



RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data:29-11-2007

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

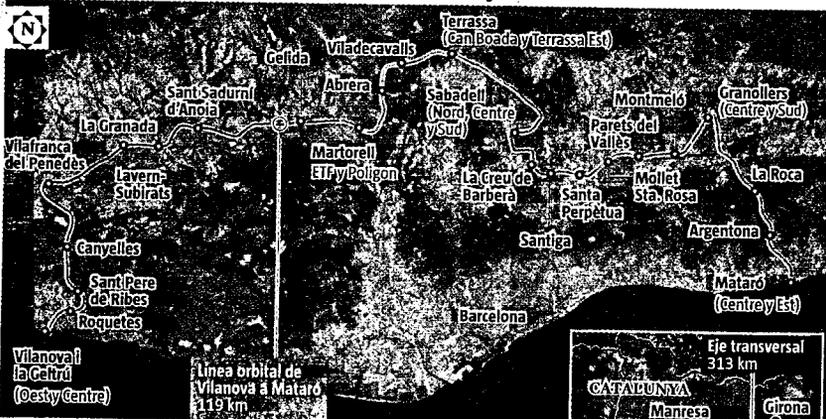
C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - www.catpress.cat - comunicacio@catpress.cat

INFRAESTRUCTURAS

La Generalitat amplía sus dos grandes proyectos ferroviarios –el orbital y el transversal– con más kilómetros de vías, túneles, estaciones e inversión

El metro de Catalunya

Cerca de 500 kilómetros completarán la red ferroviaria



FUENTE: Google Earth

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

Más kilómetros de vías, más tramos soterrados, más estaciones... y más inversión, la friolera de 11.000 millones de euros. El Govern ha redibujado sus dos grandes proyectos ferroviarios –la línea orbital y el eje transversal– de modo que lleguen a más población y tengan menor impacto en el territorio. En plena crisis, con parte de la actual red de trenes fuera de servicio y sin fecha para la llegada del AVE a Barcelona, la Conselleria de Política Territorial viajó ayer al futuro e informó de las modificaciones, algunas importantes, que acaba de introducir en estas actuaciones. La primera se prevé tener al cien por cien el 2016 y la segunda el 2020, fechas todavía lejanas para unas infraestructuras que la sociedad catalana –ayuntamientos, empresarios, sindicatos y entidades ciudadanas– reclama desde hace mucho tiempo.

La línea orbital –el cuarto cinturón ferroviario– enlazará Vilanova con Mataró mediante una parábola de 119 kilómetros que pasará por Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell y Vilafranca. Se aprovechan vías operadas por Renfe, de modo que sólo deben construirse 68 kilómetros (en el anterior dibujo eran 55). Su coste ha pasado de 1.200 millones de euros a 4.000 millones debido a la ampliación de los tramos en túnel, que pasan de

27 a 46 kilómetros y la construcción de 18 nuevas estaciones (diez más que en el trazado inicial), a las que se suman 13 ya existentes. Los tramos más costosos son los túneles Vilanova-Vilafranca y Mataró-Granollers, de unos 1.000 millones cada uno y que podrían entrar en servicio independientemente, lo que permitiría múltiples enlaces con la actual red ferroviaria.

Entre las principales novedades de esta línea está la variante soterrada por el norte de Vilanova, con tres nuevas estaciones; un nuevo trazado entre Martorell y Terrassa por Abrera, con tres nuevas paradas en Martorell (una frente a

Ambas actuaciones, que se prevé tener listas el 2016 y el 2020, requieren once mil millones de euros

Seat); el aprovechamiento del corredor de la futura vía interpolará sur con dos estaciones en Barberá y en el circuito de Montmeló. Mataró contará con una variante soterrada con tres nuevas estaciones.

El eje transversal conectará Lleida con Girona pasando por Molle-russa, Tàrrrega, Cervera, Igualada, Manresa y Vic. Se ha previsto un trazado de ancho internacional de 313 kilómetros (en la anterior propuesta eran 233) con 118 kilóme-



Rafa Salas / LA VANGUARDIA

tros cubiertos y otros 21 en viaducos. Podrá usarse para viajeros (hasta 250 km/h) y mercancías. Para estas últimas se prevén dos ramales que enlazarán Igualada y Manresa con Martorell y las líneas que conducen al puerto de Barcelona. El coste total es de 7.000 millones, 500 más que hace dos años.

