



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 12-11-2007

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

EXPANSIÓN CONFERENCIAS

ASUMIR NUEVAS INVERSIONES ES EL COMETIDO PRINCIPAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

Las carreteras valencianas se visten de subvención

Después de ejecutar la mitad del Plan de Infraestructuras Estratégicas 2004-2010, ahora toca completarlo. En el sector de carreteras se abren nuevas posibilidades.

MARÍA CIRZA, Madrid

Ya se ha cumplido más de la mitad del ambicioso Plan de Infraestructuras Estratégicas 2004-2010 (PIE) de la Comunidad Valenciana. A pesar de que, "la inversión en infraestructuras nunca llega a ser suficiente", según indica Justo Peydro, director de la región sureste del grupo SGS España, "el nivel de inversiones que defendía el PIE es razonable", sostiene.

Ahora le toca asumir nuevas inversiones. Por ello, la consejería de Infraestructuras y Transporte de la Comunidad Valenciana anunció el pasado mes de septiembre nuevas inversiones de, al menos, 1.600 millones de euros, para licitar obras durante este año y principios de 2008. Un total de 500 millones de euros serán los que se destinen al sector de las carreteras.

Entre las nuevas concesiones, destaca la participación de la compañía dirigida por Peydro, puesto que tienen en marcha "la asistencia técnica de la nueva carretera L'Orxa-Villalonga y nos acaban de adjudicar la asistencia técnica de la ronda de San Vicente del Raspeig", explica el directivo. "Unos contratos importantes, pero insuficientes para el potencial que tenemos en esta comunidad", apunta Peydro.

En este sentido, la aspiración de esta compañía es convertirse a medio plazo en una referencia del ámbito de la obra civil. Para ello, "necesitamos multiplicar el nivel de adjudicaciones que desde la consellería de Infraestructuras recibimos y en esta línea estamos trabajando", sostiene.

Entre los nuevos proyectos que se ponen encima de



Justo Peydro, director de la región sureste del grupo SGS España.

la mesa, se encuentran las concesiones de carreteras bajo el formato de peaje en sombra. "Un formato que consiste en vincular el retorno de la inversión realizada por el contratista al tráfico real de la vía", indica Peydro.

En realidad, "el contratista asume un riesgo importante en función de unas hipótesis de tráfico. La administración

contratista que ha resultado adjudicatario", adelanta. Aunque su participación podrá ser de forma directa con la Administración (inspeccionando el contrato de ejecución de obras) o con el contratista (asumiendo la dirección de las obras). Asimismo, Peydro tiene la esperanza de colaborar en alguno de los dos proyectos que que-

dan por adjudicar en la comunidad, como la CV50, que es la circunvalación del área metropolitana de Valencia, y la CV91 de Vega Baja.

PRÓXIMA CONVOCATORIA
INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD VALENCIANA
 Madrid, 22 y 23 de noviembre

"La inversión destinada a infraestructuras nunca es suficiente", afirma Peydro

paga en función de los vehículos que circulan realmente por la vía", detalla. Actualmente, sólo hay una obra en ejecución con este sistema, la autovía Valencia Ademuz (CV35) que está en fase de construcción. Pero, "en la cual no participamos". A pesar de ello, el mes pasado se adjudicó la autovía del Sur de Alicante (CV95). "En ésta lo intentaremos, a través del

PRÓXIMAS CONFERENCIAS

NOVIEMBRE

FINANCIACIÓN DE PROYECTOS INMOBILIARIOS

Madrid, 15 de noviembre

FISCALIDAD INMOBILIARIA

Madrid, 19 de noviembre

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Madrid, 19 de noviembre

RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA CONSTRUCCIÓN

Barcelona, 22 de noviembre

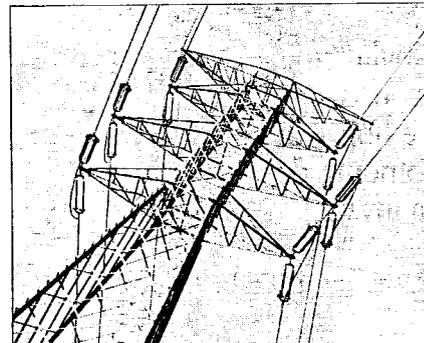
INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

Valencia, 22 y 23 de noviembre



Punto de encuentro

www.ExpansionConferencias.com / 903 99 61 00



Se organiza el II encuentro de Energía en Cataluña. / Elena Ramón

LOS DESAFÍOS ENERGÉTICOS

La energía afronta nuevas líneas de actuación

EXPANSIÓN, Madrid

La Generalitat de Cataluña ya por finalizada la elaboración del borrador del Plan de Energía 2006-2015, en el que se están replanteando y aplicando nuevas líneas estratégicas de actuación.

Para empezar se prevé unas inversiones de casi unos 10.000 millones de euros. En realidad, lo que se pretende es apostar por un ahorro energético, así como intentar modificar la combinación mixta de la oferta de energías.

Además, el plan busca un aumento en las inversiones de infraestructuras, para que esta comunidad se conecte con el resto de Europa. Asimismo, el borrador intenta cambiar las estrategias de suministros y la puesta en marcha de otra serie de inversiones en materia de investigación.

Por último, intenta aprobar unos decretos para conseguir agilizar los trámites administrativos y así impulsar una serie de proyectos que dinamicen el sector de las energías renovables. Con ello, se conseguirá sobrepasar el 15% en el año 2015, para dar así res-

puestas a los nuevos retos y a los habituales problemas a los que se enfrenta el sector de la energía en esta comunidad.

Información

Conscientes de la importancia de todos estos retos, Expansión Conferencias ha decidido organizar el segundo Encuentro sobre Energía en Cataluña, donde participarán representantes del sector.

