



RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data:27-11-2007

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

LA CRISIS FERROVIARIA



AVE de vuelo lento. Imagen de las obras de adaptación de la estación de Sants para la llegada del AVE a Barcelona, cuya fecha todavía es una incógnita y pasto de la especulación

Adif tampoco adjudicará esta semana el túnel por el centro de Barcelona

El Ayuntamiento, con el apoyo del Govern, pide una reunión urgente para que se desencalle el trámite

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

La grieta existe. La defensa granítica que el Govern y el Ayuntamiento de Barcelona hacen de la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez —su vituperada gestión se ha convertido en la gasolina que enciende la manifestación del próximo sábado—, tiene su fisura. La rendija no es otra que el túnel que, por el subsuelo del centro de la ciudad, ha de conectar Sants y Sagrera. De momento, Adif, ente empresarial de Fomento que gestiona estas obras, ha excluido la adjudicación de esta infraestructura del orden del día de su consejo de administración del viernes.

Ya ocurrió el pasado octubre y volverá a suceder esta semana —salvo regates de última hora—, para irritación de los inquilinos de las dos instituciones de poder Sant Jaume. A uno y otro lado de la plaza esperan esta decisión administrativa como una demostración de liderazgo y, por tanto, una denegación de que los incidentes ferroviarios marcan el calendario. Se espera como un golpe de efecto que corte de raíz el supuesto miedo a la ejecución de este proyecto

Sin embargo, según indicaron fuentes ministeriales, “en la planificación provisional, que se ha elaborado hoy (por ayer), de la reunión del Adif de esta semana no aparece el túnel de Barcelona”. Estas fuentes insistieron en el carácter provisional —por lo que es sus-

ceptible de modificación— de la orden del día de una reunión en la que sí está previsto licitar los dos tramos pendientes en el entorno de la Sagrera. Pero también matizaron que, si se retrasará una vez más esta adjudicación, “tampoco será tan grave”. No lo será, argumentaron, puesto que una demora de uno o dos meses no sería tan decisiva en un plan que cuenta con un plazo constructivo de tres años. Otra posibilidad es la convocatoria de un consejo extraordinario, co-

La esperada recuperación de la línea del Garraf

■ Hoy se volverá a reunir el centro de coordinación ferroviaria, un encuentro en el que todos los implicados esperan que salga la fecha del 30 de noviembre como día para la recuperación de toda la línea del Garraf. Actualmente sólo es operativa por una de sus vías, y lo es desde el pasado 17 de noviembre, después de que el servicio quedará cortado en su totalidad el 20 de octubre por el impacto de las obras del AVE. La ministra Álvarez, que es la que ha marcado el calendario, ya dio a entender el pasado viernes, en Francia, en el acto de conclusión de la obra civil del túnel transfronterizo, que era prácticamente segura la fecha del último día de este mes para la normalización.

mo ya se hizo en el 2005 para la adjudicación de los cuatro tramos finales hasta Barcelona.

Se pueda o no recuperar el tiempo perdido, el alcalde Jordi Hereu se apresuró a solicitar la convocatoria urgente de la junta de gobierno del Consorcio Alta Velocidad Barcelona, que integran Fomento, la Generalitat y el Ayuntamiento, aunque el poder sólo está en manos del ministerio. El motivo de la nota de Jordi Hereu no era otro que “pedir celeridad en la adjudicación de las obras del túnel que conectará Sants y la Sagrera”.

Además, el alcalde reiteró la demanda de que todas las administraciones consorciadas, y no sólo Fomento, tengan capacidad de gestión de los trabajos ferroviarios que se van a hacer en la ciudad. Esta sugerencia no ha tenido una acogida nada positiva en el equipo de Magdalena Álvarez. Fuentes de Política Territorial indicaron que había una total sintonía con la iniciativa de Hereu. Generalitat y Ayuntamiento quieren forzar un cambio de última hora y que la adjudicación del túnel se produzca esta semana. Hace unos días, Víctor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras, ya dijo que este trámite o cualquier otro vinculado con el AVE se aplazaría hasta que se resolviera la crisis de cercanías.