Esta actuación incluye una variante en Lleida conectada con el aeropuerto de Alguairre; un nuevo trazado junto a la A-2 con nuevas estaciones cerca de Tàrrrega y Cervera y un ramal de mercancías que dará servicio a la futura área logística del norte de Igualada (los trenes de viajeros pasarán de la ciudad mediante un túnel). El ramal Igualada-Martorell incluye un túnel de 13,5 kilómetros en el Bruc. En Martorell se prevé una nueva estación en el norte y en Castellbisbal un enlace con la línea del AVE que entra a Barcelona y con la de mercancías del puerto. El actual corredor Lleida-Manresa de Renfe se reconvertirá en un tren-tranvía. La capital del Bages, al igual que Vic, dispondrá de una estación intermodal. También se ha previsto una parada en el aeropuerto de Girona y una variante para mercancías en esta última ciudad.●

El retraso en el túnel reabre la guerra por el AVE en Barcelona

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

El retraso en la adjudicación del túnel por el centro de Barcelona –cuestión sobre la que el Ministerio de Fomento se niega a dar una explicación pese al enfado de sus amigos del Govern y del Ayuntamiento–, se ha convertido en la mecha de una nueva traca en la vida política municipal. Los tres grupos de la oposición –CIU, PP y ERC– han presentado una moción de urgencia, a tratar en el pleno de mañana, donde solicitan que el gobierno local cumpla el acuerdo del pasado julio, cuando se rechazó el trazado entre Sants y Sagrera, el que fue aprobado en su día por unanimidad.

Las tres formaciones emitieron un comunicado común, algo inédito. Xavier Trias (CiU), Alberto Fernández Díaz (PP) y Jordi Portabella (ERC) utilizaron este conducto para rechazar “la celeridad” con la que el alcalde “está pidiendo la adjudicación de las obras”. Esa prisa se concreta en la petición oficial formulada por el Consistorio para que se reúna de urgencia el consorcio Barcelona Alta Velocidad y presionar para resolver el concurso del túnel.

Adif, ente de Fomento que gestiona estos proyectos, programó este trámite para octubre. Entonces, en plena crisis ferroviaria, con la línea del Garraf cortada, se aplazó. La justificación parecía evidente. Mañana tampoco se resolverá este asunto, pese a que el sábado se recuperan las tres líneas de cerca-

nías afectadas por las obras de la alta velocidad, y se normalizarán los servicios de medio y largo recorrido. Víctor Morlán, número dos de Fomento, ya advirtió que habrá reunión del consorcio, pero después del 30-N.

En proporción directa a tanta celeridad municipal, los tres grupos opositores “se ven en la obligación de recordar” que una mayoría manifestó “su rechazo al actual trazado del AVE”. Quieren que se respete y defienda ese acuerdo, en el que se exigía plantear el estudio de alternativas al recorrido.

Acción, reacción. El alcalde Jordi Hereu, que quita todo valor jurídico al pronunciamiento

La urgencia que pide Hereu en la adjudicación lleva a CiU, PP y ERC a exigir otro trazado

del pleno, replicó de inmediato para expresar su rechazo a abrir debates que impliquen que dentro de una década se siga discutiendo esta obra pública. “Hemos perdido demasiados años y, como alcalde, no estoy dispuesto a poner en cuestión un proyecto que necesitamos por muchos motivos”.

Fuentes del PSC no escondieron su enfado. Dicen que han blindado a la ministra Álvarez, pero, en cambio, al no resolver la adjudicación, “se incita a que nos quemem en la traca”.

Tres millones de euros al mes

■ Hoy empiezan las pruebas de circulación, con una máquina diésel, en el tramo de la vía 2 que se vio perjudicada por los socavones, en Bellvitge. Y mañana se harán con convoyes vacíos. Salvo imprevistos de última hora, estas circulaciones son las previas a la reapertura de la totalidad de la línea del Garraf, el sábado, la que permitirá recuperar la normalidad en las tres líneas de cercanías afectadas (C2 sur, C7 y C10), así como en los trenes de largo y me-

dio recorrido. Las tres líneas de cercanías seguirán siendo gratuitas hasta la llegada del AVE a Sants. El coste de esto asciende, según la ministra Álvarez, a tres millones de euros al mes, y no al día como, por error, se informó en la edición de ayer. Esta gratuidad, las posibles compensaciones y las inversiones futuras en la infraestructura se tratarán en la reunión que Víctor Morlán, número dos de Fomento, mantendrá hoy con el comité de clientes.

El Banco de España alerta del fuerte endeudamiento de las constructoras

El beneficio empresarial sube un 4,5% hasta septiembre, la mitad que hace un año

DE B.
Madrid

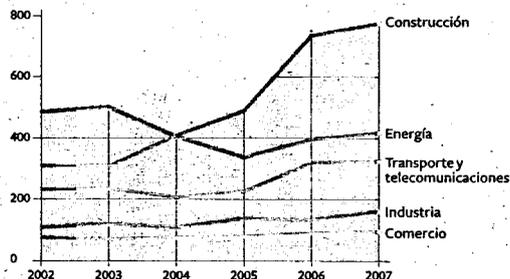
Nadie puede llamar alarmista al Banco de España. Su pasado le avala como un organismo prudente y comedido. Sin embargo, ayer destacó que el endeudamiento de las empresas "es un motivo de alerta que requiere vigilancia por los gestores de las compañías, expertos e instituciones", según el director general del Servicio de Estudios, José Luis Malo de Molina.

