el portavoz del ente municipal, Jordi William Carnes. Los presupuestos de 2008 serán los primeros que no incluirán la financiación de los Juegos Olímpicos.

La negociación con el resto de fuerzas políticas empezará hoy con ERC. Le seguirán CiU y el Partido Popular. Según Carnes, el acuerdo con CiU no plantea muchas dificultades pero con el PP será "complicado".

Por partidas presupuestarias, el ente municipal si-



El Ayuntamiento, en la Plaça Sant Jaume de Barcelona. / Elena Ramón

gue apostando por lo social. El 21,8% del gasto se destinará a los servicios a las personas. Dentro de esta partida, aumenta un 20,2% el presupuesto para acción social, que financiará, entre otros proyectos, la atención a per-

El 22% del gasto se destinará a acción social y educación, y el 19% a seguridad y movilidad

El Ayuntamiento reconoce que "existe la voluntad" de introducir una tasa de telefonía móvil

sonas dependientes y los servicios sociales de atención primaria.

La partida para seguridad y movilidad crece un 7,5% por el desarrollo del proyecto de proximidad de la Guardia Urbana, que prevé la incorporación de 750 nuevos agentes hasta 2010. El presu-

puesto para los distritos es de 226 millones, un 8,7% más que en 2007.

Los impuestos no varían y la bonificación a las familias numerosas y monoparentales pasará de 80 a 85 euros. Las tasas registrarán un incremento del 3,1%, acorde con el avance previsto del IPC. "El objetivo del Ayuntamiento es aumentar el presupuesto sin ejercer más presión fiscal sobre el ciudadano", dijo Carnes. También aseguró que permite afrontar los costes del Plan de Actuación Municipal.

El portavoz del Ayuntamiento reconoció que está considerando la introducción de una tasa de telefonía móvil para gravar la instalación e interconexión de antenas. Según Carnes, "existe la voluntad política de introducirlo", pero está estudiando la mejor forma para introducirlo porque la tasa ya ha sido recurrida por las operadoras de telefonía en los ayuntamientos que la han aplicado. Carnes descartó la implantación de la ecotasa por ahora.

SE INCREMENTARÁ EN UN 7,2%

La patronal Fomento denuncia el alza "injustificada" del canon del agua

EXPANSIÓN. Barcelona

La patronal Fomento del Trabajo ha pedido a la Generalitat "un cambio en el modelo de financiación" de las políticas hidráulicas tras el anuncio del incremento del 7,2% en el canon del agua para 2008. Este tributo es la principal fuente de ingresos de la Agencia Catalana de l'Aigua (ACA). Según indicó ayer la organización empresarial en un comunicado, el aumento anual del canon por encima del IPC está "injustificado" y penaliza a todos los con-

tribuyentes, a pesar de que se consuma menos agua de la prevista y se reduzca la carga contaminante, informa Efe.

Fomento asegura que el canon aportará el 77,9% de los ingresos totales previstos por la ACA para el próximo año y, ante esta situación, reclama que se revise la financiación de esta entidad para poder cumplir las políticas hidráulicas impulsadas sin cargar "sistemáticamente" todo el peso en este tributo, como ya se está planteando en otras co-

munidades autónomas. El sindicato UGT también criticó ayer el incremento del canon y pidió que el Gobierno y la Generalitat aumenten sus aportaciones para financiar las obras que debe acometer la ACA. "No hay una justificación clara para que el canon pase del 5,2% al 7,2%", afirmó UGT, que pidió una mayor "transparencia" al Govern. El sindicato denunció el "aumento de la presión fiscal de los catalanes mediante tasas e impuestos indirectos".

La Ciudad del Medio Ambiente absorbe inversiones de 410 millones

El proyecto ubicado en Soria, cuyas obras finalizarán en 2012, consiste en un conjunto de campus concebidos basándose en criterios de sostenibilidad medioambiental.

GLUCAS, Madrid

Se llama Ciudad del Medio Ambiente, pero no es una ciudad en sí. Este núcleo urbano, totalmente ecológico y sostenible, "es, más bien, un conjunto de campus. Yo los denominaría los campus del Medio Ambiente", apunta Félix Sarranz, uno de los arquitectos del proyecto desarrollado en la población de Soto del Garray, a pocos kilómetros de Soria, junto con Francisco Mangado.