Pero estos últimos días se han producido un par de cambios. El primero es que hoy se espera el anuncio de la recuperación inminente de la segunda vía de línea del Garraf. El otro, es que Adif si que tomará una decisión vinculada con el tren de alta velocidad como es la citada licitación del entorno de la Sagrera. El túnel por el centro se licitó el pasado julio y todas las grandes constructoras han presentado sus ofertas. ●

El nuevo túnel de Vielha se abrirá al tráfico el viernes

La obra, presupuestada en 128 millones, lleva un retraso de dos años

LLUÍS VISA
Lleida

Todo está preparado para que el nuevo túnel de Vielha, que llevará el nombre de Juan Carlos I, pueda abrirse al tráfico rodado el próximo viernes, con casi dos años de retraso respecto al calendario previsto por el Ministerio de Fomento, responsable de esta infraestructura construida en la carretera N-230, principal vía de acceso a La Vall d'Aran y al sur de Francia. El túnel, tras la intención inicial de pasar de tres a un solo carril por sentido, se estrenará finalmente con tres carriles de circulación.

El subdelegado del Gobierno central en Lleida, José Ángel Flores, aseguró ayer que la Administración trabaja para que la nueva infraestructura pueda inaugurarse el 30 de noviembre, un día antes del inicio de la temporada de esquí en la estación de Baqueira-Beret, tal como se había comprometido el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán. Sin embargo, Flores reconoció ayer no ha-

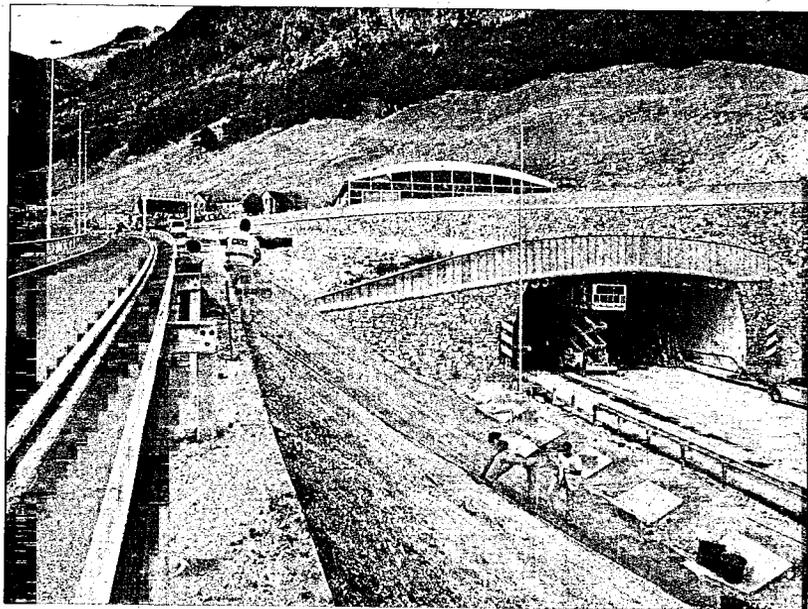
ber recibido aún la confirmación oficial de Fomento de que la inauguración oficial se realizará en esa fecha y del nombre de la autoridad que acudirá para cortar la cinta.

La apertura del nuevo túnel de Vielha, de 5.230 metros de longitud y que significará una mejora sustancial en las comunicaciones de La Vall d'Aran, se producirá tras la polémica suscitada hace dos meses por la decisión del Ministerio de Fomento de modificar el proyecto original y de dejar la galería con sólo dos carriles en cumplimiento de una normativa europea sobre seguridad en estas vías.

Rectificación

Todos los partidos políticos e instituciones de Lleida reaccionaron como un resorte contra esa medida y Fomento tuvo que rectificar, aunque es cierto que sólo lo hizo cuando los técnicos de la Diputación de Lleida elaboraron un estudio que demostraba la viabilidad de los tres carriles.

Las obras del paso subterráneo, que discurre paralelo al an-



Obras de acondicionamiento de una de las bocas del túnel de Vielha el pasado mes. / HERMINIA SIRVENT

tiguo túnel, fueron adjudicadas en enero de 2001 por un importe de 128 millones de euros y un periodo de ejecución de 39 meses. Pero diferentes contratiempos y problemas técnicos han hecho que el presupuesto se haya disparado y que las empresas adjudicatarias no pudieran entregar la obra dentro de los plazos acordados.

No obstante, parece que la polémica que ha acompañado a esta infraestructura no desapare-

cerá con la inauguración oficial el próximo viernes. Ahora ha trascendido que el viejo túnel quedará cerrado al tráfico temporalmente hasta que se eliminen los problemas de conexión existentes en la boca norte, donde hace un año se desplomó un trozo de estructura abovedada y la infraestructura tuvo que estar varias semanas cortada.

Mientras duren las obras en la galería antigua, los camiones que transporten mercancías pe-

ligrosas, que están obligados a ir siempre por el viejo túnel, deberán circular temporalmente por el nuevo compartiendo carriles con el resto de vehículos.