En el nuevo Plan de Energía 2006-2015, se plantean las líneas estratégicas de actuación

Estos profesionales intentarán dar su punto de vista y aportar todo tipo de soluciones y estrategias a los problemas reales del momento que sufren las empresas. En la conferencia se analizará el nivel de inversiones y las novedades jurídicas.

PRÓXIMA CONVOCATORIA
ENERGÍA EN CATALUÑA
 Barcelona, 22 de noviembre



sociedad
220 zonas
muertas
en los océanos

Captura CO₂ y sigue emitiendo

La recuperación de emisiones como receta contra el cambio climático gana terreno ● Los ecologistas están en contra

ALEJANDRO BOLAÑOS
Madrid

Centrales eléctricas alimentadas por combustibles fósiles en las que se captura más del 80% del dióxido de carbono (CO₂) emitido. Redes de cooductos que llevan el gas, convertido en fluido, a yacimientos agotados de petróleo, donde se almacena durante miles de años. Incluso, producción de hidrógeno, la energía del futuro, a escala industrial. En suma, el mundo podrá seguir devorando sus reservas de gas, crudo y carbón y ralentizar el cambio climático. Esta idea, alumbrada por EE UU y las petroleras, es un reto para los científicos con el que se relamen las empresas más contaminantes. Y que gana adeptos entre los protagonistas de la lucha contra el calentamiento.

El giro más notable es el de la Unión Europea, que encabeza las iniciativas internacionales para reducir las emisiones de CO₂. Con la reválida de Kioto cada vez más cerca (un recorte del 8% de las emisiones europeas en 2012 respecto al nivel de 1990), la UE abanderará un objetivo más ambicioso, que recoge las recomendaciones del Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC), de la ONU: rebajar en un 50% las emisiones globales antes de 2050. Y para alcanzarlo, ha dado más cancha a las tecnologías de captura y secuestro de CO₂, en su propia estrategia.

"En los dos últimos años, la Comisión Europea ha pisado el acelerador", corrobora José Ángel Azuara, director de Ciudad de la Energía (Ciden), la fundación en la que el Gobierno español concentró hace año y medio sus iniciativas sobre técnicas de captura del dióxido de carbono. El cambio de rumbo de la UE se escenificó en marzo, en su Consejo de Primavera, cuando se marcó como meta lograr antes de 2020 aplicaciones comerciales de captura de CO₂, para cualquier planta eléctrica que se alimente con combustibles fósiles.

Y la nueva travesía acaba de recibir el impulso definitivo. Hace apenas un mes, la plataforma que reúne a la Comisión Euro-

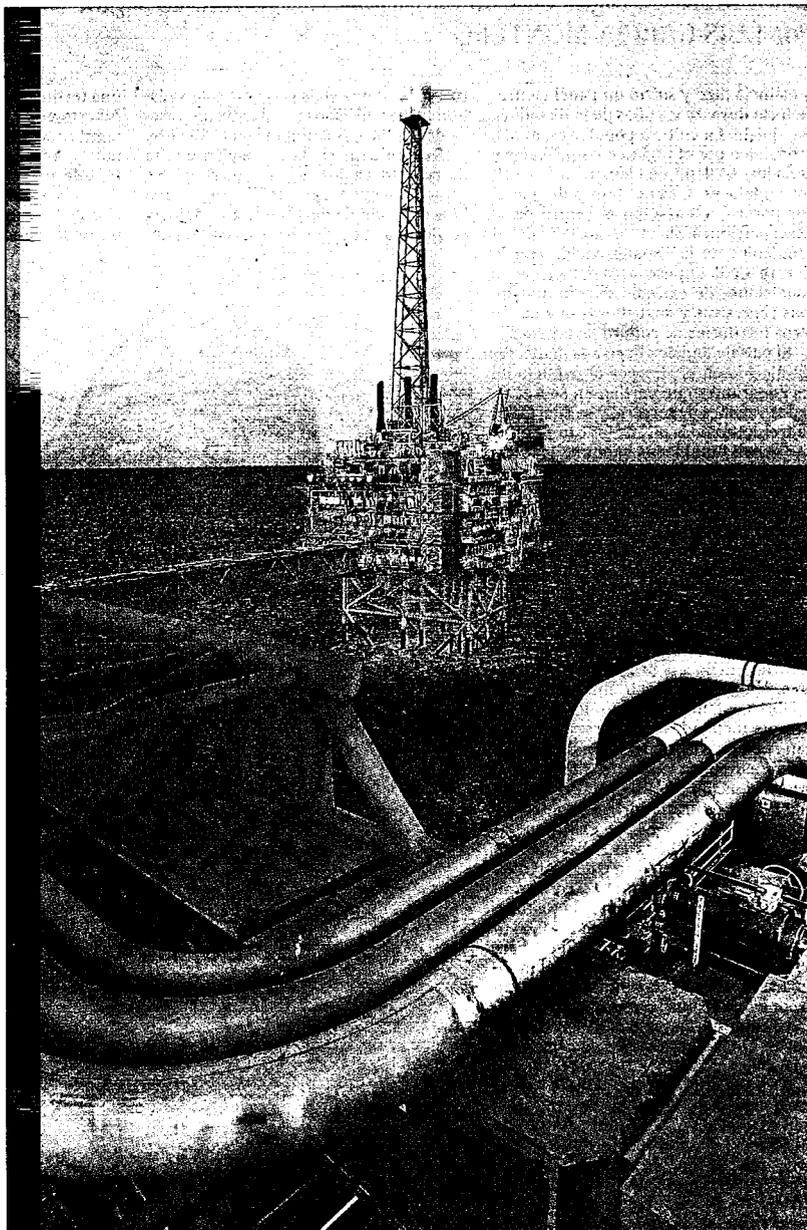
pea, la industria, centros de investigación y alguna asociación conservacionista dio en París el banderazo de salida a una competición singular: un concurso continental para elegir una docena de proyectos emblemáticos en los que se demostraría, antes de 2015, la aplicación de tecnologías de captura y secuestro de CO₂, en plantas de generación eléctrica de 400 megavatios, las más habituales en el mercado.