La Ciudad del Medio Ambiente, cuyas obras se prevén que estén finalizadas en 2012, atrae, cada vez, a más inversores industriales. Ya son nueve las compañías que han decidido tomar posiciones y han invertido más de 410 millones de euros en este desarrollo de 559 hectáreas, formado por viviendas, sedes empresariales e instalaciones deportivas. El proyecto, concebido para respetar las características naturales del entorno, funcionará con máxima

Un gran campus

- **Tecnológico.** Para empresas destinadas a I+D+i en energías renovables, bioenergía, telecomunicaciones y medio ambiente.
- **Industrial.** Para proyectos energéticos, agroalimentarios y de producción bioenergética.
- **Institucional.** Acogerá un centro de congresos.
- **Hábitat Experimental.** Albergará las viviendas.
- **Residencial Transeúnte** en la zona hotelera.
- **Cultural Arqueológico** mostrará el yacimiento arqueológico de la necrópolis medieval del Soto de Garray.
- **Deportivo.** Instalaciones dedicadas a la práctica de deportes.
- **Parque Fluvial y Lacustre** del Duero.

sostenibilidad energética, aplicaciones para gestionar el agua y los residuos, y promover una movilidad sostenible.

La Ciudad del Medio Ambiente será dividida en ocho campus: tecnológico, industrial, institucional, Hábitat Experimental, Residencial Transeúnte, Cultural Arqueológico, Deportivo y Parque Fluvial y Lacustre del Duero.

Inversores

Entre las compañías inversoras destaca la empresa energética española Iberdrola, que ha anunciado una inversión de 358,6 millones de euros, para poner en marcha la primera instalación para generar energía limpia a partir de los residuos urbanos. Esta inversión multiplica por quince la realizada por Urbaser, filial de servicios medioambientales del grupo ACS, que desembolsará 24 millones de euros en este proyecto.

Lamelas Viloria, Preneal, Inverduero, Gesmacom, Saga Renovables, Collosa y Eyra completan el elenco de empresas inversoras en esta Ciudad, donde cada una de ellas cuenta con un proyecto particular en desarrollo.

La ciudad de Soria también contará con una zona residencial formada por 780 viviendas. Es el denominado Campus Hábitat Experimental. El 33% de las viviendas serán en régimen de VPO. "Lo más probable es que los habitantes sean los que trabajan, trabajen dentro de la Ciudad", opina Sarranz. Para el arquitecto, "el valor económico de la nueva ciudad radica en su capacidad de impulsar e identificar un territorio en la que los activos inmobiliarios son escasos y coyunturales".

El llamado 'Campus Residencial Transeúnte' acogerá, además, un hotel y una residencia, con capacidad para acoger a trescientas personas.

AFONDO

Biocarburiante, ¿más carburante que 'bio'?

Juan Ramón Fernández Arribas
Ingeniero de Minas-Analista de energía y consultor

En esta ocasión, y para que no haya dudas sobre mis preferencias, comenzaré por el final. Me gustan los biocombustibles. También soy partidario del petróleo, gas, nucleares, carbón, hidroelectricidad, energía eólica, centrales maremotrices, biomasa, placas solares, hidrógeno, en fin, de todas las clases posibles de energía incluyendo -¡ay!- la tan soñada futura fusión nuclear. Todas son y serán necesarias. También, aunque esto puede parecer provocador, prefiero un buen petrolero, negro por fuera pero verde por dentro (los aficionados son exteriormente blancos -quizás incoloros- pero negros en su interior), a un mal ecologista, verde por fuera (color del billete de dólar, también) mas rojo por dentro. Cuando se prevé que, en el año 2030, la demanda de energía habrá crecido un 50%, no podemos ni debemos hacer ascos a ninguna forma razonable de energía, eficiente, fiable, segura y viable económicamente.

Dicho lo anterior, creo que todo positivo, vamos a entrar en materia. La diversidad energética puede ocasionar una equivocada apuesta a ultranza en favor de unas u otras alternativas energéticas. Y no me refiero a investigaciones en laboratorios, que pueden funcionar perfectamente con tubos de ensayo porque, para ser rentables, la economía de escala es determinante.

Están de moda los biocarburiantes. Atractivos desde los puntos de vista estratégico (incrementan la independencia energética), económico (a los precios actuales del crudo, algunos ya pueden competir) y hasta estético (cultivos frente a pozos petrolíferos). Pero nada de ello es absoluta y rigurosamente cierto, y tampoco son la solución definitiva. Ni tan idóneos como algunos intentan presentar a la opinión pública. Pretender que sustituyan a los hidrocarburos fósiles, además de una utopía, es una estupidez, imposible de alcanzar. Complementarlos sí es viable y recomendable. ExxonMobil, la mayor petrolera mundial, pone también las cosas en su sitio asegurando (4-9-07) que, en el año 2030, el 80% de las necesidades energéticas mundiales tendrán que cubrirse aún por el petróleo y el gas natural, aunque energías renovables, como la eólica o la fotovoltaica, multiplicarán por diez su aporte actual.

