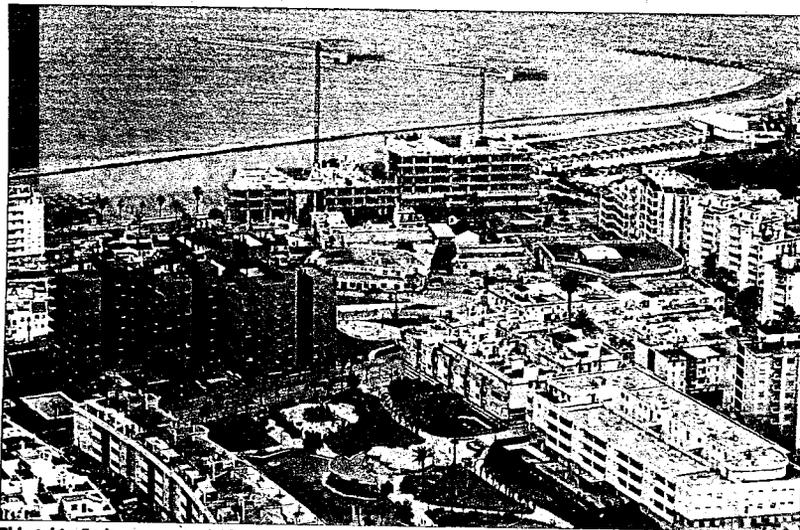




RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data:21-11-2007

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



El hotel La Rada, en construcción y que se va a demoler, en primera línea de playa. / JULIÁN ROJAS

Un hotel que invade la costa de Estepona será demolido este año

Medio Ambiente pagará el derribo de este vestigio del GIL

JUANA VIÚDEZ
Marbella

El Ayuntamiento de Estepona (Málaga) acordó ayer la demolición de la estructura de un hotel considerado uno de los últimos vestigios del gillismo en la ciudad. "Es la mayor evidencia de que el GIL pasó por aquí", señaló ayer su concejal de Urbanismo, Rafael Duarte. La construcción, paralizada desde 2003, invade parte del dominio marítimo terrestre, tiene un exceso de edificabilidad y produce un efecto pantalla sobre la playa de La Rada, la más concurrida del municipio.

La Demarcación de Costas asumirá los 1,2 millones que costará su derribo, ya que la recuperación de ese espacio forma parte de la *Estrategia para la sostenibilidad de la costa* con la que el Ministerio de Medio Ambiente pretende recuperar el uso público de 8.000 kilómetros de litoral. La empresa constructora, Prasa, recibirá una compensación por los daños, y los vecinos

de la barriada de Pescadores recuperarán las vistas al mar.

Después de varios años de polémicas y negociaciones, por fin se le ha puesto fecha de caducidad a esta enorme estructura. El alcalde de Estepona, Antonio Barrientos (PSOE), estima que a mediados de diciembre comenzarán los trabajos. Costas ya ha comenzado a tramitar los permisos con Industria. El edificio se extinguirá cortando y retirando forjados, tal y como se hizo con el edificio Windsor de Madrid.

La edificabilidad de la construcción, que seguirá siendo propiedad de la constructora Prasa, pasará de los 20.000 metros actuales a 7.000 metros. El edificio terminará ocupando un 50% de la superficie actual y quedarán, como máximo, tres plantas.

La promotora será compensada por los daños que le ha acarreado tener paralizada una obra durante más de cuatro años con un aumento de la edificabilidad en otra parcela de 40.000 metros cuadrados que la empresa posee en Arroyo An-

tón, al este del término municipal. Prasa tendrá que esperar unos años antes de poder emprender sus proyectos en los terrenos de Arroyo Antón. Aun así, ya tienen previsto construir apartamentos y dedicar el terreno que ahora ocupa la estructura a uso residencial y comercial.

La licencia de obra para la construcción del Hotel Playa Estepona fue concedida en 1999, fecha en la que gobernaba el Grupo Independiente Liberal (GIL), el partido fundado por Jesús Gil. Poco después, el proyecto sufrió una modificación de elementos que aumentó la edificabilidad de los 5.000 metros cuadrados permitidos a 22.000, propuesta que fue aprobada por el equipo de gobierno. En 2002, con un gobierno del PP, se encontraron irregularidades y las obras se pararon una semana. En 2003, con la llegada de Barrientos a la alcaldía, se detuvo definitivamente y se iniciaron unas conversaciones que han culminado con el acuerdo firmado ayer con la promotora.