"Hay varias técnicas que se utilizan desde hace décadas en distintos procesos industriales, la clave está en mejorar la eficiencia", asegura Juan Carlos Abanades, el único científico español que participó en el informe especial del panel de expertos de la ONU sobre la captura y secuestro de CO₂.

Las petroleras, que durante años negaron los efectos perjudiciales de sus emisiones, definen de forma unánime la captación de CO₂ como argumento para subirse sobre la marcha a la lucha contra el calentamiento global. Parten con ventaja. Desde hace décadas, los gigantes norteamericanos inyectan en varios yacimientos dióxido de carbono, transportado desde plantas de procesamiento de gas, para facilitar la extracción de crudo de sustratos poco accesibles.

Hasta la estadounidense Exxon, que aceptó hace apenas un año la hipótesis de la influencia humana en el calentamiento global tras haber financiado varias investigaciones para desacreditarla, utiliza esta técnica. Las petroleras europeas, más convencidas de las nuevas líneas de negocio, protagonizan los proyectos más ambiciosos. Desde 1996, la noruega Statoil separa dióxido de carbono del gas natural que extrae en Sleipner, una plataforma anclada en el Mar del Norte, y lo inyecta en un sustrato salino a más de mil metros de profundidad bajo el fondo marino. Y tiene en cartera otros tres proyectos, dos con soluciones integradas en centrales eléctricas.

La británica BP impulsa otras tres iniciativas en Austria, California (EE UU) y Escocia para transformar antes de 2012



Plataforma de gas en el Mar del Norte, desde la que se han inyectado nueve millones de toneladas de dióxido de carbono. / STATOIL

combustibles fósiles en hidrógeno y almacenar el CO₂ en formaciones geológicas profundas. Y la angloholandesa Shell y la francesa Total también tienen varios proyectos en marcha.

La captura y secuestro de CO₂, junto a los biocombustibles, han formando parte desde el principio de la receta del Gobierno de EE UU ante el cambio climático. Son alternativas bien vistas por poderosos lobbies empresariales (petroleras, eléctricas, productoras de maíz), que permiten rebajar las emisiones sin cerrar el grifo de los combustibles fósiles. Las técnicas de captura de CO₂, son especialmente bienvenidas en la explotación del carbón, el

más abundante y más contaminante: en EE UU, un tercio de las emisiones corresponden a las centrales eléctricas que se nutren de este combustible.

La aceptación de que la economía del carbón vuelve con fuerza ha ampliado el espacio de entendimiento entre Europa y EE UU, que se comprometió en junio a negociar objetivos de recortes obligatorios en las emisiones para cuando el tratado de Kioto caduque. "Parece claro que los países emergentes no van a renunciar al carbón, en China se abre una planta de carbón cada cinco días, las tecnologías que reduzcan el impacto ambiental de esas plantas van a ser cruciales para rebajar las emisiones globales", defiende el secretario general para el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpuri. Según el último informe

Bruselas abre un concurso para elegir 12 proyectos emblemáticos

Greenpeace: "Es un balón de oxígeno para las firmas más contaminantes"

de la Agencia Internacional de la Energía, China e India concentran la mitad del 50% de incremento previsto en la demanda energética hasta 2030. Y dos tercios de esas nuevas necesidades las cubrirán con carbón.

La UE se ha persuadido de que, con este panorama, la gene-



sociedad
Ser mujer y deportista es más difícil en Irán



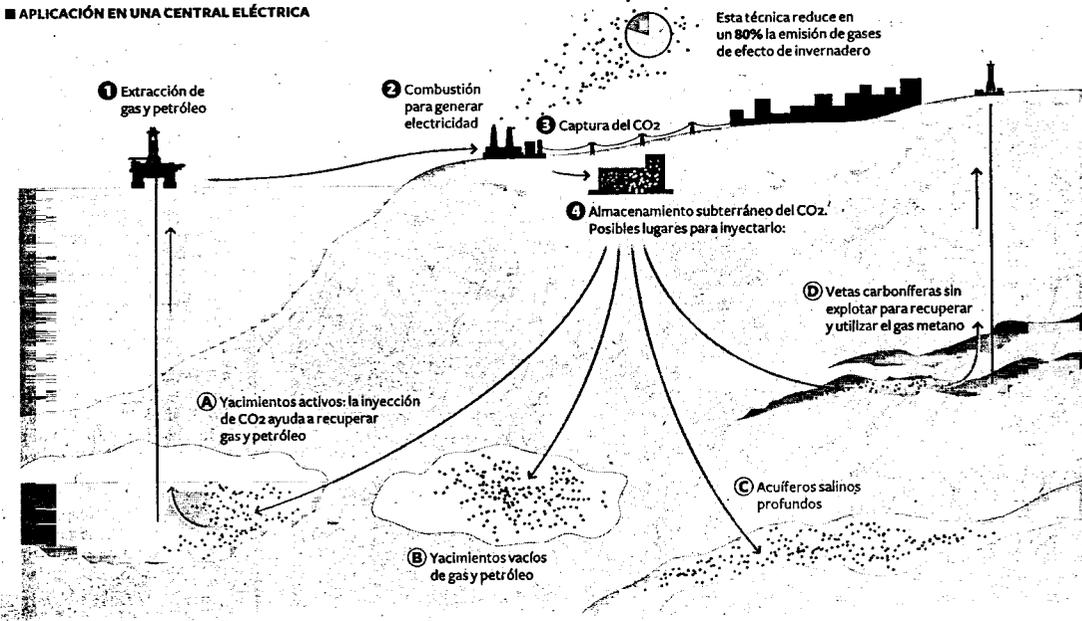
deportes
La muerte de un hincha enciende a los 'tifosi' en Italia