El síndico de Aran, Francesc Boya, de Unitat d'Aran-PSC, ha reclamado a la Dirección General de Tráfico y al Ministerio de Fomento que, por motivos de seguridad, se organicen dispositivos especiales cada vez que tengan que pasar este tipo de transportes por el túnel nuevo.

cultura

Santiago Calatrava pierde su órdago en la ría de Bilbao

Un juez desestima su demanda contra el Ayuntamiento por alterar su puente

ALBERTO URIÓNA
Bilbao

El Ayuntamiento de Bilbao modificó una "obra artística singular" sin consultar con su autor, pero el derecho de éste a su propiedad intelectual cede ante el interés superior de los ciudadanos. Con este argumento, el titular del Juzgado de lo Mercantil número 1 de la capital vizcaína, Edmundo Rodríguez Achútegui, desestima en una sentencia la demanda que el arquitecto Santiago Calatrava presentó contra el Ayuntamiento y dos constructoras por la ampliación de su puente sobre la Ría, el Zubi Zuri. En apenas un mes, el juez ha resuelto el primer pleito en España sobre la vulneración de la integridad de una obra de ingeniería y que también enfrentaba por vez primera en Europa a dos arquitectos de prestigio: Calatrava y el japonés Arata Isozaki.

No habrá, por tanto, al menos en la primera instancia judicial —la defensa de Calatrava anunció que recurrirá—, derribo de la pasarela de Isozaki, que conecta con el puente de Calatrava, ni el pago de una indemnización de tres millones de euros como reclamaba el valenciano. El profesional cobró por el Zubi Zuri un total de 320.000 euros.

El fallo censura al Consistorio por no haber realizado "el mínimo esfuerzo" para encargar a Calatrava la ampliación de su pasarela, una decisión que juzga "incomprensible".

El estudio de Calatrava opina que el fallo reconoce "claramente" los derechos de autor y, pese a la desestimación, supone una "satisfacción moral" por admitir que es una obra artística, que la pasa-

rela de Isozaki "altera" su "unidad" y que el Ayuntamiento no pidió permiso a Calatrava.

La sentencia destaca que la pasarela es una obra artística protegida por la Ley de Propiedad Intelectual y reconoce que el fallo habría sido favorable al arquitecto si el conflicto se hubiese producido entre dos intereses privados. Pero el Ayuntamiento "no dedica la creación (...) a atender un fin privado o una necesidad particular". Como la pasarela se usa para un fluido tránsito de ciudadanos, el interés público prevalece sobre el privado. La sentencia rechaza, además, que sean motivo del litigio las caídas de ciudadanos en la pasarela o el gasto de 200.000 euros en reparar losetas.

También en Baleares tiene Calatrava disputas por su obra. Después de percibir 1,2 millones del anterior Gobierno balear de Jaime Matas (PP) por un proyecto de teatro de ópera, la junta electoral prohibió que se presentase en época de elecciones la maqueta y un video del plan, para evitar "connotaciones electoralistas". La nueva mayoría de centro izquierda de Baleares descartó construir la ópera de Calatrava y el ingeniero reclama ahora que se le devuelva la maqueta y el video, porque los considera su "propiedad intelectual". Los servicios jurídicos del PSOE estudian cómo recuperar el dinero adelantado al arquitecto, según informa Andreu Manresa.

EL PAÍS.COM

► Documento

Lea la sentencia íntegra dictada por el Juzgado de lo Mercantil número 1 de Bilbao



Puente de Calatrava unido a la pasarela de Isozaki, que ha creado la polémica, sobre la ría de Bilbao. / SANTOS CIRILO

Estrellas estrelladas

Anatxu Zabalbeascoa

La anécdota es famosa. Un Frank Lloyd Wright septuagenario recibió la queja de Mrs. Kaufmann, dueña de la legendaria casa de la cascada: tenía goteras sobre la mesa del comedor. La respuesta del arquitecto fue rotunda: "Mueva la mesa". Después de lograr construir sobre el agua, debió de parecerle una minucia. Esa discrepancia en la magnitud de los problemas arquitectónicos, según el lado desde el que se sufran, ha contribuido a alejar a los arquitectos de la sociedad. En la otra cara de la moneda, los intentos de agrupaciones de vecinos para participar en las decisiones arquitectónicas han derivado, en general, en compromisos que restan carácter a los edificios y sólo suman retrasos. ¿Es imposible poner de acuerdo a ciudadanos y arquitectos? ¿Tan alejadas están sus posiciones? Lejos del resto de las

artes, la arquitectura no puede nunca ser perfecta. Ni aun siéndolo. Porque el uso de los edificios, y su relación con el lugar, cambia. Así, resulta paradójico que un arte sólido deba también ser flexible y cambiante. De esa voluntad de adaptación nace, precisamente, una de las tendencias de la arquitectura actual que aúna ligereza y versatilidad a la construcción más monumental. Y que es capaz de transformar una antigua central hidroeléctrica junto al Tàmesis en el edificio más perfecto de los últimos años: la Tate Modern de los suizos Herzog & De Meuron.