El Gobierno comprará 500 hectáreas en Galicia para salvarlas del ladrillo

Los enclaves elegidos incluyen dos islas de Pontevedra y A Coruña

SONIA VIZOSO
Santiago

El Ministerio de Medio Ambiente ha reservado 25 millones de euros de su presupuesto para salvar la costa gallega de la marea de ladrillo que la acecha. El departamento de Cristina Narbona está dispuesto a comprar un total de 500 hectáreas de terreno en enclaves amenazados de gran valor natural. Parte de este dinero se gastará en adquisiciones y rescates de concesiones en los primeros metros de ribera, con el fin de liberarlos de edificaciones y crear caminos naturales junto al mar en los 1.500 kilómetros de litoral con los que cuenta Galicia.

El ministerio estudia actualmente por qué parajes realizaría ofertas. Entre sus objetivos prioritarios se encuentran varias islas: la de Tambo, en la ría de Pontevedra, que es de uso militar y que debería ceder el Ministerio de Defensa; y el archipiélago de Sisargas, frente a Malpica (A Coruña), que está deshabitado. Además de estos enclaves se elegirán puntos "frágiles" que sufran una "gran presión urbanística" y áreas que corran riesgo de inundarse.

El secretario general para el Territorio y la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, Antonio Serrano, defendió ayer en Santiago el uso de estos fondos públicos para blindar la costa. Serrano lo considera un "estupendo servicio" para los ciudadanos y para las generaciones venideras. Estas parcelas, explicó, servirán para salvaguardar el patrimonio natural y serán un "colchón de seguridad" para proteger Galicia del cambio climático y de la previsible subida del nivel del mar.

El alto cargo del ministerio cerró ayer en la capital gallega el acuerdo sobre las condiciones del traspaso del Parque Nacio-

nal das Illas Atlánticas, que a partir del próximo 1 de enero será gestionado por la Xunta. A este conjunto integrado ahora por los archipiélagos de Cies, Sálvora, Ons y Cortegada se incorporarán en un futuro las islas que adquiera el ministerio, empezando por Tambo y Sisargas.

Con la llegada del año 2008 el Gobierno gallego recibirá un parque nacional totalmente público. El ministerio expropió recientemente la isla de Cortegada y compró la de Sálvora a una familia de aristócratas. En este último archipiélago, situado frente a Ribeira (A Coruña), el ministerio y la Consejería de Medio Ambiente preparan un plan de gestión del que carecía cuando era privada. Las dos Administraciones pretenden restaurar el embarcadero y el pazo que se conservan.

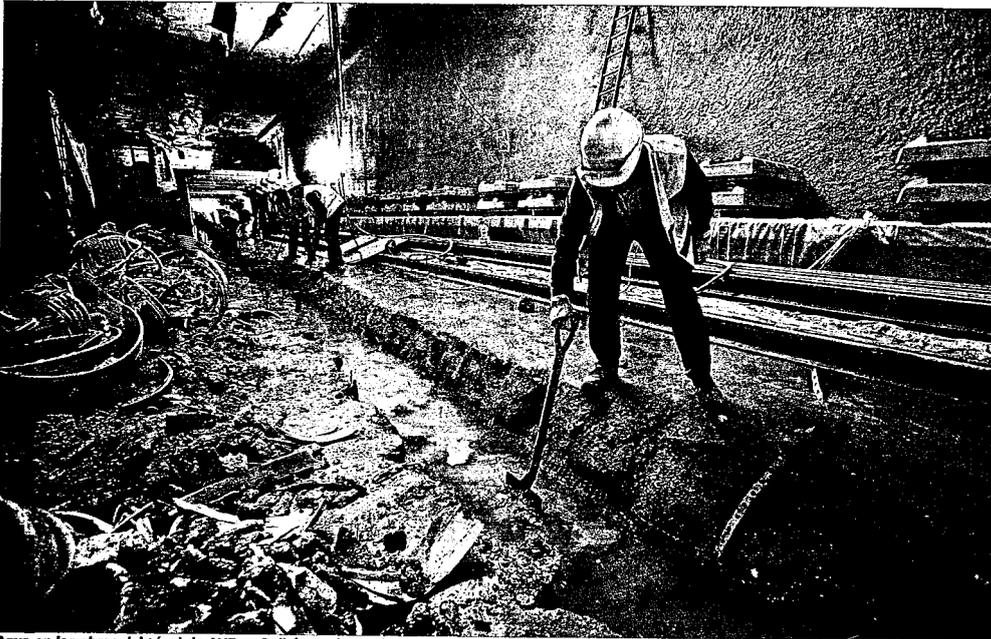
Medio Ambiente se hará con zonas que sufran riesgo de inundaciones