pantallas
Radio Pakcelona triunfa entre los paquistaníes

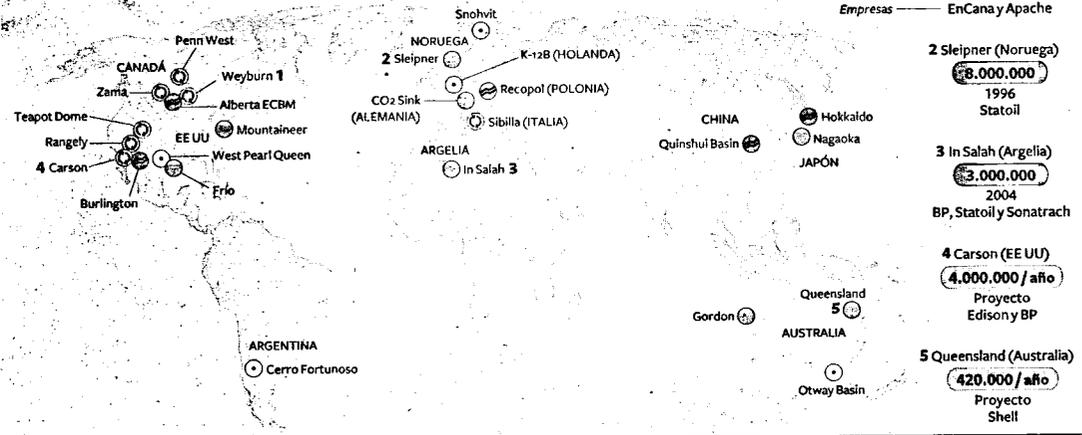
Captura y secuestro de CO₂

■ APLICACIÓN EN UNA CENTRAL ELÉCTRICA



■ INICIATIVAS POR TIPO DE ALMACENAMIENTO

- A Yacimientos activos
- B Yacimientos vacíos
- C Acuíferos salinos
- D Vetas carboníferas



Fuente: Agencia Internacional de la Energía y elaboración propia.

H. L./EL PAÍS

ralización de las técnicas de captura de CO₂ es imprescindible. Pero muchas asociaciones ecologistas no comparten este criterio. "Es una solución de final de tubería, que sólo sirve para emitir más CO₂, aunque luego se entierra", opone Raquel Montón, responsable de Energía de Greenpeace. Para Montón, incluir estas técnicas entre las medidas contra calentamiento global es un "grave error". "Se da un balón de oxígeno a las empresas más contaminantes, cuando las energías renovables son ya una solución".

La puesta en marcha de la captura y almacenaje de CO₂ en centrales eléctricas no será barata. La plataforma europea prevé que sólo el desarrollo de la decena de proyectos emblemáticos que impulsa cueste entre 6.000 y 10.000 millones de euros. Con

ese dinero, Iberdrola, líder mundial de energía eólica, podría duplicar su inversión en nuevos molinos de viento hasta 2010. "Se detraerán muchos recursos necesarios para extender las renovables", añade Montón, "es una tecnología ineficaz y arriesgada: no se puede garantizar que el CO₂ permanecerá enterrado para siempre. Y la monitorización perpetua no existe".

Sobre los riesgos, el informe especial de los expertos de la ONU, concluyó que "más del 99% del CO₂ inyectado seguiría enterrado dentro de 1.000 años. Y también cree muy improbable que un accidente en la inyección de dióxido de carbono tenga efectos globales, ya que es un sistema muy similar "al que usa la industria del gas y el petróleo".

"Lo que sí puede haber son escapes difusos, en general con

Las petroleras manejan las iniciativas más ambiciosas

La UE admite que el carbón tendrá un papel clave, como defiende EE UU

efectos muy limitados sobre el agua y la flora, por eso hay que avanzar en los sistemas de monitorización", señala Abanades. Pero el científico español reitera que la clave para el desarrollo de estas tecnologías está en la eficiencia. El informe para la ONU en el que participó este in-

vestigador del CSIC, calcula que el coste de la electricidad producida en centrales con estos sistemas se incrementa entre un 20% y un 85%, según el tipo de planta. La captura de CO₂, también se come energía: el consumo de combustibles fósiles para generar la misma electricidad aumenta alrededor de un 25%.

Ni qué decir tiene que la industria centra sus esfuerzos en mejorar el rendimiento de esta tecnología. Las técnicas se distinguen según si se aplican antes o después de que se produzca la quema del combustible para generar electricidad. "En la técnica de precombustión se ducha con disolventes químicos la corriente de gases que se emite tras la combustión con el aire y así se fija el CO₂ y luego se separa del disolvente con calor", explica Abanades. Pero la escasa

concentración del dióxido de carbono en esa corriente (menos de un 15%) dificulta la separación. Por eso se trabaja en nuevas sustancias químicas —el científico español investiga la aplicación de óxido cálcico—. O se plantea utilizar oxígeno casi puro en vez de aire en la combustión para aumentar la concentración de CO₂. "Ahí, el cuello de botella está en la extracción de oxígeno".

En la técnica de precombustión, se procesa el combustible fósil en un reactor con vapor y aire para tener una mezcla de monóxido de carbono e hidrógeno. Un nuevo procesamiento con vapor permite lograr una corriente de CO₂ y otra de hidrógeno. Aquí, la separación es más fácil, porque el CO₂ está más concentrado. Y el hidrógeno puede utilizarse para generar electricidad o almacenarse en pilas de combustible. Pero la fase inicial es aún cara a escala industrial.

"Está claro que serán necesarios incentivos", añade Abanades, que recuerda que Statoil empezó con su proyecto en Sleipner cuando el Gobierno noruego anunció un impuesto de 50 euros por tonelada de CO₂ emitida desde las plataformas marinas. El científico destaca que sólo en el estrato donde Statoil ha inyectado "cabría todo el CO₂ que emitirá Europa en el próximo siglo". La ONU calcula que estas técnicas podrían reducir en un 40% las emisiones antes de 2050.