Ni el mejor arquitecto del mundo puede firmar edificios sin problemas. Porque los problemas llegarán. Así, el inmueble más perfecto no es el que carece de dificultades, sino el que admite mejores soluciones. Pero, ¿hasta qué punto se puede cambiar la arquitectura sin que ésta deje de ser? A la crítica a las obras que sacrifican su función en favor de una vocación escultórica cabría oponer la sarta de in-

convenientes que envolvió el orden cartesiano de los edificios funcionalistas. La buena arquitectura no promete un funcionamiento perfecto. Lo que sí aseguran los mejores edificios de cualquier tiempo es un futuro: la capacidad para adaptarse al cambio. Piensen en hospitales, estaciones o mataderos convertidos hoy en museos. Ese cambio, tantas veces necesario, puede hoy, cuando el arquitecto está vivo y no es quien lo autoriza, caer en manos de un juzgado.

Eso es lo que ha forzado Calatrava en Bilbao en el primer caso europeo de aplicación de la ley de la propiedad intelectual a una obra de arquitectura. Estamos en terreno pantanoso. Si dicha propiedad se ejerciera sobre una vivienda privada, ¿no iba a poder el dueño ampliarla a su antojo? ¿Con otro arquitecto si lo considerara oportuno? Además, si se protegen los originales, los arquitectos no podrán inspirarse en ellos, como, con frecuencia, les gusta hacerlo. La propiedad intelec-

tual se escurre en según qué manifestación artística. Entre el bien ciudadano y el bien de un artista a los tribunales les quedan pocas opciones.

Hace unos años, la escultura Tilted Arc de Richard Serra, que atravesaba la Federal Plaza de Manhattan, tuvo que levantarse. Una oleada de ataques, la rutina rota de los ciudadanos, obligados a rodear la plaza para atravesarla, y la desalentadora reconversión del arco en un urinario forzaron su retirada. El Ayuntamiento creía tener derecho a recolocarla. Pero Serra obligó a destrozarla alegando que había ideado la escultura sólo para aquella plaza y que el arte no debía ser ni democrático ni complaciente. Hay, por tanto, antecedentes salomónicos. Pero con Salomón todos pierden, aunque no lo pierdan todo. Una cosa es servir a la ciudad y otra quererla como pedestal. Se puede proteger el trabajo propio pero sin dejar de dar un servicio. Podrán no faltarle razones a Calatrava. Pero le ha faltado táctica. Los triunfos arquitectónicos se producen, siempre, al lado de un buen cliente. En contra de la ciudad no se ganan las batallas urbanas.

ANTE LA CAÍDA DE VENTAS DE VIVIENDAS EN ESPAÑA

El Grupo Globalia se desprende de su filial inmobiliaria Century 21

La compañía turística presidida por Juan José Hidalgo reestructura y pone a la venta su red de intermediación de compraventa y alquiler de viviendas. Mantiene conversaciones avanzadas con uno de sus franquiciados.

JOSÉ SÁNCHEZ ARCE, Madrid

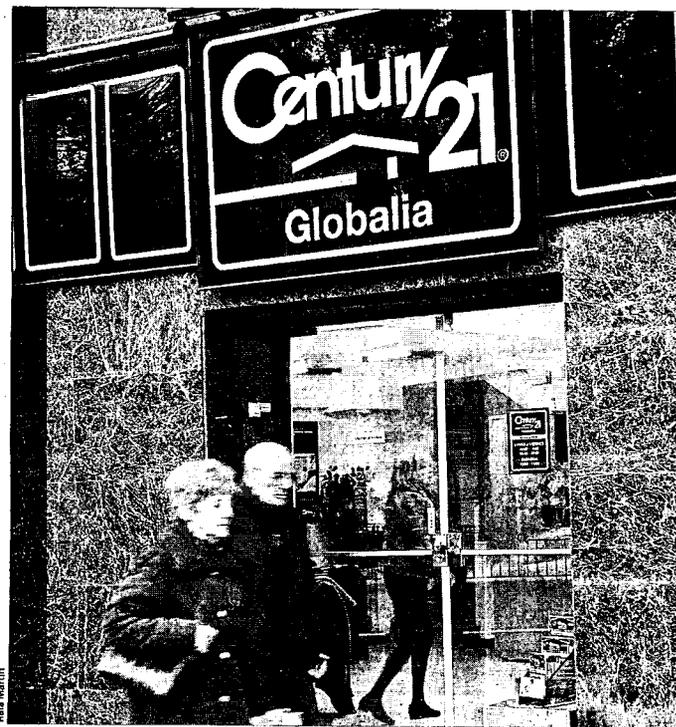
La contracción que sufre actualmente el sector inmobiliario en España ha llevado a Globalia, el grupo turístico presidido por Juan José Hidalgo, a poner punto y final a su fugaz trayectoria en el negocio de intermediación de compraventa y alquiler de viviendas.