Las 190 hectáreas de la isla de Sálvora, situada a 3 kilómetros de la costa de Ribeira, acogen un faro, una capilla, un torreón, un pequeño muelle y una decena de casas. El lugar fue a lo largo de su historia un dominio señorial, propiedad de los antepasados del marqués de Revilla, quien siglos después la ha vendido por ocho millones de euros al Gobierno central.

La operación dio al traste con la compra que pretendía una caja de ahorros. Caixa Galicia quería adquirir el enclave para desarrollar un proyecto ambiental. Su plan se frustró, pero la entidad ha creado un fondo de 40 millones para hacerse con otros terrenos y protegerlos.

CATALUÑA

Catalunya@elpais.es



Agua en las obras del túnel de AVE en Bellvitge, el pasado 13 de noviembre. / EDU BAYER

Adif sopesó congelar el suelo para consolidar Bellvitge

F. A., Barcelona

Las inyecciones de hormigón en Bellvitge contienen abundantes dosis de agua. Bajo el suelo hay también agua que no siempre se halla en situación estanca. A veces circula, pero desde la superficie es muy difícil precisar el sentido de las corrientes. Cuando se inyecta el hormigón, a veces, va a parar a lugares distintos de los que se preveía originalmente. Una forma de solventar el problema es congelar el suelo. Para ello, se introduce en el subsuelo una serie de tuberías por las que se hará pasar nitrógeno líquido, de modo que el agua se congela y deja de moverse y el suelo se endurece. Con ello, se puede controlar mucho mejor la inyección del hormigón.

Esta posibilidad fue una de las tenidas en cuenta para actuar en Bellvitge. No obstante, fue desechada porque es mucho más lenta que la finalmente adoptada pero, también, porque hubiera comportado una notable incomodidad para los vecinos. Las actuaciones con nitrógeno líquido exigen la instalación de compresores y generadores que son especialmente ruidosos y que tienen que estar conectados tanto de día como de noche y no durante un día o dos escasamente. La cercanía de las viviendas desaconsejó la opción.

Terminar el túnel del AVE en Bellvitge exige al menos cinco meses

Fomento supedita continuar las obras a la seguridad y a recuperar Cercanías

FRANCESC ARROYO
Barcelona

Las obras del túnel del AVE deben hacerse sin prisas. Esa es la primera recomendación que hacen diversos ingenieros de caminos consultados por este diario. EL PAÍS consiguió el pasado 13 de noviembre una serie de fotografías sobre la situación del túnel de Bellvitge. Desde entonces, estas fotos han sido mostradas a media docena de ingenieros de caminos y la opinión es coincidente: cinco de ellos sugirieron que hacen falta unos cinco meses más de obras. El último añadió un mes más. Todos ellos pidieron conservar el anonimato aduciendo que no es habitual en el sector enjuiciar las obras de los compañeros y, también, que muchos de ellos trabajan para empresas que contratan con el Ministerio de Fomento.

¿Se pueden acortar los plazos?, se les preguntó: visto lo ocurrido hasta ahora, sería mejor no hacerlo.

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, aseguró en su comparecencia parlamentaria de hace dos semanas que el AVE llegaría a Barcelona en esta legislatura. Las elecciones están previstas para el 9 de marzo. Faltan menos de cuatro meses. Ninguno de los ingenieros consultados es partidario de "forzar el ritmo de las obras" para que se cumpla el compromiso.

La opinión casi unánime de los consultados es que la "obra

civil" —es decir, terminar el vaciado del túnel y revestir las paredes y el suelo hasta que quede totalmente impermeabilizado— exige al menos tres meses de obras. Habría que añadir al menos un mes más para instalar las vías, la catenaria, los sistemas de electrificación complementarios y las señales. Finalmente, sugieren un mes de pruebas.