Bruselas acaba de modificar su guía sobre ayudas estatales para dar prioridad a este tipo de proyectos. Y prevé tener listas antes de 2010 las modificaciones normativas para definir los criterios que tienen que cumplir los depósitos y los incentivos.

La captura y secuestro de CO₂, también se ha incorporado a la nueva estrategia española de cambio climático, para disgusto de varias organizaciones ecologistas. "Hay que explorar todas las posibilidades, aunque para el Gobierno español lo prioritario es el ahorro energético y el uso de renovables", rebate Aizpiri.

La iniciativa española más sólida es la que protagoniza desde 1998 la central de Elcogás en Puertollano (Ciudad Real), participada por Endesa, Iberdrola y varias firmas extranjeras. Es una de las primeras plantas del mundo en ensayar las técnicas de captura del CO₂, antes de la combustión de carbón. Y en este tiempo no ha tenido problemas técnicos, aunque sí financieros.

A esta iniciativa se sumará la que encabeza la fundación Cidem, en León. "El objetivo es construir antes de 2009 una planta en la que la combustión se haga con aire rico en oxígeno", indica Azuara. Su desarrollo será seguido de cerca por Unión Fenosa y Endesa, que ya han anunciado que presentarán proyectos para la elección de plantas emblemáticas que patrocinara Bruselas. "España está facultada, para tener alguna de esas centrales", defiende Aizpiri.

LA LECCIÓN INGLESA LA CARA Y LA CRUZ DE LA ALTA VELOCIDAD

Un túnel silencioso de 17 km

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

"Está todo preparado para que el traslado se haga a lo largo de la noche mientras los ciudadanos duermen, y por la mañana se lo encuentren todo a punto", explica Holden.

Mientras Sants parece zona de guerra, la llegada del AVE no tiene fecha real, los políticos se pelean y los barceloneses sufren la pesadilla de la suspensión de los servicios de cercanías, Londres celebra la culminación de la obra de ingeniería ferroviaria más ambiciosa y compleja del último siglo sin que el ritmo de la ciudad haya cambiado y con el mínimo de inconvenientes, circunscrito al desvío del tráfico en torno a las estaciones de Kings Cross y Saint Pancras. El premio es que a partir del miércoles París va a estar a dos horas y quince minutos, Marsella a seis horas y el resto de Europa mucho más cerca. En una suprema ironía, la ministra de Fomento española, Magdalena Álvarez, llega hoy a la capital inglesa para vender la alta velocidad española.

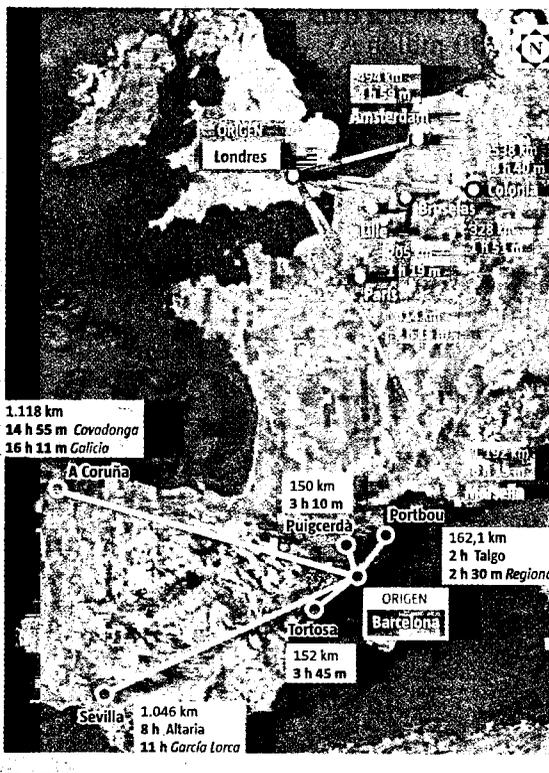
El Gobierno central ha hecho todo lo necesario para asegurarse de que el proyecto contaba con la financiación adecuada y se culminaba en el plazo previsto, sin un solo día de retraso. Cuando resultó evidente que London Continental Railways (LCR) no podía obtener como empresa privada el dinero necesario para una obra de esta envergadura, el gobierno laborista de

Tony Blair autorizó la emisión de bonos garantizados por el Tesoro por 5.800 millones de libras (casi 9.000 millones de euros), el coste del proyecto. Semejante iniciativa, sin precedentes, suscitó en su día numerosas suspicacias pero hoy

Sin accidentes, a tiempo y con ahorro

La estación internacional de Saint Pancras, en Londres, fue inaugurada oficialmente esta semana por la reina Isabel, aunque algunas dependencias no se abrirán hasta el 9 de diciembre tal como reza la pancarta instalada por la compañía de trenes británica. Pero lo más curioso es la frase que aparece escrita debajo del nombre de la estación y que puede ser aplicable tanto a las obras como a la eficacia de los trenes: "Safely, on time, under budget" (Sin accidentes, a tiempo y con bajo presupuesto). Puntualidad británica.

Un tren inglés tarda menos de la mitad de tiempo en recorrer la distancia de Londres a Marsella que uno español en ir de Barcelona a A Coruña



FUENTE: Google Earth

LA VANGUARDIA

se considera una decisión genial.