Incluso apuntó que esta situación "es un factor de vulnerabilidad para las empresas", y que "el sector de la construcción e inmobiliarias es el que mayor proporción de endeudamiento presenta". Según el Banco de España, el nivel de deuda (recursos ajenos con coste) de la construcción roza el 800% de su valor añadido bruto (la riqueza anual que generan las empresas del sector). Esta ratio dobla al del sector de la energía. Transporte y telecomunicaciones alcanzan cerca del 300% y el comercio y la industria quedan muy por debajo.

No obstante, Malo de Molina precisó que "no hay elementos

Endeudamiento por sectores

Recursos ajenos con coste/Valor añadido bruto. En %.



Fuente: Banco de España.

EL PAÍS

de preocupación, ni que señalicen un riesgo específico en ningún sector" productivo español. "La situación patrimonial de las empresas españolas es sólida", puntualizó ante las preguntas de la prensa sobre la situación de las constructoras.

La alarma del Banco de España se debe a que está convencido de que con las turbulencias financieras, "los costes de la financiación serán mayores en el futuro, independientemente de que pudiera bajar el tipo de inte-

rés del Banco Central Europeo". Según Malo de Molina, esta situación "terminará con la holgura financiera que han tenido las empresas. Los costes financieros restarán cada vez más parte de los beneficios".

El endeudamiento de las empresas está justificado, según el organismo supervisor, porque se ha dedicado a fusiones y adquisiciones para tener más peso en otros mercados y diversificar los negocios, "lo que dará más solidez al tejido empresarial".

En cuanto al resultado ordinario neto de las empresas no financieras (sin ingresos extraordinarios ni provisiones e impuestos), creció un 4,5% hasta septiembre de 2007, frente al 10% alcanzado hasta septiembre del año pasado. "Esta suave desaceleración, influida por la caída del consumo, permitirá que crezca la inversión en bienes de equipo, lo que favorecerá la productividad y la creación de empleo", apuntó Malo de Molina.

Gastos del personal

Por lo que respecta al resultado neto total, las empresas no financieras aumentaron su beneficio neto un 3% frente al crecimiento del 11,5% del mismo periodo del año anterior, principalmente por las menores plusvalías extraordinarias. Los gastos de personal, por su parte, crecieron un 4,3% hasta septiembre frente al 5,3% del mismo periodo de 2006. La remuneración media ha crecido un 3,4%. En su opinión, aunque los gastos de personal se moderan, "hay riesgo de que la inflación se traslade a los sueldos, lo que podría afectar al dinamismo empresarial".

cultura

Un siglo de arquitectura en la Red

Un ambicioso inventario en Internet 'visita' 5.600 edificios de toda España

M. JOSÉ DÍAZ DE TUESTA
Madrid

La más ambiciosa base de datos de la historia de la arquitectura española, que recoge todo un siglo (desde 1901 hasta 2000), se encuentra ya al alcance de todos. Sólo con pinchar en www.archxxsudoe.es, cualquier interesado puede consultar datos básicos —como localización, año de construcción y datos del arquitecto (salvo en los casos de autor desconocido)— de un total de 5.600 edificios diseminados por la geografía española.

A ellos se suman una treintena en Gibraltar y otros 1.500 en el sur de Francia. Estos añadidos se explican porque la madre del proyecto era inventariar el patrimonio arquitectónico del siglo XX en España, Gibraltar y las regiones francesas incluídas en el *Sudoe*, término que utiliza la UE (que financia el proyecto) para designar este ámbito territorial. Detrás también están las prestigiosas y poderosas fundaciones Docomomo y Mies van der Rohe y otros organismos como el Colegio de Arquitectos de Madrid.