El único plazo que se puede recortar, sugieren dos de los seis ingenieros consultados, es el se-

gundo: la instalación de vías, electricidad y señales. Se trata de un tramo pequeño, de menos de dos kilómetros, y podría hacerse en menos de cuatro semanas. En cambio, no recomiendan que se acorte el periodo de pruebas, dado que ya es inferior a lo normal en la alta velocidad. Que sea menor se explica porque en la zona urbana próxima a la parada el AVE ya no viaja a 300 kilómetros por hora. "Difícilmente se superaran los 100 o

120 kilómetros en esta zona", explicó uno de ellos.

Adif y Fomento, consultados al respecto, coincidieron en afirmar que éste no es el momento de hablar de plazos ni de fechas. La continuación de las obras del AVE, dijeron, está supeditada a la recuperación del servicio de Cercanías. A partir de ese momento se podrá hablar de fechas y de calendarios, afirmó un portavoz de Adif y refrendó el portavoz del Ministerio de Fomento.

Cercanías podría normalizarse el día 30

J. BAUZA / D. FLETA
Barcelona / L'Hospitalet

Los responsables de Fomento ya acumulan un extenso currículo de despropósitos en la gestión ferroviaria catalana y prefieren curarse en salud. El secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, volvió a hablar ayer del 30 de noviembre como la fecha más probable para el total restablecimiento del servicio de Cercanías, pero salpicando su discurso con frecuentes llamamientos a la prudencia. "Si para ese día la vía está en condiciones de volver a entrar en servicio, lo hará y si no, lo aplazaremos a otro día, no pasa nada. Nuestra obsesión es recuperar Cercanías con todas las garantías de seguridad para el viajero", dijo el secretario de Estado.

Estos días los operarios trabajan a marchas forzadas para que la vía 2 de la línea C2 sur —la que une Sant Vicenç de Calders con Barcelona— esté a punto el 30. "Con estos trabajos esperamos que no se produzca ningún susto ni ningún nuevo socavón y que se restablezcan las Cercanías en condiciones idóneas", añadió Morlán. Los responsables de las obras esperan que estos días llueva para comprobar la fiabilidad del tramo ferroviario entre Sants y Bellvitge afectado por las obras del AVE.

Por otro lado, una vez comprobado que el servicio parcial de Cercanías entre Vilanova y Barcelona funcionó satisfactoriamente el lunes, la inmensa mayoría de usuarios habituales se atrevió ayer a cambiar el bus por el tren. De acuerdo con esti-

maciones de Renfe, la C-2 sur registró ayer 10.900 usuarios más que el lunes, lo cual elevó la cifra total de viajeros a 46.500, el 30,6% más que el día anterior, cuando 35.600 personas utilizaron el servicio. Por extensión, el uso del servicio alternativo de autobuses bajó en picado y casi en la misma proporción, de 25.800 personas el lunes a 16.800 ayer; es decir, el 34,9% menos. En total, de las 63.300 personas que utilizaron ayer la C-2 sur y el servicio de autobuses, el 73,4% se decidió por el tren y sólo el 26,6% tomó, voluntaria o forzosamente, el bus.

Pese al aumento de usuarios, no se produjeron grandes aglomeraciones en las estaciones en las que tienen parada los trenes de la línea C-2. Los horarios se cumplieron y no hubo incidencias.

Mas defiende el derecho de Cataluña a decidir su futuro

Artur Mas reunió ayer a más de 3.000 personas en el Palacio de Congresos de Barcelona en su conferencia sobre la refundación del catalanismo. El líder de CDC trazó la hoja de ruta en caso de que el Constitucional recorte el Estatuto, incluso pidió elecciones, y defendió el derecho de Cataluña a decidir su futuro.

PÁGINA 3

Nace el 'Obey', un utilitario de segunda residencia

Tres socios de Manresa creen haber dado con la solución para que los ciudadanos que pasan buena parte de su tiempo en una segunda residencia no tengan que hacer los recados o salidas cortas al bosque con un gran todoterreno. Ayer presentaron el *Obey*, un *utility* que pasa por ser una especie de híbrido entre un *quad* y un *buggy*.

PÁGINA 9

Les infraestructures ferroviàries

<<<



RICARD OLIVERA

►► Un tren circula per l'estació de Castelldefels, ahir, poc després de les set del matí.