Los ingenieros han excavado 17 kilómetros de túneles a través del centro de Londres, por todo tipo de subsuelos, atravesando el Támesis, por debajo de cementerios, canales, 4.000 viviendas, 4.500 jardines de casas, 600 tuberías de aguas, gas y alcantarillado, doce líneas de metro, setenta puentes y trece edificios históricos, sin que se hayan producido derrumbes ni haya sido necesario detener las obras. El único incidente se produjo en el 2003, al aparecer una grieta en el barrio de Stratford, y el problema fue rápidamente subsanado. "El éxito" dice Malcolm Green, ingenie-

ro de transportes— se debe al nivel de inversión, la coordinación, el uso de las tecnologías más modernas, la voluntad política de que las obras acabaran a tiempo y con éxito y una planificación metódica. Se han construido ciento cincuenta viaductos para la nueva línea rápida hasta el canal de la Mancha.

"Las obras no han sido realizadas tan sólo para acercar Europa a Inglaterra, sino como un símbolo de regeneración urbana, un poco como la transformación de Barcelona en 1992 —señala el sociólogo Philip Patterson—. Son parte de la modernización de todo el sistema de transportes de Londres de cara a los Juegos Olímpicos del 2012, con la construcción de nuevas líneas de ferrocarril, nuevas estaciones y la ampliación del metro".

LONDRES' EUROSTAR

La mayor obra de ingeniería del último siglo

- El coste total de las obras ferroviarias hechas en Londres es de 5.800 millones de libras (casi 9.000 millones de euros).
- Tan sólo el coste de la renovación de la nueva estación terminal de Saint Pancras es de 800 millones de libras (unos 1.200 millones de euros).
- Los diecisiete kilómetros de túneles subterráneos pasan por debajo de 2.600 viviendas, 13 edificios históricos y 600 canalizaciones de los servicios del gas, el agua y el alcantarillado.
- Se han construido ciento cincuenta viaductos entre la capital y el canal de la Mancha para la nueva línea rápida.
- Se han utilizado 76 millones de ladrillos y nueve mil toneladas de hierro.
- Philippe Stark ha rediseñado el interior de los vagones del Eurostar.
- Se espera que 45 millones de pasajeros al año utilicen el servicio.
- 71 millones de personas usan diariamente la estación de metro de Kings Cross-Saint Pancras.

Todo ha sido ensayado como una obra de teatro, para que 800 empleados, 500 contratistas y los dieciocho trenes que cruzan diariamente el canal de la Mancha se trasladen la madrugada del miércoles, en el silencio de la noche, de Waterloo a Saint Pancras, una *catedral gótica de los trenes* que, sin perder su personalidad victoriana, ha sido reconvertida en un centro comercial con boutiques y restaurantes de lujo. Incluso se han simulado llegadas y salidas con los consiguientes controles de aduanas y de pasaportes, para no dejar nada a la improvisación y que los usuarios sólo tengan que llegar, comprar el billete, subirse al vagón y pedir "un café au lait et un croissant, s'il vous plaît". Igual que en Barcelona...•

STATION WILL OPEN ON 9th DECEMBER 2007
ST. PANCRAS INTERNATIONAL
 "SAFELY, ON TIME, UNDER BUDGET"

First Capital Co.

Renfe inverteix en dos anys el doble a Madrid que a Catalunya

■ El servei de Rodalies de la capital espanyola es va endur un 80% dels contractes executats a tot l'Estat durant l'any passat ■ Entre 2005 i 2006 les inversions de l'operadora a Catalunya van ser només del 17,4%

Quim Torrent
BARCELONA

A Rodalies plou sobre mullet. L'informe anual del ministeri de Foment, publicat fa només unes setmanes, constata que Renfe Operadora, que depèn del ministeri de Foment, va invertir el doble a Madrid que a Barcelona durant els anys 2005 i 2006. Els dos primers pressupostos redactats i executats pel govern de José Luis Rodríguez Zapatero han resultat almenys tan d'escassos com els de la majoria absoluta del PP, segons les dades publicades per l'*Anuario estadístico del año 2006 del Ministerio de Fomento*.

En aquest dos anys Madrid ha rebut de Renfe 63,2 milions d'euros, gairebé el 43% del valor de tots els contractes que va adjudicar l'operadora a tot l'Estat. Barcelona, amb una xarxa amb un quilòmetratge i una afluència de viatgers comparable als de la capital espanyola, es va quedar amb només 25 milions d'euros. Aquesta xifra representa un 17,4% del total estatal, un percentatge que està fins i tot per sota del 18,8% del PIB català respecte de l'espanyol.

2005, el punt d'inflexió

La baixa quantia de les inversions provinents de Renfe han coincidit pràcticament amb la davallada de la qualitat del servei que oferia l'operadora a Rodalies de Barcelona. Si bé el deteriorament del material mòbil, les estacions i la infraestructura ja havia començat fa uns anys, no va

Adjudicacions de Renfe per territoris

En milers d'euros

FONT: MINISTERI DE FOMENT

	ANY 2005	ANY 2006	ANYS 2005 + 2006	Percentatge del total
Andalusia	8.772	3.343	12.115	8,16%
Aragó	217	-	217	0,15%
Astúries	154	1.632	1.786	1,22%
Balears	-	-	-	-
Canàries	-	-	-	-
Cantàbria	1.160	-	1.160	0,83%
Castella-la Manxa	3.865	-	3.865	2,69%
Castella i Lleó	15.864	230	16.094	10,33%
Catalunya	17.190	8.642	25.832	17,4%
Euskadi	823	641	1.464	1,0%
Extremadura	3.235	-	3.235	2,2%
Galícia	4.943	268	5.211	3,55%
Madrid	6.516	56.762	63.278	42,6%
Múrcia	2.075	125	2.200	1,5%
Navarra	333	-	333	0,2%
País Valencià	593	1.181	1.774	1,2%
La Rioja	-	-	-	-
Ceuta i Melilla	-	-	-	-
No regional	9.843	-	9.843	6,6%
Total	75.583	72.824	148.407	100%

ser fins al 2005 que es van començar a patir retards sistemàtics en el servei.