El trabajo empezó hace dos

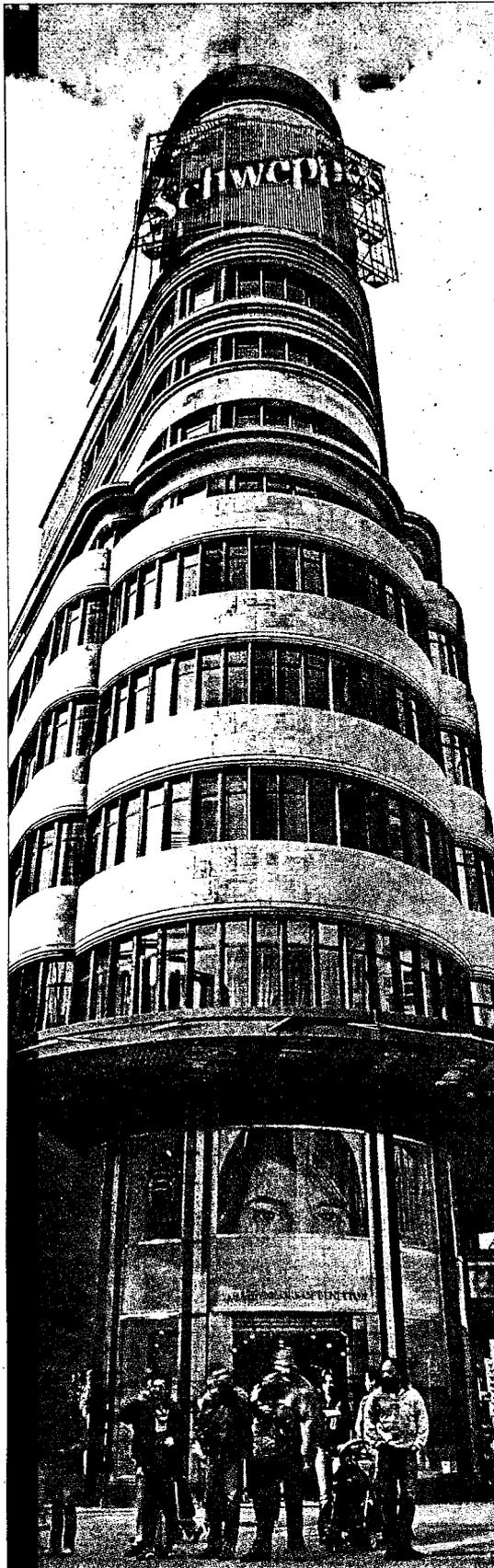
Las fundaciones Docomomo y Mies van der Rohe están detrás del proyecto

El usuario puede intervenir para impedir un derribo o añadir datos

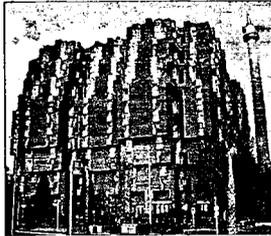
años con un barrido bibliográfico. A partir de los años noventa sobre todo se hicieron guías similares de amplio calado, pero tenían algunas limitaciones que este canon supera. Cuantitativamente no sobrepasaban los 800 edificios; cronológicamente estaban muy centradas en el conocido como movimiento internacional (etapa que va desde 1925 hasta 1965) y desde el punto de vista estilístico algunas arquitecturas, como la franquista y la del turismo, habían sido descuidadas por ser poco valoradas.

Este banco de datos supera incluso el registro de Docomomo —que es seguramente el más amplio— porque sólo se ocupa del movimiento internacional. De modo que había que incluir, por ejemplo, edificios que aunque desde el punto de vista estilístico sean poco interesantes merecen ser registrados, como la Universidad Laboral de Gijón, de estilo historicista.

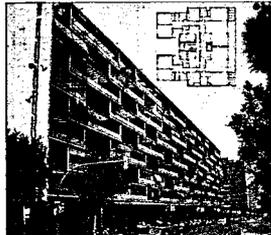
Y hay edificios que se han caído del cartel, víctimas de la indispensable criba. Así ha ocurrido con la sobreabundancia de edificios de arquitectura posmoderna de finales de los setenta ("que era una mirada irónica hacia el his-



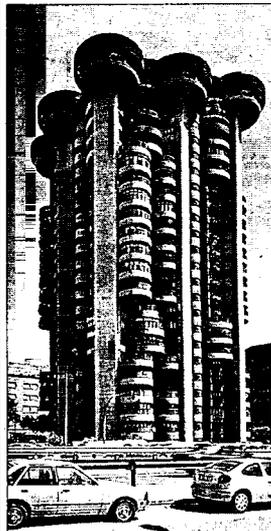
Edificio Capitol, de Martínez Feduchi y Eced (Madrid, 1933). / PAULA VILLAR



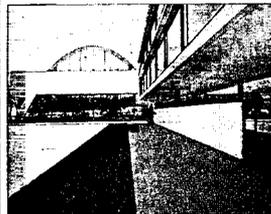
Viviendas Walden 7 (1975), en Sant Just Desvern, Barcelona, de Bofill.



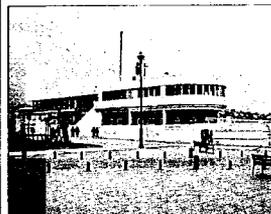
Viviendas Seida (1967), en Barcelona, de Mijns, Soteras y Casas.



Edificio Torres Blancas (1969), en Madrid, de Sáenz de Oiza.



Edificio JCDcaux (Madrid, 1958), antes fábrica Martini. Jaime y Carlos Ferrater.



Club Náutico de San Sebastián (1929), de Alzpurúa y Labayen.

toricismo", explica el profesor de Arquitectura en la Universidad de Sevilla Carlos García Vázquez, coordinador del proyecto).

Había que acotar y había que elegir. Y, en ocasiones, ensanchar los límites que se han impuesto, cómo las fechas. El ineludible Museo Guggenheim de Bilbao aparece en este macroinventario, aunque se terminó ya acabado el siglo XX. Esto se explica, según García Vázquez, por ser un edificio "muy emblemático" y por su "perdurabilidad". El propio concepto de siglo XX, reconoce, "es artificioso" y entre sus fallos está que corta por la mitad el movimiento modernista catalán que surgió a finales del siglo XIX.