Foment confia a normalitzar Rodalies «al voltant» del dia 30

► Morlán afirma que la via només entrarà en funcionament quan estigui «a punt»

► El tren atrau més usuaris en la segona jornada laboral del pla combinat

CRISTINA BUESA
BARCELONA

Amb «tota la cautela possible», segons les seves pròpies paraules, Víctor Morlán va mantenir ahir que Rodalies recuperarà la normalitat «al voltant del dia 30». No va voler ser més concret i es va escudar un cop més en la seguretat com a única prioritat. El secretari d'Estat d'Infraestructures va enumerar les obres que encara s'han d'executar a la via 2 de Bellvitge abans que es pugui restablir la circulació per a tots els usuaris de la C2, la C10, la C7 i els de mitjana i llarga distància. Mentrestant, el pla alternatiu de transport per als passatgers de la C2 sud en la segona jornada laboral va funcionar bé i els combois van atraure una mica més de públic que el dia anterior.

Tot i que la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va sostenir la setmana passada que la normalització del servei en aquest corredor es produiria «abans del 30 de novembre», Morlán no va voler ser tan contundent. «Si el dia 30 o l'1 de desembre la via està a punt, es posarà en funcionament, i si no, no», va advertir ahir el número dos de Foment, que va desmentir que la convocatòria d'una manifestació per al dia 1 suposi més pressió per avançar els terminis. El 30 de novembre és di-



MURIA PUENTES

ENFONSAMENT D'UN SOSTRE FALS DE L'ESTACIÓ DE SANTS

Barcelona o Un sostre fals de l'estació de Sants es va desplomar ahir sense causar ferits. La peça, d'uns quatre metres quadrats, va obligar a

taillar un dels tres accessos des de la plaça de Joan Peiró. Adif va informar que l'incident es va produir cap a les onze del matí després que es despregués un

conduït del sistema de climatització, tot i que encara investiguen el perquè. En aquest sector s'executen treballs per als futurs accessos a les vies de l'AVE.

vendres i Morlán no va ocultar que la condició de cap de setmana de l'1 i 2 de desembre podria ser un revulsiu: comprovar amb poc públic com els trens usen normalment les dues vies seria una bona opció.

A L'ESPERA DE PLUGES / El secretari d'Estat també es va mostrar partidari de mantenir, «almenys uns dies», part de la flota d'autobusos un cop s'hagi restablert del tot la circulació ferroviària entre Sants i Bellvitge. Un altre dels condicionants que pot modificar el calendari de recupera-

ció de Rodalies són les proves a què s'ha de sotmetre el subsòl on ara s'està injectant formigó. Si en les properes hores plou amb certa abundància, va aventurar Morlán, es podran estalviar les comprovacions d'inundabilitat del terreny -que dies enrere van fer amb mangueres- i guanyaran una mica de temps.

On a poc a poc es van guanyant usuaris és a la C2 sud. Si dilluns van ser 61.400, ahir la xifra va pujar fins als 63.300. Aquest increment és degut probablement al fet que cert públic ha abandonat els autobusos

regulars que uneixen el Garraf i el Baix Llobregat amb Barcelona o bé el transport privat. Dels 61.400 passatgers calculats per Renfe dilluns, és va començar a notar el transvasament de passatgers que el primer dia no s'havien atrevit o no sabien que podien usar els combois directes a Sants des de Vilanova, Sitges, Garraf, Platja de Castelldefels, Castelldefels i Bellvitge. Si dilluns van ser 25.800 els usuaris que van continuar viatjant en tren fins a Gavà i després en bus a la plaça d'Espanya, ahir en van ser 16.800. ■

EUiA demana al Parlament Europeu que investigui les obres de l'AVE

MARC ANDREU
BRUSSEL·LES

Un cop discutit al Congrés dels Diputats i al Parlament de Catalunya, el caos de Rodalies per les obres de l'AVE va arribar ahir al Parlament Europeu en forma de sol·licitud d'investigació a la seva comissió de peticions per part d'una nodrida delegació d'Esquerra Unida i Alternativa (EUiA). En concret, es demana «un diagnòstic sobre l'autèntic estat de les obres», que «avalui els danys i perjudicis econòmics, socials, ambientals i de salut pública» i que «exigeixi totes les responsabilitats tècniques i polítiques per la mala execució de les obres».