La compañía turística, centrada en la potenciación de su negocio hotelero y el desarrollo de empresas de perfil innovador bajo el paraguas Pepeworld, ha decidido poner el cartel de se vende a su red de intermediación inmobiliaria Century 21, después de acometer, en los últimos meses, un enérgico proceso de reestructuración, que ha concluido con la baja de 30 de las 70 oficinas con las que contaba esta red comercial, entre puntos de venta propios y franquiciados, en el mercado nacional.

La reestructuración ha tenido lugar, a su vez, después de que la situación del mercado obligara al grupo turístico a cancelar los planes de expansión de su red de agencias inmobiliarias, cuyo objetivo de negocio, marcado en 2006, era alcanzar las 600 oficinas comerciales, entre propias y franquicias, antes del año 2009, sirviéndose, además, de la fuerza de ventas de Halcón Viajes y Viajes Ecuador, las redes de agencias de viajes del grupo.

Negociación avanzada

Según explican fuentes cercanas a la operación, Globalia se encuentra ya en "conversaciones avanzadas" para traspasar, a uno de sus franquiciados, la master franquicia de Century 21 en España, adquirida en diciembre de 2003 al grupo norteamericano



Rafael Martín

no Cendant. La operación, pendiente de autorización de la matriz norteamericana, podría completarse en las próximas semanas, de acuerdo con las fuentes consultadas, que no han concretado el importe de la operación.

"La difícil situación por la que atraviesa el mercado y las pérdidas de Century 21 van a hacer que el importe de la transacción no sea muy elevado", explican.

Con una presencia dominante en la costa andaluza, Century 21 está especializada en la compraventa de promociones de obra nueva, in-

El plan de negocio de Century 21 pasaba por alcanzar las 600 oficinas en España

La red de agencias inmobiliarias de Globalia sigue los pasos de Don Piso, propiedad de Habitat

muebles de segunda mano, además de producto vacacional y para inversores.

'Vacaciones'

Con esta operación, Century 21 sigue, de esta forma, los pasos de su competidora Don Piso, puesta a la venta a principios de año por su propietaria, la promotora catalana Habitat, que hasta ahora no ha conseguido encontrar comprador.

Al igual que Century 21, el resto de redes de agencias inmobiliarias en España, como la propia Don Piso, Tecnocasa o Fincas Corral, se

El negocio en España

Century 21, la red de intermediación inmobiliaria del grupo Globalia, contaba hasta escasas fechas con una red de setenta oficinas repartidas por toda España, con especial incidencia en Andalucía (en Sevilla cuenta con más de 110 propiedades a la venta o en alquiler, entre viviendas nuevas o de segunda mano), Madrid (98 propiedades), Asturias (67 propiedades) y Comunidad Valenciana (105). Azotada por la crisis del sector inmobiliario, Century 21 ha dado de baja a un buen número de oficinas, en línea con lo que está sucediendo en el resto del sector. Compuesta por una red mayoritariamente de franquicias, las oficinas pagan una cuota mensual al grupo turístico de la familia Hidalgo, además de un 6% de sus ingresos anuales en concepto de 'royalties'.

Una historia efímera

1 Globalia adquirió la marca Century 21, propiedad del grupo norteamericano Cendant, en diciembre de 2003, operando como Century 21 España, con los derechos exclusivos de la franquicia de la marca y sistemas en todo el territorio español. La compañía forma parte de la mayor red de intermediación inmobiliaria del mundo, con más de 8.000 oficinas comerciales en 41 países.

2 En abril de 2006, el grupo turístico presidido por Juan José Hidalgo anuncia un plan de expansión para su filial inmobiliaria. El objetivo del plan era alcanzar, en un horizonte de dos años, una red de 600 oficinas comerciales en el territorio español, entre propias (200) y franquiciadas.