De fet, les xifres encara són més escandaloses si parlem únicament de les adjudicacions de l'any 2006. En plena crisi de Rodalies a l'àrea metropolitana de Barcelona, el ministeri, a través de Renfe Operadora, va invertir només vuit milions d'euros a Catalunya mentre que Madrid se'n va endur més de 56. La comu-

nitat presidida per Esperanza Aguirre, amb un servei de Rodalies molt més eficients que els catalans, es va endur el 78% del pressupost territorialitzable de Renfe Operadora.

Mostra de la manca d'inversió a Catalunya és que fins que no es va agreujar la crisi, el mes de setembre del 2005, Renfe amb prou feines havia adjudicat contractes per valor d'un milió i mig d'euros. Només quan

la ministra va anunciar un pla urgent per intentar reduir els retards al mes d'octubre es va fer una inversió relativament alta, 6 milions d'euros.

Aquests dos anys de reducció de les inversions a Catalunya coincideixen, com van explicar fa uns mesos a l'AVUI els sindicats de Renfe, amb una reducció del personal de manteniment de la companyia. Al març tant UGT com CGT van de-

nunciar la reducció a quasi la meitat del personal i la van relacionar directament amb l'augment de les avaries i els retards. Segons els treballadors, el procés de privatització del manteniment de trens ha acabat comportant la supressió de molts llocs de treball.

El que les dades oficials de Foment tornen a posar de relleu és que el que s'acaba pressupostant té poc a veure amb els diners

que al final s'inverteixen. Un informe de la Cambra de Contractistes recull que un 39 per cent dels projectes anunciats per Foment en els pressupostos de 2005 ni tan sols s'havien començat. En la mateixa línia, la Cambra de Comerç ha xifrat en diverses ocasions en menys d'un 80% l'execució de les obres pressupostades pel ministeri de Foment i les empreses que estan sota el seu paraigua. ■



El govern passarà a Foment la factura pel caos de Renfe i pels perjudicis als FGC

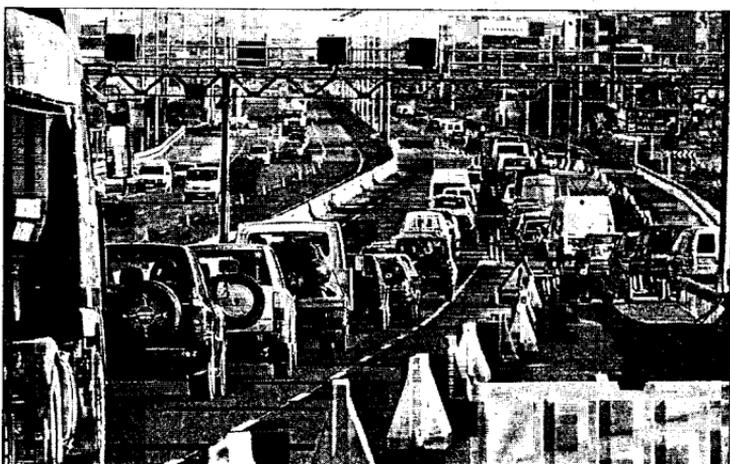
■ Puigercós anuncia que quantificaran els perjudicis causats per les avaries ■ Pel PSC és "evident" que cal que es paguin compensacions

Redacció
BARCELONA

La Generalitat no pensa estar-se de braços plegats davant el perjudici econòmic que el caos de Renfe està causant dia rere dia a milers de catalans. Per això ha decidit quantificar tot els danys ocasionats i passar la factura a la ministra de Foment, Magdalena Álvarez. Així ho va anunciar ahir el conseller de Governació, Joan Puigercós, recollint el guant llançat dilluns passat pel secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, que va anunciar que Foment es plantejava compensar els afectats.

El conseller va explicar que estan estudiant quina és la millor fórmula per reclamar a l'executiu de Madrid un rescabament econòmic per tots els incidents que s'han produït des de fa molts mesos a la xarxa de Rodalies i que van culminar amb la suspensió, el 20 d'octubre passat, de dues línies de Renfe i una de Ferrocarrils de la Generalitat a Bellvitge per l'enfonsament d'una paret en un túnel provocat per les obres de construcció del TGV. "No hi ha excuses perquè Foment no pagui", va afirmar.

Dificultats de l'empresa
Tot i aquesta predisposició, Puigercós va admetre la dificultat de l'empresa. La primera i principal és establir el criteri per quantificar aquest perjudici. Conscient de la dificultat, el conseller va deixar damunt la taula algunes propostes, com ara fixar-se en la reducció de la productivitat de les empreses afectades,



La C-31 (autovia de Castelldefels) plena de vehicles durant l'operatiu especial ■ MANOLO GARCIA

Pendents de les proves de càrrega

■ Els tècnics d'Adif començaran aquesta setmana a fer les proves de càrrega sobre les vies que han hagut de ser reforçades a causa dels nombrosos esvorancs que s'han produït per les obres del tren de gran velocitat. Les proves, que consistiran a fer-hi passar trens sense passatge per comprovar-ne la resistència, culminen unes setmanes d'intensos treballs per assegurar el terreny afectat

amb injeccions de morter. Mentrestant, el Cecof estudia obrir parcialment a partir de la segona quinzena d'aquest mes la línia C-2. La idea és habilitar la via 1 -la més separada dels esvorancs- perquè hi puguin circular els combois fins a Vilanova i la Geltrú i Sant Vicenç de Calders. Tot i això, des de Renfe s'ha recordat que obrir parcialment aquesta via "no és la solució òptima", entre altres coses

perquè no hi podran passar el 50% dels trens que cobreixen habitualment aquesta línia. A més, Renfe remarca que aquesta proposta provocarà un "nou trasbals" als viatgers afectats perquè obligarà a redissenyar l'operatiu actual de transport de passatgers per carretera de la costa. Pel que fa a la línia C-10, que va a l'aeroport, seguirà sent substituïda pels autobusos fins que s'acabi la crisi.

en la pèrdua de la imatge de Barcelona com a marca de qualitat des del punt de vista econòmic i turístic, i en l'augment de temps en els desplaçaments per part dels ciutadans. "Tot això ho hem de saber quantificar i el govern ho ha de fer", va insistir.