L'eurodiputat d'Izquierda Unida Willy Meyer, que va fer d'amfitrió, va aclarir que no es tracta de demanar responsabilitats a la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, «que ha de retre comptes al Congrés i al Parlament», sinó d'intervenir des de diferents nivells polítics. Meyer veu possible que l'Eurocambra prengui en

L'eurodiputat Meyer

creu que es vulneren directives comunitàries

consideració la petició, «donada la transcendència del problema social generat» per les obres de l'AVE i la crisi de Rodalies i la possible «conculcació de directives comunitàries en matèria de «seguretat ferroviària» i d'«impacte previ en obra pública».

D'entre uns 30 càrrecs d'EUiA que van visitar el Parlament Europeu, Idoia Baixench i Gregorio Belmonte, regidors de Viladecans i de Sant Adrià respectivament, van ser els encarregats de presentar i argumentar a Brussel·les la petició, firmada pel vicepresident del grup parlamentari d'ICV-EUiA, Jordi Miralles.

13 MORTS / Baixench i Belmonte van exposar que la UE ha d'iniciar una «investigació de les obres de l'AVE a Catalunya basant-se en dos arguments: la deficient seguretat laboral i el perjudici reiterat a més de 100.000 usuaris de Rodalies.

Belmonte va insinuar que hi ha relació entre les 13 morts de treballadors de les obres de l'AVE i la «subcontractació en cadena i la pressió per motius electorals». Meyer el va recolzar i va dir que «alguna cosa ha fallat» amb tants accidents i el «caos ferroviari».

Sobre el caos, la regidora de Viladecans va explicar que, més enllà del tall del servei del 20 d'octubre, «s'acumulen dos anys d'irregularitats, talls i endarreriments que afecten la vida laboral i personal de molta gent». ■

GRAN BARCELONA



Mercabarna

El consell d'administració de Mercabarna ha nomenat president de l'empresa el regidor Jordi Williams Cames.

NOU CAPÍTOL DEL CULEBRÓ D'UN MERCAT POLÈMIC

BCN convocarà ara un concurs d'arquitectes per als Encants

|| Els comerciants critiquen la decisió d'aparcar el projecte amb què han treballat aquest any

|| L'obra presentada als paradistes comptava amb el suport de l'Institut Municipal de Mercats

JORDI SUBIRANA
BARCELONA

Un altre capítol en el culebró del nou mercat dels Encants. L'Ajuntament de Barcelona té previst convocar ara un concurs per elegir l'arquitecte, després d'haver presentat als venedors un avantprojecte avançat per aquest diari el 24 d'abril passat d'un altre professional, que els comerciants van aplaudir i van considerar definitiu.

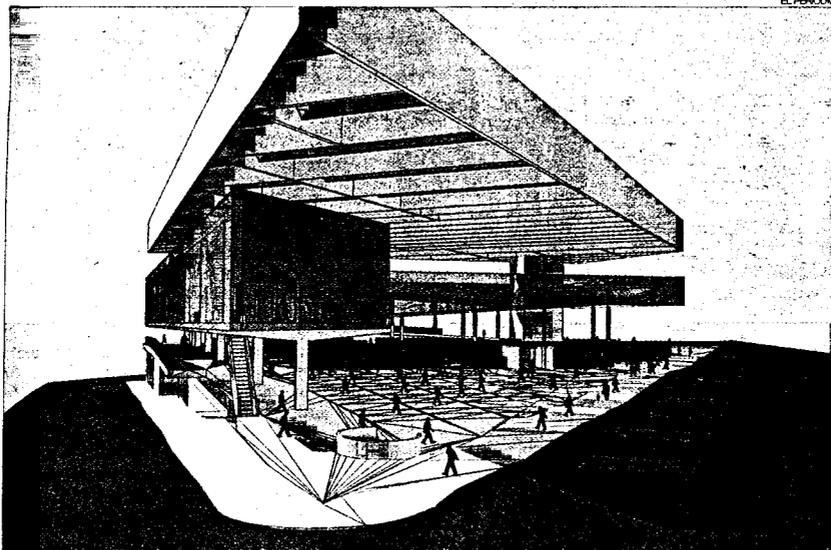
L'arquitecte en cap municipal, Oriol Clos, va recordar ahir que la llei obliga a convocar un concurs públic que, per l'alt pressupost de l'obra, serà d'àmbit europeu, cosa que permetrà que s'hi presentin arquitectes de renom.