Capítulo aparte merece la llamada arquitectura franquista, que se puede situar entre finales de los años treinta hasta la década de los cincuenta. El propio término es calificado por el coordinador de ambiguo, "porque sólo se puede aplicar a un periodo concreto en el que conviven distintas tendencias". Este estilo no fue un prototipo —neoclásico— del régimen fascista como sí lo fue el de Hitler. El franquismo tuvo dos raíces: "una, historicista, con una vertiente ideológica muy fuerte, que reivindica las fuentes históricas de la arquitectura buscando en los monumentos más gloriosos, como en El Escorial; y otra raíz, vernácula, que supone un rechazo hacia lo urbano y el ensalzamiento de lo rural", explica García Vázquez.

Si en un primer momento la arquitectura franquista tuvo un fuerte carácter historicista-castellano, pronto se diluyó (concretamente en los años cincuenta). Esto tiene que ver con la propia personalidad del dictador, "al que no le interesó en absoluto la arquitectura", dice el coordinador.

En ese tiempo surgen profesionales como Alejandro de la Sota (1913-1996) o José Antonio Coderch (1913-1984) que dejaron una magnífica obra, "y que si hubieran vivido en otro país hubieran tenido el reconocimiento internacional".

El equipo que ha llevado a cabo este ingente proyecto ha tenido el mismo espíritu revisionista con la llamada arquitectura del turismo, que ha podido ser contemplada con más distancia y menos prejuicios.

El inventario, que se ha dividido en cinco zonas geográficas, tiene una encomiable vertiente de servicio público. Sin ir más lejos, los ciudadanos pueden organizarse a través de la web para impedir, por ejemplo, que la falta de sentido común derribe edificios que no lo merecen. O poner la firma a edificios anónimos. Los datos se ampliarán en otra fase del proyecto que los autores confían empezar pronto.

EL PAÍS.COM

► Fotogalería

Vea más imágenes del inventario de arquitectura.

LAS INSTALACIONES DE TARRAGONA SON UNA DE LAS CANDIDATAS

La planta de Bayer en Tarragona puja por una inversión de 400 millones de euros

La multinacional alemana Bayer está estudiando la viabilidad de instalar una fábrica a escala mundial de plásticos MDI –con los que se fabrica poliuretano– en una de sus tres factorías de Europa.

PALOMA SAN JOSÉ, Tarragona

Tarragona compite con los complejos de la compañía química Bayer en Krefeld-Uerdingen y Brunsbüttel (ambos en Alemania) para albergar un centro de producción de plásticos MDI, con una capacidad de 400.000 toneladas. El coste de la inversión, así como el número de nuevos puestos de trabajo, dependerán del estudio de viabilidad, según apunta Frank Rothbarth, de la división de negocio industrial –llamada MaterialScience– de Bayer. Según fuentes del mercado, una inversión de este tipo podría situarse entre 300 y 400 millones de euros.

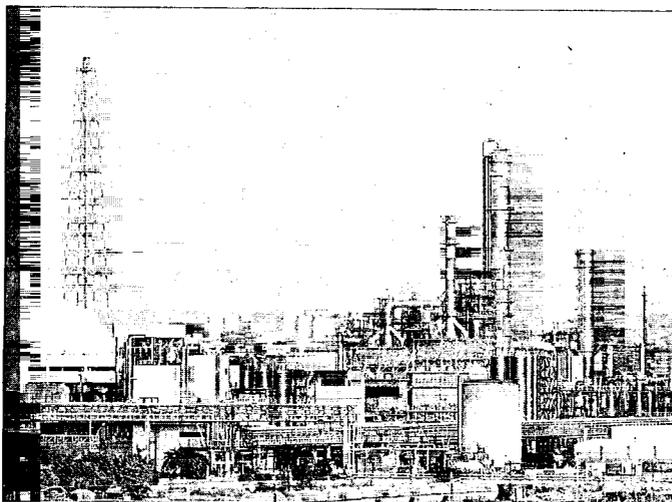
Este tipo de plásticos se utiliza para fabricar espuma de poliuretano, con aplicaciones en aislamiento para la construcción, congeladores y calefacción. También son la materia prima de los elastómeros –caucho–, con aplicaciones en calzado deportivo, automoción y electricidad.

Año que viene

La decisión sobre la inversión se tomará durante el próximo año y los factores con mayor peso en el estudio de viabilidad serán “los costes y las infraestructuras” de las localidades en liza. La multinacional prevé poner en funcionamiento la nueva factoría durante el año 2012.

El centro se instalará en alguno de sus complejos donde ya se produzcan estos plásticos. El de Tarragona da trabajo a 56 personas y tiene una capacidad de producción de 150.000 toneladas, después de una ampliación llevada a cabo el pasado año, con una inversión de cincuenta millones.