Según la matriz de consumo de carburantes para automoción, sin preverse cambios significativos en el futuro, Estados Unidos (el mayor consumidor mundial) utiliza fundamentalmente las gasolinas para mover su inmenso parque automotor. En Europa, por el contrario y cada vez más, el gasóleo ha tomado el rol dominante. Sus contraítopos biológicos son, respectivamente, el bioetanol y el biodiésel. Yendo hacia las materias primas necesarias, fundamentalmente cereales y caña de azúcar, para Estados Unidos, y oleaginosas para Europa. Simplificando, porque aquí también se utiliza remolacha o centeno para fabricar bioetanol. O colza, en el país norteamericano, para obtener biodiésel.

Los biocombustibles, a diferencia de los combustibles fósiles, son *inagotables*. Quizás cierto, pero inviable prácticamente. Estados Unidos es uno de los países más preocupados por su creciente dependencia de fuentes externas para saciar su apetito energético. Consciente de ello, su Administración ha apostado fuertemente, tanto por incrementar el uso de energías renovables propias, como por la utilización de biocarburiantes que sustituyan las gasolinas, básicamente dependientes de sus importaciones de petróleo. En principio, siendo un país con una enorme superficie potencialmente cultivable, pareciera que podría afrontar y resolver el problema. Pero los datos son demoledores. Quiere consumir, dentro de diez años, casi cuatrocientos millones de litros diarios de biocombustibles (siete veces más que ahora), para sustituir parcialmente a los convencionales actuales. Conseguirlo con maíz propio -Estados Unidos es el mayor productor mundial- exigirá dedicar a fabricar bioetanol casi toda la cosecha prevista para 2017. Simplemente impracticable. Seguirán dependiendo del exterior, sustituyendo parte del crudo que actualmente importan, por bioetanol de Brasil y México, probablemente. Extrapolando, no podemos dedicar todos los cultivos mundiales a la obtención de biocombustibles.

Los biocombustibles son muy similares a los convencionales, para el consumidor. Totalmente falso. Además son más caros y frecuentemente necesitan ayudas de las Administraciones para alcanzar su viabilidad económica, particularmente cuando baja el precio del petróleo (su competidor) o sube el de las cosechas (su materia prima). Buscan subvencionar la inversión para montar las instalaciones de fabricación e infraestructura necesaria, más cuasi-vacaciones fiscales permanentes *línea tipo cero* en el Impuesto Especial de Hidrocarburos! Lo que causa una gran desazón a las compañías petroleras, lógicamente. Pese a ello, ya ha cerrado temporalmente una planta de Salamanca, por no ser rentable. Los biocarburiantes no son energéticamente comparables con los convencionales. El rendimiento del bioetanol es un tercio menor al de la gasolina. Tampoco puede superar un determinado porcentaje en la mezcla con aquella (5% actualmente, en España, y 10% en Estados Uni-

dos) para evitar dañar los motores. Ni puede transportarse o manipularse utilizando la infraestructura aplicada a las gasolinas, al ser soluble en agua, más volátil y disolvente, requiriendo transporte separado (no sirven los oleoductos existentes, necesitando camiones o ferrocarril, mucho más caros, o tuberías dedicadas). Amén de tanques específicos para su almacenamiento, más instalaciones de mezcla con las gasolinas. Ahora mismo, las restricciones logísticas -pese a tener 36.000 vagones de ferrocarril dedicados a su transporte- impiden dar salida normal a la producción norteamericana de bioetanol (129 plantas operativas), en algunos Estados, habiendo caído los precios un 30% en el último trimestre, aunque el maíz siga encareciéndose, imparablemente.

El impacto en los alimentos

Los biocombustibles han disparado el precio del pan, de la leche y de los huevos". No insistiré mucho sobre ello, ya tratado en un análisis anterior (30-8-07) pero, no siendo los únicos responsables, sí son los cómplices inexcusables del delito. Los fabricantes de biocombustibles dicen que dichos precios subieron por el desajuste entre oferta y demanda de los cereales en los últimos años. Cierto, y si además de tener malas cosechas se desvió una parte de ellas para obtener biocarburiantes, el efecto multiplicador en el incremento de precios de los productos alimenticios está servido. Adicionalmente, las previsiones de demanda futura creciente de cereales para su destino energético final, lógicamente, arrastra al alza sus mercados de futuros.