3 La ralentización del sector inmobiliario frena en 2007 los planes de crecimiento de Century 21. Al igual que sus competidoras Don Piso, Tecnocasa o Expofincas, la empresa da de baja a una buena parte de sus oficinas para afrontar la nueva situación.

4 Finalmente, Globalia decide salir del negocio y pone a la venta Century 21. La compañía ha decidido centrarse en apostar por su división hotelera y por la creación de nuevos negocios encardinados en la innovadora marca Pepeworld.

para gestionar un complejo de 549 apartamentos turísticos en Barajas (Madrid).

Propietaria de la aerolínea Air Europa, Globalia es un grupo turístico que factura más de 4.000 millones y que cuenta con el touropredador Travelplan, las agencias de viajes Halcón y Ecuador, la cadena hotelera Oasis y el abanico de empresas de Pepeworld (Pepetravel, Pepecar, Pepejets). Su presidente, Juan José Hidalgo, participa a título personal en el consorcio liderado por la firma de capital riesgo Gala para comprar Iberia.

LOS ACTIVOS DEL GRUPO SE SITUAN EN LA ZONA MEDITERRÁNEA, LAS ISLAS, ARAGÓN Y MADRID

El parón promotor frena a Cemex

La primera cementera por ventas en España prevé reducir sus ingresos un tres por ciento en 2007, después de años de fuertes incrementos. La ralentización de su motor durante las últimas décadas, el sector inmobiliario, empieza a pasar factura.

A.C.A. Valencia

El primer mercado europeo por consumo de cemento empieza a padecer el pinchazo del que ha sido uno de los principales artífices de su desarrollo, el tirón inmobiliario. La filial de Cemex, la primera cementera por ventas en España, espera reducir su negocio en 2007 por primera vez en los últimos años. El consejero general de la filial, Ignacio Madríguez, aseguró ayer que la compañía prevé una caída del 13% en su facturación este año, frente a los 1.395 millones de 2006. En ese ejercicio, Cemex había logrado un incremento del 26% respecto al año anterior.

Madríguez indicó que este descenso será mayor que la media del sector -la patronal Oficemen considera que el consumo anual se estancará o crecerá apenas un uno por ciento- debido a sus mercados regionales. Las nueve fábricas de cemento y tres molinos del grupo se sitúan en la zona mediterránea, desde Andalucía a Cataluña, además de en las islas, Aragón y Madrid. "El mejor comportamiento este año ha sido en la zona norte, donde no tenemos apenas presencia", explicó el directivo.

Pese a este cambio en la tendencia, Cemex no se plantea abandonar o retrasar sus inversiones para ampliar capacidad productiva. El grupo prevé instalar una nueva cementera integral en Andorra

(Teruel), que supondrá un desembolso de más de 80 millones, y tiene previstas dos plantas para moler clínker importado en Escombreras (Murcia) y en el puerto de Castellón.

Inauguración

Además, ayer inauguró su nuevo horno de cemento blanco en la factoría de Buñol (Valencia), una instalación que le permitirá aumentar en un 130% su fabricación actual de este producto, hasta ahora dirigido principalmente a obras emblemáticas. "Pese a que el cemento blanco sólo supone un tres por ciento del mercado, en los últimos siete años, su demanda se ha duplicado", explicó Fernando Cuesta, director de la división de este producto.

Cemex controla una cuota del 60% de este material de construcción en el mercado nacional, que alcanza 15 millones de toneladas al año, y su intención es aprovechar su mayor valor añadido. "El precio del cemento blanco puede ser hasta un 50% superior al tradicional cemento gris", añadió Cuesta. El grupo mexicano ha destinado 505 millones a la puesta en marcha de este horno que, según la compañía, es el mayor del mundo en cemento blanco, con una capacidad productiva de 600.000 toneladas anuales de clínker.

Pág. 4 Los estragos del boom de la vivienda



En el centro, el consejero valenciano de Medio Ambiente, José Ramón García Antón, e Ignacio Madríguez, de Cemex.

POR 1.800 MILLONES DE DÓLARES

Philips compra la estadounidense Genlyte

MICHAEL STEEN, Financial Times

El fabricante holandés de electrónica de consumo Philips lanzó ayer una opa amistosa sobre la empresa de iluminación estadounidense Genlyte. La oferta tiene un valor de 1.800 millones de euros y forma parte de la agresiva estrategia de Philips para potenciar su posición en el mercado norteamericano de iluminación de ahorro energético.