Según el responsable de la Unidad de Negocio de Poliu-



Planta de Bayer en Tarragona

Dow, pendiente del negocio del agua

La competencia entre plantas de una multinacional para acoger nuevos proyectos industriales es un clásico en los sectores manufactureros, que se ha agudizado durante la última década. En el polígono de Tarragona, además del caso de Bayer, la filial de la multinacional estadounidense Dow Chemical está pendiente de la decisión sobre el negocio del agua. El grupo pretende invertir 150 millones de euros en su negocio de purificación de aguas, y baraja ubicarlo en China o España. Aunque fuentes de la multinacional confiesan que tienen interés en desarrollar ambos mercados, será la rentabilidad, el ahorro de costes y la concesión de ayudas los que harán decantar la balanza hacia un país u otro. La decisión no se tomará hasta 2008. Dow instaló recientemente un centro de I+D de purificación de aguas, que también se disputaba con China. En la política corporativa de la compañía, es habitual que la creación de un centro de investigación preceda a la construcción de una planta. Así ocurrió con el negocio de las fibras para el sector textil en Tarragona.

retanos de Bayer, Peter Vanacker, “el objetivo de esta estrategia es crear la base para afrontar la demanda creciente de plásticos MDI en Europa Occidental y del Este– y en Oriente Medio a medio y largo plazo”.

En el mercado del poliuretano también operan empresas como la compañía alemana Basf, y la estadounidense Dow Chemical, según la Asociación PlásticosEurope. La demanda de es-

La decisión dependerá de “los costes y las infraestructuras” de las localidades

te artículo está creciendo en Europa a un ritmo del 6% anual. Por ello, Bayer incrementó la producción en 2006, tanto en Tarragona como en Krefeld-Uerdingen –hasta 200.000 toneladas–.

El centro de Brunsbüttel tiene una capacidad similar al de Tarragona.

Shanghai

Bayer complementará esta oferta con la de su nueva planta de producción de MDI en Shanghai, con una capacidad de 350.000 toneladas. Su estrategia es liderar la industria mundial del poliuretano, con una capacidad de producción mundial de 1,85 millones de toneladas.

La nueva planta incorporará una tecnología de última generación para ahorrar energía y reducir emisiones. La unidad de negocio de poliuretano de Bayer emplea a 4.400 personas y en 2006 aportó unos ingresos de 5.182 millones, lo que supone el 52% de la división industrial.

La demanda de este material está creciendo a un ritmo del seis por ciento anual

Las pugnas de este tipo son cada día más frecuentes en las multinacionales. El último final feliz tuvo lugar cuando Lanxess, compañía escindida de Bayer para el negocio de plásticos estirénicos y parte de los polímeros, decidió, a mediados de 2005, cerrar una planta de plásticos estirénicos en Alemania y mantener la de Tarragona basándose en un estudio de competitividad.

Bayer facturó 24.345 millones de euros en los primeros nueve meses del año, un 16% más que en el mismo periodo del año pasado, con un beneficio de 4.644 millones. El aumento de las ventas vino impulsado por los fármacos estrella de Shering, Yasmin y Betaferon.

CONCURSO DE LA APB.

Ferrovial y Cyes se adjudican la reparación del Muelle Prat

EXPANSIÓN, Barcelona

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha adjudicado las obras de reparación y finalización de la zona del muelle Prat que se hundió parcialmente el pasado 1 de enero a la Unión Temporal de Empresas (UTE) integrada por Ferrovial Agroman y CYES. Los trabajos comenzarán el próximo mes de enero y tienen un plazo de ejecución de 18 meses, según informó ayer la APB.

Las obras, cuyo importe se ha cifrado en 62,99 millones de euros, deberán estar totalmente concluidas en el segundo semestre de 2009. Esta fecha supondrá un retraso respecto al calendario inicial de entrega de este muelle al concesionario, la empresa Tercat, participada en un 70% por el grupo chino Hutchison y en un 30% por el grupo catalán Mestre.

Finalistas

La APB había preseleccionado cinco ofertas en el proceso de adjudicación de las obras de reparación del muelle Prat: la UTE formada por Acciona Infraestructuras, Boskalis BV y Berdara; la de FCC Construcción y Dredging International; Sato y OHL; Dragados y SPS Dravosa, y Ferrovial Agroman y CYES.

A finales de julio se aprobaron las bases del concurso, que tenía un presupuesto inicial de 76 millones de euros para las obras de reparación y finalización de la zona dañada del muelle Prat. La instalación acogerá la futura terminal de contenedores del Puerto de Barcelona.

INFRAESTRUCTURAS

LUZ VERDE DE LA COMISIÓN DE URBANISMO

Hereu pide
a las empresas
francesas que
apoyen el AVE

Nuevo impulso al Eix Transversal Ferroviario

Obres Públiques espera sacar el proyecto a información pública antes del verano del próximo año.