Los biocombustibles contaminan mucho menos que las gasolinas y gasóleos convencionales". Inexacto y, en ocasiones, falso cuando se considera la cadena completa de su fabricación y utilización. El nivel de calidad de algunas gasolinas actualmente disponibles en el mercado (más algunos motores de última generación) ha reducido drásticamente las emisiones nocivas. Cuando las gasolinas oxigenadas se lanzaron comercialmente en California y en los países nórdicos europeos, se decía que los humos que despedían los escapes de los coches que las utilizaban eran más limpios que el aire circundante. Una exageración, pero se aproximaba mucho a la realidad, tales eran las especificaciones exigidas para minimizar su impacto final. En cambio, y particularmente en la obtención actual de biocarburiantes, la inmensa mayoría de primera generación finaliza con la combustión de los residuos no utilizables, particularmente en el caso de la caña de azúcar, que adicionan emisiones contaminantes a la atmósfera.

Los biocombustibles reducen el efecto *invernadero*". No es seguro y, si lo fuere, no significativamente. En emisión de CO₂ prácticamente no hay diferencia con los carburantes tradicionales actuales. Pero al analizar la emisión de los óxidos nitrosos -NOx-, cuyo impacto negativo es de casi 300 veces superior al del CO₂, algunos se sorprenderán al saber que biocarburiantes procedentes del maíz (Estados Unidos) o la colza (Europa) llegan a emitir entre el 50% y el 70% más de gases de efecto *invernadero* que los carburantes convencionales. ¿La razón? La inmensa mayoría de los cultivos destinados finalmente a fabricar biocombustibles necesitan fertilizantes para optimizar su rendimiento, y parte del nitrógeno que éstos tienen en su composición química se incorpora al vegetal hasta su emisión final. Y no hablemos ya del pernicioso efecto que implica deforestar bosques o selvas para implantar cultivos destinados a fabricar biocarburiantes. Los árboles no eliminan el CO₂ atmosférico. Simplemente lo almacenan mientras están vivos. Lo sequestran, en el lenguaje de moda, liberándolo cuando mueren, retornando a la atmósfera. La tala masiva de masas forestales para sustituirlas por caña, destinada finalmente a fabricar bioetanol, tentación real en Brasil o en Lejano Oriente, por ejemplo, tendrá un no-civo impacto multiplicador en el efecto *invernadero*.

Los biocombustibles proseguirán su expansión, positivo porque implica diversificación de las fuentes energéticas. Los consumidores tendrán que pagar su coste, en el surtidor o vía impuestos indirectos... que los subvencionarán para no abonarlos directamente en la gasolinera. Curioso truco de prestidigitación fiscal. Y se seguirá investigando para comercializar rentablemente los biocarburiantes de segunda generación, más eficientes, más limpios, y quizás hasta más baratos. La biotecnología conseguirá procesos viables para obtener etanol a partir de celulosa, procedente de la biomasa, olvidando las actuales materias primas utilizadas para la alimentación. Los optimistas hablan del año 2010 para alcanzar esa meta. La mayor productora mundial de bioetanol, la brasileña Petrobrás, anunció hace unas semanas que espera tener su primera planta para obtener etanol celulósico en 2015. Entre tanto, preveo que los alimentos básicos se encarecerán. Los coches continuarán andando, y proseguirá el proceso de cambio climático. Del que no creo que los carburantes convencionales, ni los biocombustibles, tengan la culpa.

No se puede rechazar ninguna fuente de energía si se espera que la demanda crezca un 50% de aquí a 2030

Un 13% menos de CO₂ por catalán para cumplir con Kioto

El Govern hará un plan para mitigar el cambio climático

ANTONIO CERRILLO

Barcelona

Las emisiones de los gases de efecto invernadero que son responsabilidad directa de los ciudadanos (básicamente, transportes, edificación, residuos y agricultura) deberán reducirse un 13% con relación al 2005, para conseguir que Catalunya cumpla con el protocolo de Kioto contra el cambio climático.

Los gases de las actividades ciudadanas -producidos en miles de focos diseminados en el territorio- generaron en el 2005 un total de 39,58 millones de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) y alcanzarán, como mínimo, los 42,3 millones de toneladas de CO₂ en el 2012. En cambio, estas emisiones no deberían rebasar los 37 millones de toneladas al año de media anual entre el 2008 y el 2012 (para que Catalunya cumpla con su parte de responsabilidad ante Kioto).