Según la holandesa, primer fabricante mundial de bombillas, el acuerdo le convertirá en la empresa líder de iluminación en Norteamérica. La oferta, a 95,50 dólares la acción, representa un 50% más con respecto al precio de las acciones de Genlyte al cierre del viernes. Philips ha

declarado que la compra, la mayor de los últimos cinco años, servirá para fomentar el lanzamiento de productos de ahorro energético en EEUU aprovechando las relaciones de Genlyte con diseñadores del sector de la iluminación. El 90% de los productos que vende Genlyte se utiliza en edificios de oficinas e iluminación de calles y fábricas.

"Ahora que el barril de crudo ha alcanzado los cien dólares y que los precios de la energía en EEUU no hacen más que aumentar, también se incrementa el interés por soluciones de ahorro de coste energético", explicó Theo van Deursen, consejero delegado de la división de iluminación de Philips.

GRANIBARCELONA

Area metropolitana

L'alcalde Jordi Hereu visitarà avui Montcada i Reixac per tractar temes relatius al conjunt de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.



POLÈMICA PEL PULMÓ VERD METROPOLITÀ

Medi Ambient remou Collserola per excavar un gran túnel canonada

El túnel, de sis metres de diàmetre i 15 km, portarà recursos del riu Ter fins a l'oest de BCN

El bipartit municipal consensua el pla alternatiu de parc natural que presentarà a la conselleria

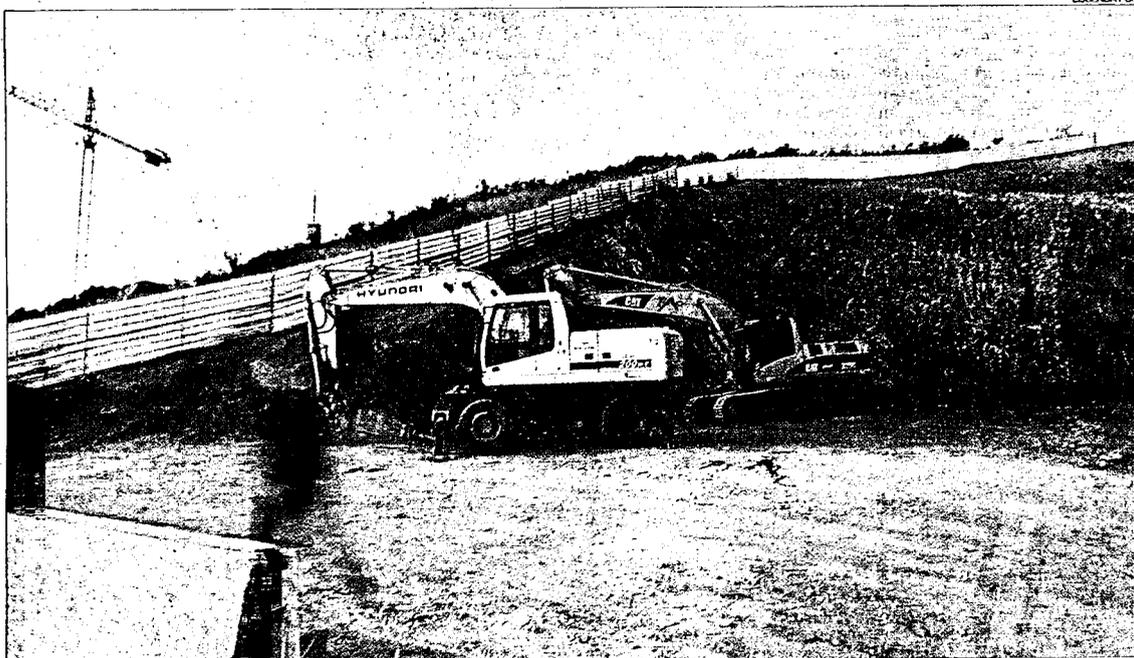
XABIER BARRERA / ALBERT OLLÉS
BARCELONA

Un túnel. Les obres que alguns han confós amb els treballs d'una nova promoció immobiliària a Collserola i que han escandalitzat altres, donada la seva aparatositat, és una galeria subterrània. I per a més inri, el responsable de la destrossa és ni més ni menys que la conselleria de Medi Ambient. Es tracta de la connexió entre les zones de proveïment del riu Llobregat i les del Ter, les obres de la qual travessen Collserola entre el barri de la Trinitat, a Barcelona, i Sant Joan Despí, una obra absolutament indispensable per al futur subministrament d'aigua de prop de cinc milions de persones. Uns treballs que, tot i la necessitat de la construcció, serien més difícils de tirar endavant quan en un futur no gaire llunyà el pulmó metropolità sigui declarat parc natural.