EXPANSIÓN. Barcelona

El alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, pidió ayer el respaldo de los empresarios franceses para reclamar "rapidez" en la construcción de una conexión de alta velocidad entre España y Francia, que sea "digna del siglo XXI". Durante el acto de entrega del premio Prix Pyrénées, el alcalde de Barcelona pidió la "complicidad" e incluso "el activismo" del empresariado para reclamar ante los respectivos gobiernos, el español y el francés, el impulso de esta conexión ferroviaria.

Por su parte, los tres grupos de la oposición en el Ayuntamiento de Barcelona -CiU, PP y ERC- presentarán mañana una moción de urgencia para pedir a Hereu que cumpla el acuerdo municipal aprobado en julio pasado, donde se exigía el cambio del trazado del AVE a su paso por el centro de Barcelona.

EXPANSIÓN. Barcelona

Nuevos pasos para la construcción del Eix Transversal Ferroviario y la Línea orbital ferroviaria. La Comisión de Urbanismo de Catalunya ha informado favorablemente sobre el documento de objetivos y criterios y los informes ambientales preliminares para definir ambos proyectos, que serán sometidos ahora a la consideración de los ayuntamientos implicados y de la Conselleria de Medi Ambient, informó ayer la Generalitat.

Estos documentos representan "un paso adelante" en el desarrollo de estas líneas y son la base de los planes directores urbanísticos que permitirán realizar las reservas de suelo necesarias para las dos líneas ferroviarias. El departamento que dirige Joaquim Nadal prevé someter los proyectos a información pública antes del verano del año que viene, informa *Europa Press*. Desde 2005, los



Joaquim Nadal.

dos proyectos se han desarrollado administrativamente en paralelo, de manera que en 2006 se realizó ya una primera consulta institucional a los municipios y comarcas afectados por los trazados.

El Eix Transversal, que comportará unos 7.000 millones de inversión, será una línea de tráfico mixto de

mercancías y de viajeros en alta velocidad que unirá, en unos 313 kilómetros de recorrido, Lleida, Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic y el Aeropuerto de Girona, y conectará, asimismo, con la línea de alta velocidad en Lleida y en Girona. Además, mediante dos ramales, enlazará Igualada y Manresa con Martorell y con las líneas de mercancías, en dirección al Puerto, y de viajeros, hacia Barcelona.

La Línea orbital ferroviaria costará unos 4.000 millones y unirá Vilanova i la Geltrú y Mataró en un recorrido de 119 kilómetros que pasará también por Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilafranca del Penedès, La Granada, Subirats, Sant Sadurn d'Anoia, Gelida, Martorell, Abrera, Terrassa, Sabadell, Barberà, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet del Vallès, Montmeló, Pareds del Vallès, Granollers, La Roca del Vallès y Argento-

TRANSPORT

El Govern reserva sòl per a 381 km de noves línies de tren

Urbanisme aprova la definició de l'eix transversal ferroviari i de la línia orbital

Les obres podrien començar d'aquí a quatre anys amb un cost d'11.000 milions

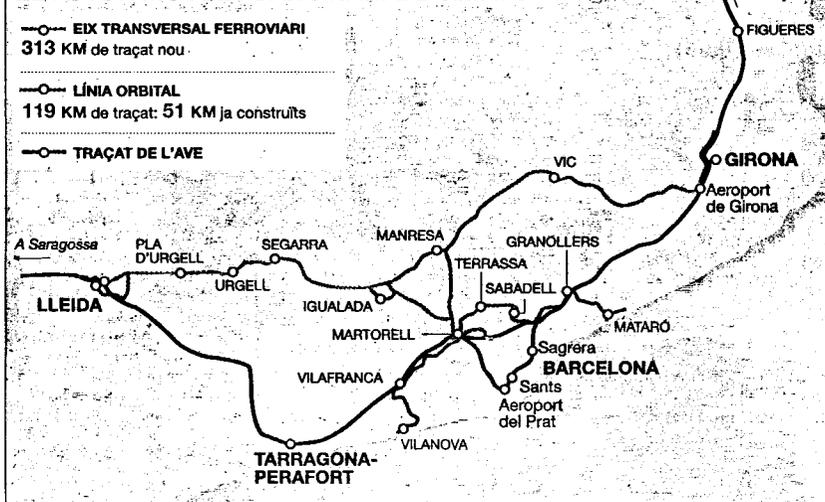
RAMON COMORERA
BARCELONA

El llarg compte enrere per fer realitat d'aquí a més d'una dècada dos dels projectes de més envergadura i cost que impulsa la Conselleria d'Obres Públiques, la construcció d'un total de 381 quilòmetres de noves vies de tren a l'eix transversal ferroviari i la línia orbital, va començar ahir. La Comissió d'Urbanisme de Catalunya va aprovar els documents que defineixen els dos traçats i que a mitjans del 2008 permetran fer les necessàries reserves de sòl per poder executar posteriorment les obres. Dues xifres donen idea de la magnitud d'aquests plans. En el primer cas, el pressupost estimat és de 7.000 milions d'euros, i en el segon, de 4.000.