Consciente de que el reloj de Kioto echará a andar a partir del año próximo, y que las emisiones

ciudadanas van a seguir incrementándose como mínimo un 2,1% anual, Medi Ambient ha lanzado la consigna de lograr "una reducción de 5,33 millones de toneladas de CO₂" al año de media anual el próximo quinquenio. Y para lograr este objetivo, tiene previsto elaborar un plan de choque para mitigar el cambio climático que in-

El objetivo es reducir 5,33 millones de toneladas de CO₂ anual de media el próximo quinquenio

cluirá las medidas concretas que más rápidamente permitan lograr los recortes de gases en estos sectores. Las medidas empezarán a ser estudiadas por un grupo de expertos y diversos sectores sociales convocados a la convención catalana sobre cambio climático -que se ini-

ciará el próximo miércoles-, y que hasta fin de año hará una selección sobre la base de un millar de propuestas inventariadas, extraídas del cuarto informe sobre cambio climático de la ONU y de otras medidas aplicadas en distintos países.

El director general de Polítiques Ambientals, Frederic Ximeno, admitió que no se sabe si se logrará la reducción de los 5,33 millones de toneladas de CO₂, puesto que el plan para mitigar el calentamiento "llega tarde". Sin embargo, se mostró esperanzado en las medidas en marcha (Plan d'Energia, decreto de ecoeficiencia para ahorrar energía en la construcción, aprovechamiento del biogás en vertederos...) y las que salgan de la convención.

Los gases de las actividades ciudadanas suponen el 64% del total de Catalunya (59,65 millones de toneladas) de CO₂. El resto los producen las grandes industrias consumidoras de energía (refino, papeles, vidrio, tejas...) que acuden a la compra-venta de derechos de CO₂, de competencia estatal. ●

POLÈMICA PEL TRAÇAT DE LA LÍNIA D'ALTA VELOCITAT ENTRE SANTS I SAGRERA

AVE pel Litoral, contra la comissió del túnel

● La plataforma no va a l'acte informatiu de l'ajuntament i Adif

mes de juliol. La trobada va ser boicotejada una altra vegada pels veïns contraris al pla que s'agrupen en la plataforma AVE pel Litoral. Una desena de persones va desplegar dues pancartes reclamant un altre traçat davant la seu del districte de l'Eixample, al carrer d'Aragó, on va tenir lloc la reunió. Representants del gestor d'infraestructures Adif van informar associacions de veïns i de comerciants sobre les inspeccions dels edificis de les zones afectades

que s'estan efectuant.

A l'acte, fet a porta tancada i que seguia celebrant-se a última hora, hi van assistir també tècnics de l'ajuntament. Aquesta institució ha promogut les reunions perquè els treballs del controvertit túnel ferroviari s'executin amb la màxima informació i garanties per als veïns afectats, segons va explicar un portaveu municipal.

Pere Vallejo, representant de la plataforma opositora, va justificar la

seva absència en la «falta de legitimitat democràtica» d'un projecte que va ser rebutjat per la majoria del ple municipal el mes de juliol. Llavors hi van votar en contra, encara que sense oferir una única alternativa, els tres partits de l'oposició, CiU, ERC i el PP. Vallejo va insistir que una situació similar es va produir en el ple del districte de l'Eixample el 3 d'octubre, en què el govern del PSC i ICV va tornar a quedar en minoria. En els dos casos, no obstant, les reso-

lucions no tenen valor legal al ser una obra de competència estatal que executa i finança el Ministeri de Foment.

AVE pel Litoral ha celebrat en les últimes setmanes dues assemblees per preparar el recurs judicial contra el pla d'Adif que es presentarà davant l'Audiència Nacional. Aquest pas ja el va fer formalment fa uns dies la junta del temple de la Sagrada Família, que ha portat a la justícia la seva oposició que el túnel passi pel carrer de Mallorca molt a prop dels fonaments del monument religiós que va començar a construir Antoni Gaudí.

A la carta enviada a l'ajuntament explicant la seva absència, la plataforma, no obstant, es cura en salut i afirma que «si una vegada esgotats els procediments legals s'hagués de fer aquest perillós túnel, participaria en les comissions».

INSPECCIÓ D'EDIFICIS / Una empresa especialitzada porta a terme des de l'estiu el pla d'inspeccions de l'estat dels edificis situats als carrers per on passarà el tren. S'ha començat per les façanes i els elements comuns dels immobles situats als dos extrems de la galeria de 5,6 quilòmetres que unirà les estacions de Sants i de la Sagrera, perquè aquests seran els primers trams que es construiran a cel obert. La resta es farà amb una tuneladora.

El consell d'administració d'Adif preveu adjudicar les obres de construcció en la reunió que celebrarà a final de mes a Madrid. Al concurs per un import de 246 milions, s'han presentat les principals constructores espanyoles. ■

EL PERIÓDICO
BARCELONA

La comissió de seguiment del futur túnel de l'AVE pels carrers de Provença, Diagonal i Mallorca va celebrar ahir a la nit la segona reunió informativa després que es creés al