La conducció que unirà Font Santa amb Trinitat tindrà 15 quilòmetres de longitud, dels quals gairebé tres estaran ubicats en una rasa i la resta, en un túnel de sis metres de diàmetre. El tub tindrà un diàmetre d'1,8 metres i serà reversible. És a dir, tant transportarà aigua del Ter des de la Trinitat com podrà conduir-la en sentit contrari, una vegada entri en funcionament la planta dessalinitzadora del Prat, el 2009. Segons l'empresa pública Aigües Ter Llobregat, que executa l'obra, aquesta té un cost de 220 milions d'euros, dels quals el 57% els sufraguen fons europeus.

Una de les tres galeries de servei en obres —la que s'ubica al centre del traçat, a Sarrià-Sant Gervasi, i que té 820 metres de longitud i 7,5 metres de diàmetre— ha obligat a tallar el carrer de Carles Riba i desviar el trànsit pel lateral de la Ronda de Dalt.

ACORD ENTRE PSC I ICV-EUIA / Per una altra banda, el bipartit municipal va aconseguir ahir superar els desacords respecte del pla alternatiu que es presentarà a Medi Ambient sobre la futura configuració del parc natural i va acordar portar una proposició conjunta al ple de divendres vinent. La demora d'una setmana, entre la prevista presentació del pla alternatiu i la comunicació d'ahir és va deure, en bona part, al difícil paper que li ha tocat jugar a Imma Mayol: en xampada enmig del foc creuat entre l'Ajuntament de Barce-



► Treballs de construcció del túnel per al subministrament d'aigua, a Barcelona, ahir.

obres

L'ALTERNATIVA AL FALLIT PHN

DEROGACIÓ

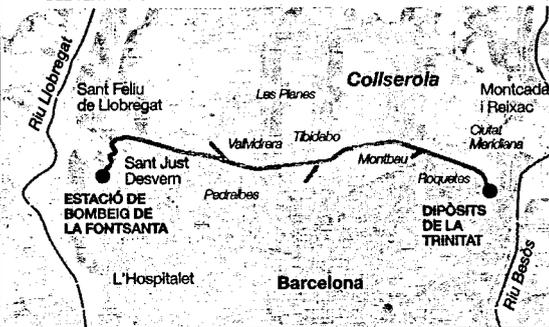
El discutit Pla Hidrològic Nacional, que preveia el transvasament de l'Ebre, va ser derogat per l'actual Govern del PSOE. En lloc seu, es van traçar un conjunt d'obres per construir, entre elles, aquest túnel per Collserola. A Catalunya, gràcies a la celeritat dels tràmits per part de Medi Ambient ja hi ha en marxa més de 1.300 milions d'euros en treballs per garantir el subministrament.

DESSALINITZADORA

A més de la galeria subterrània, s'ha de destacar entre les obres en curs la planta de dessalinització del Prat, així com la millora de la potabilitzadora del Llobregat.

LA NOVA CONNEXIÓ

CONDUCCió QUE UNIRÀ LES AIGÜES DEL TER AMB LES DEL LLOBREGAT



banístic preveu, des de fa dècades, la construcció d'equipaments i, fins i tot, d'infraestructures. És el cas, per exemple, del túnel d'Horta, com ja va avançar EL PERIÓDICO la setmana passada.

Pel que fa a la franja, l'ajuntament no proposa res nou. Aquesta figura ja existeix en almenys dos parcs naturals, el del Montseny i el d'Aigües Tortes. En tots dos, el preparc ocupa més extensió que el parc en si.

MARTINGALA BIPARTIDA / Per una altra banda, el bipartit acata la decisió de Medi Ambient de no tocar ni un centímetre els límits de la xarxa Natura 2000, terrenys inclosos en el pla especial d'interès natural. PEIN, el com és possible compatibilitzar la franja de preparc amb el respecte a Natura 2000? Doncs mitjançant una martingala. A l'aprovació del parc natural la seguirà la tramitació d'un pla especial de l'espai. El que demana el bipartit és que el pla especial no sigui només del parc natural sinó també d'aquest i dels seus espais de protecció. ■

lona (del qual és la segona tinenta d'alcalde de Barcelona) i la conselleria, en mans d'ICV (de la qual és vicepresidenta).

En el text que es presentarà divendres que ve, l'ajuntament demana que Medi Ambient endarrerixi els

límits de la seva proposta uns quants metres per obtenir una franja de preparc que permeti resoldre els inconvenients que sorgirien de qualificar de parc natural algunes àrees urbanes molt consolidades i altres terrenys on el planejament ur-