Els dos projectes han incorporat notables millores respecte als primers informes datats el 2004, quan el tripartit de Pasqual Maragall va impulsar aquestes línies amb l'objectiu de canviar el caràcter radial, amb centre a Barcelona, de la xarxa ferroviària catalana. L'eix transversal unirà mitjançant vies d'amplada internacional, com les de l'AVE, Girona i Lleida (ciutats on connectarà amb l'alta velocitat) passant per Vic i Manresa.

118 KILÒMETRES DE TÚNEL / En total seran 313 quilòmetres de via de nova construcció, dels quals ni més ni menys que 118 seran de túnels (inicialment eren 83) i 21 per sobre de viaductes. Aquest eix es dissenyarà

EL FUTUR MODEL FERROVIARI DE CATALUNYA



Font: Generalitat de Catalunya

EL PERIÓDICO

La Generalitat espera obtenir finançament de l'Estat

La Conselleria d'Obres Públiques espera que la línia orbital, com a part de la xarxa metropolitana de Rodalies, sigui finançada per l'Estat. De la mateixa manera que ja està pactat que el Ministeri de Foment pagui el nou enllaç entre Castelldefels i Cornellà. Un primer pas es farà, encara que amb una partida simbòlica, en els pressupostos del 2008 que s'estan tramitant al Congrés, segons va informar la conselleria. L'actualització del projecte aprovada ahir ha augmentat de 1.200 a 4.000 milions el cost del traçat.

per a trens de viatgers que circulin a 250 quilòmetres per hora i de mercaderies que vagin a 120. El traçat aprovat ara inclou set noves estacions i diverses terminals de càrrega. La previsió de cost que s'havia establert en 6.500 milions ha augmentat ara en 500 milions.

La línia orbital enllaçarà Mataró amb Vilanova i la Geltrú a través de Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell i Vilafranca del Penedès. I traçarà un arc per la segona corona de la regió metropolitana. En conjunt tindrà un total de 119 quilòmetres, però els de nova construcció seran 68, d'aquests 46 de túnel. Aquesta nova proposta prolonga el recorregut que s'havia previst inicialment en 14 quilòmetres. A més a més, augmenta els trams soterrats en 19 quilòmetres. El nombre de noves estacions també s'incrementa: passaran de 8 a 18.

El recorregut unirà els trams fer-

roviaris ja existents entre Sabadell i Terrassa, Martorell i Vilafranca i també dos curts sectors entre Santa Perpètua de Mogoda (Valès Occidental) i Granollers. Per fer possibles aquestes connexions l'amplada de les vies serà la ibèrica, la mateixa que utilitzen els trens convencionals de Renfe.

A LLARG TERMINI / L'orbital serà la primera de les dues línies que executarà la Generalitat, segons va explicar ahir un portaveu d'Obres Públiques. Les obres es podrien iniciar l'any 2011, una vegada s'hagi completat el procés de tramitació urbanística i de redacció i adjudicació dels treballs, amb un termini de finalització que se situaria a partir del 2016. En el cas de l'eix transversal, que és molt més llarg i complex, la finalització dels treballs es podria produir més enllà del 2020. La magnitud d'aquests projectes i el seu ele-

vat cost, no obstant, podria alterar de manera notable totes aquestes previsions.

L'eix transversal d'amplada internacional servirà per als enllaços de mitjana i llarga distància tant de passatgers com de mercaderies. Els trams ja existents de via convencional entre Manresa, Lleida i la Pobla de Segur (Pallars Jussà), amb afegits a Súrria i Sallent (Bages), es destinaran al trànsit de distàncies curtes. Els combois faran aquí la funció de trens-tramvia, segons les previsions de la conselleria.

La línia orbital suposarà «un importantíssim exit» per completar l'actual xarxa de Rodalies, segons Obres Públiques. L'objectiu és redefinir els accessos interns de la regió que envolta Barcelona superant el model radial amb una autèntica estructura en xarxa que interconnectarà les ciutats de la segona corona metropolitana. ■

les millores

VIA D'IGUALADA A MARTORELL

ANELL CENTRAL
L'eix transversal ferroviari que ha rebut el vistiplau de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya inclou un anell central que enllaçarà Manresa, Martorell (Baix Llobregat) i Igualada. El tram incorporat ara entre Manresa i Igualada preveu un túnel de 13,5 quilòmetres per salvar el port del Bruc. Així mateix, l'eix incorpora variants a Girona i Lleida, en els dos casos amb connexions fins als aeroports, el segon, a Alguairer, i amb la construcció que s'acaba d'iniciar.

NOVES ESTACIONS

En el cas de la línia orbital, les principals novetats són un canvi complet de traçat entre Martorell (Baix Llobregat) i Terrassa, variants soterrades a les ciutats dels extrems, Mataró i Vilanova, així com noves estacions a Granollers, Montmeló (Valès Oriental), Barberà, Badia-Cerdanyola i Ripolllet (Valès Occidental).