De moment el que sí que és clar és com fer arribar a Generalitat les denúncies

contra Renfe. Els ciutadans que vulguin reclamar ho podran fer a través de les oficines d'atenció al ciutadà del govern. A més, Puigercós també va recordar que es pot recórrer a la justícia.

L'anunci del conseller republicà va ser ben acollit pel PSC. El secretari d'organització, José Zaragoza, va trobar ahir "evident" la necessitat que el govern espanyol

faci front a les incomoditats que la situació de les infraestructures està provocant a Catalunya. "És evident que calen solucions raonables i compensacions", va afegir Zaragoza va recordar que el president de la Diputació de Barcelona, Celestino Corbacho, va ser un dels primers a reclamar que Foment compensi els afectats amb bitllets gratis. ■

Un nou carrer unirà al juny la Diagonal i el camp del Barça

■ L'obertura del carrer Martí i Franquès s'integra en la reforma urbanística del Campus Sud ■ Comença la construcció del pàrquing al carrer Menéndez y Pelayo, que servirà per al campus, els culers i el tanatori

Virginia Mascaró
BARCELONA

Un solar molt gran i força degradat, situat entre l'avinguda Diagonal i el camp del Barça, al districte de les Corts, comença a canviar. "L'Ajuntament s'ha compromès a urbanitzar en sis mesos el carrer Martí i Franquès, que travessarà el futur Campus Sud i connectarà la Diagonal amb el carrer Joan XXIII", afirma Oriol Ripoll, director de Projectes de la UB.

La zona és coneguda popularment com la *Condòmina*, per la gran quantitat de preseruatius que es trobaven a terra anys enrere, quan era un descampat. La urbanització del carrer Martí Franquès, part del qual encara és un camí de terra, limita amb el cementiri de les Corts i el parc de Bederrida. Al límit del parc s'hi ha construït l'edifici Satèl·lit, que acull laboratoris de recerca del Parc Científic de Barcelona. I, a sobre, durant dos anys no prorrogables hi haurà la carpa Movistar, que hi ha condicionat un pàrquing de 300 places.

"Es una zona amb déficits importants, però aviat es transformarà profundament", assegura la regidora de les Corts Montserrat Sánchez. Els canvis a la zona, on encara se cita la prostitució nocturna, ja són visibles. Al carrer Menéndez y Pelayo, just davant d'on s'instal·larà una subestació elèctrica subterrània, s'està construint un pàrquing soterrat de 225 places, que també impulsarà la transformació de la via en superfície —en el futur ha de

traversar el parc de Bederrida— i alhora oferirà aparcament al tanatori de les Corts, al camp del Barça i a la zona universitària, diu la regidora.

La profunda i definitiva transformació es produirà quan funcioni el Campus Sud. És previst que el curs 2011-2012 estigui acabada la nova Facultat de Farmàcia, l'ampliació de la Facultat de Belles Arts i el Centre d'Infraestructures Científiques per la Recerca i Innovació Tecnològica, que s'ajecarà a la banda nord del parc de Bederrida. La nova Facultat de Matemàtiques i la urbanització definitiva del Portal del Coneixement seran una realitat el 2013-2014, segons preveu Oriol Ripoll.

La xifra

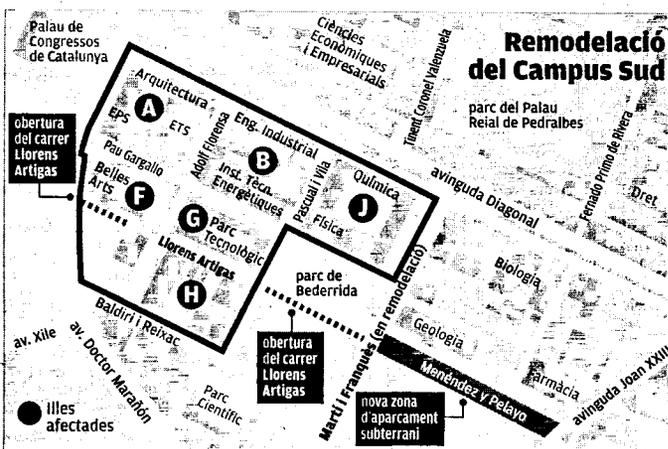
70

milions d'euros costaran les accions prioritàries al campus. Un 75% els pagarà l'Estat i un 25%, la Generalitat.

"La UB té força pressa a començar el campus. Ja hem seleccionat els equips d'arquitectes que s'han presentat al concurs d'idees. El gener del 2008 decidirem l'equip guanyador i, un any més tard, el gener del 2009, s'adjudicaran les obres que duraran 2 anys", diu Ripoll. Els edificis estaran molt oberts a la ciutat. El de Belles Arts volem que tingui una sala d'exposicions permanent i el de Farmàcia, que aculli el museu de la farmàcia catalana. ■



El carrer Martí i Franquès, que es remodelarà; a la dreta, la carpa Movistar i el pàrquing ■ JORDI GARCIA



Aparcament per a universitaris a l'Espai Movistar

El parc de Bederrida estarà ocupat per la carpa Movistar, que es va inaugurar dimarts passat. Durant dos anys s'hi organitzaran concerts, activitats sobre noves tecnologies, cine i exposicions. També s'hi ha habilitat un aparcament de 300 places. Durant el dia, hi té accés preferent la comunitat universitària. Està vigilat i té control d'entrada. S'hi accedeix amb el carnet universitari. A les set del vespre l'accés s'obre a tothom que vol accedir a la carpa.