ZAHA HADID / Entre els que sonen com a candidats destaca la iraquiana Zaha Hadid, que ja va presentar un projecte en l'entorn de Glòries, la plaça de les Arts, que va ser desestimat per falta de promotors que hi estiguessin interessats. Clos va qualificar aquesta possibilitat de «rumor infundat» i no va descartar definitivament que l'avantprojecte en què es treballava fins ara, de l'arquitecte Daniel Mòdol, sigui l'elegit. Malgrat això, altres fonts municipals van donar a aquesta proposta molt poques opcions.

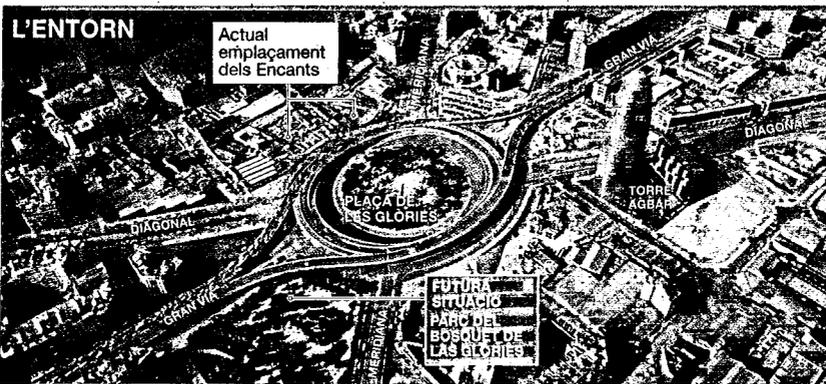
La decisió municipal va caure com una galleda d'aigua freda entre els encantistes. El president de l'associació de comerciants dels Encants, Diego Escámez, va explicar que el gerent de l'Institut Municipal de Mercats, Jordi Torrades, els va dir fa més d'un mes que Urbanisme tenia intenció de retirar Mòdol del projecte. «No ens van concretar el motiu, però sí que ell no faria la remodelació». «Aquest canvi d'actitud ens genera desconfiança en l'administració», va afegir.

Segons Escámez, els comerciants fa molts mesos que treballen i aporten idees al projecte de Mòdol pensant que seria el pla que es materialitzaria. Fonts de l'Institut Municipal de Mercats van confirmar el 5 d'agost a aquest diari que la proposta convencia a tothom i que només quedaven per tancar alguns serrells a finals d'any.

El trasllat dels Encants acumula polèmica des de fa mesos. Fins a les eleccions del mes de maig, l'ajuntament es va plantejar dos projectes amb dos arquitectes. Un d'Enric Mir, per traslladar els Encants a la Monu-



► Una imatge virtual del projecte de l'arquitecte Daniel Mòdol per a l'edifici dels Encants al Bosquet.



mental, encarregat per Jordi Portabella (ERC), llavors responsable de Comerç, i l'altre de Daniel Mòdol per ubicar el mercat al Bosquet de Glòries, impulsat per Urbanisme. Després dels comicis i la sortida de Portabella del govern municipal, es va descartar la Monumental i tots els esforços, amb l'ajuda dels comerciants, es van centrar en el Bosquet.

Segons figura en la memòria de l'avantprojecte, es va començar a elaborar per encàrrec formal d'Urbanisme a finals de gener i es va aca-

bar al maig. Al llarg de diversos mesos, l'arquitecte va mantenir un contacte directe amb els tècnics municipals i els comerciants per definir les necessitats dels nous Encants en aquest solar de Glòries.

ESTUDI D'IMPLANTACIÓ / Malgrat això, l'arquitecte en cap va assegurar que a Mòdol mai se li va encarregar un projecte definitiu de la nova seu, sinó «un estudi d'implantació» per reubicar el mercat en el nou emplaçament. Aquest document ha de

ser bastant complet, cosa que obliga a definir usos, volumetries i característiques de l'edifici, que serviran per redactar el projecte definitiu.

La versió oficial del consistori és que aquest estudi és un document més que es va elaborar per redactar la modificació del Pla General Metropolità (PGM) a Glòries, que encara està pendent d'aprovació definitiva per part de la subcomissió d'Urbanisme de la Generalitat, i per tant no es pot adjudicar encara formalment el projecte. ■

la història

UNA DÈCADA D'INDEFINICIÓ

DES DEL 1929

El mercat en què es venen mobles, antiguitats i altres objectes usats, és en la seva actual ubicació del carrer del Dos de Maig des del 1929. Segons sembla, allà van confluïr dues fires amb diferents orígens, una que se situava al costat del palau de Justícia, a l'Arc de Triomf, i l'altra que se celebrava al costat de la plaça de Sant Sebastià. Van tenir diferents emplaçaments per acabar davant de Glòries l'any de l'Exposició Internacional.

AL TAMBOR DE GLÒRIES

El trasllat dels Encants s'està convertint en un culebró inacabable. El juliol del 1997, l'ajuntament va anunciar que els Encants es traslladaven a l'interior del tambor de la plaça de les Glòries. Ahir, el president dels venedors va recordar que el trasllat va ser aprovat pel plenari municipal. No obstant, al final l'ajuntament va decidir buscar una nova ubicació.

A VALL D'HEBRON

La idea municipal del 2000 de situar el mercat davant de la ciutat sanitària de la Vall d'Hebron va agafar per sorpresa els comerciants, com va evocar ahir Escámez, que aleshores ja era el president. Aquesta proposta no va agradar mai ni als venedors ni a molts veïns de la zona.

A LA MONUMENTAL

A finals del 2006, els llavors tinent d'alcalde republicà Jordi Portabella va plantejar el trasllat a la plaça de toros Monumental. La proposta va obrir una crisi en el govern municipal fins al punt que l'alcalde Jordi Hereu va arribar a desautoritzar Portabella. En aquell moment, la regidora d'Urbanisme ja pensava a portar el mercat al Bosquet de la plaça de les Glòries.

Una ingeniería catalana diseña las obras de una autopista en Egipto

EDUARDO MAGALLÓN
Barcelona

Una ingeniería catalana se encargará de la redacción del informe de impacto ambiental para la ampliación de la autopista de 800 kilómetros que va de El Cairo a Alejandría, en Egipto. El proyecto —que realizará la compañía Taller de Ingeniería Ambiental— es fruto de la colaboración entre Banco Mundial y el Consorci de Promoció Comercial de Catalunya (Copca), dependiente de la Generalitat.

El acuerdo forma parte de la estrategia del Copca de potenciar la implantación de las empresas catalanas en el mercado egipcio. El Banco Mundial y el Copca financiarán el proyecto, que asciende a unos 225.000 dólares (152.000 euros). El Banco Mundial colabora con el desarrollo económico del país, mientras que el Copca lo hace pero con la condición de que se lo adjudique a una empresa catalana. De las cuatro que se presentaron al concurso, Taller de Ingeniería, controlada por tres socios catalanes, es la que ha resultado ganadora.

El copropietario de la empresa Lorenzo Mejino señaló ayer que han firmado una alianza con un grupo egipcio para materializar el proyecto. "Se trata del primer proyecto importante que firmamos fuera de España y ahora estamos pendientes de otro en Pakistán", afirmó Mejino. El proyecto permite a la empresa —que cuenta con un centenar de trabajadores y factura más de cuatro millones de euros— entrar en un mercado complejo pero de gran potencial como el egipcio.

Según el Copca, el país es la potencia industrializada más importante del mundo árabe. Además es la segunda economía del sur y este del Mediterráneo, sólo superada por Turquía. El Gobierno egipcio ha escogido a España como uno de los

mercados estratégicos de la Unión Europea. Precisamente, Catalunya es una de las principales comunidades exportadoras al país árabe. En el 2006, 27 de cada 100 euros que se exportaron de España a Marruecos provenían de Catalunya. La factura total fue de 112 millones de euros.

Fuentes de la Conselleria de Comerç i Empresa, que dirige Josep Huguet, explicaron que la zona del Mediterráneo es una de las áreas de potenciación prioritaria. En el caso de Egipto, por ejemplo, el Copca cuenta con una oficina en la ca-

EL DATO

Semana de la internacionalización

El Copca organiza desde hoy y hasta el viernes día 23 la Setmana de la Internacionalització, que tiene por objeto ofrecer a las empresas catalanas servicios para facilitar la salida al exterior. El número de empresas exportadoras se ha multiplicado por cinco en 15 años, hasta las 26.538. Los mercados europeos son los principales receptores.

pital, El Cairo. El Govern quiere impulsar la multilocalización de empresas catalanes en el exterior, en contraposición con la deslocalización. La multilocalización consiste en la puesta en marcha de plantas productivas y oficinas en el exterior pero manteniendo la sede central en Catalunya.

Para impulsar este proceso, el Copca ha organizado una misión comercial en Egipto, a la que también acudirá Taller de Ingeniería Ambiental. ●