



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 2-12-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

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

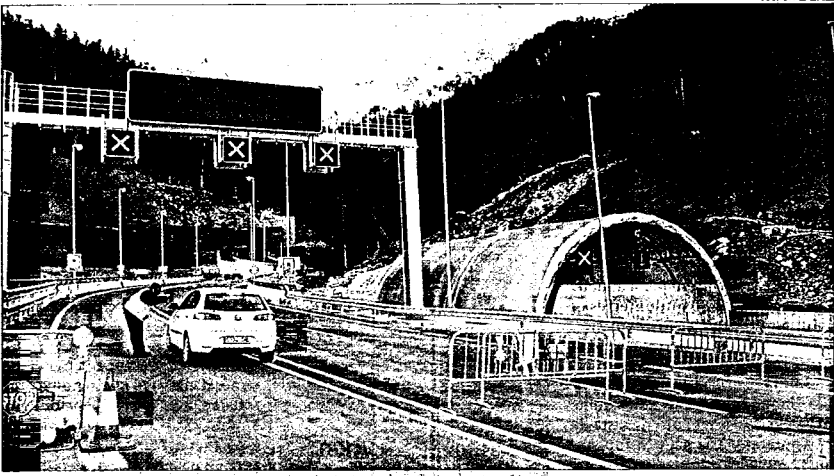
Foment obrirà dimarts al trànsit el nou túnel de Viella

- La data ha estat pendent fins a última hora d'un permís d'Indústria
- La ministra Álvarez no ha confirmat encara si assistirà a l'acte d'inauguració

MARÍA JESÚS IBÁÑEZ
VELLA

Un permís del Ministeri d'Indústria, que dirigeix el català Joan Clos, ha estat bloquejant fins a l'últim moment l'obertura al trànsit del túnel de Viella, que finalment podrà ser inaugurat dimarts, segons va avançar ahir el Síndic d'Aran, Francesc Boya. La lentitud amb què s'ha tramitat aquesta última autorització, que afectava la instal·lació elèctrica de la galeria, ha fet impossible que la infraestructura entrés en servei aquest cap de setmana, coincidint amb l'inici de la temporada d'esquí a la Vall d'Aran, com havia inicialment promès el Ministeri de Foment.

La confirmació de la data d'obertura, que ha estat comunicada per telèfon al president del Consell General d'Aran, no aporta més detalls sobre l'acte inaugural, ni si aquest anirà a càrrec de la ministra de Foment, Magdaleana Álvarez, va assenyalar Boya. «Desconeixem fins i tot a quina hora serà», va confessar el socia-



►► Al fons, la boca nord del nou túnel de Viella, i a la dreta, el vell, ahir.

lista, després que diverses fonts apuntessin ahir a la possibilitat que la responsable de Foment pogués desplaçar-se fins a Viella per tallar la cinta inaugural d'aquest anhelat corredor.

ANUNCI ALLEUJADOR / El síndic Boya va mostrar molta satisfacció i un gran alleujament al conèixer el compromís de Foment. Sobretot després que vivendres passat, veient que l'informe tècnic d'Indústria s'endarreria més temps del que era desitjable, autoritats i empresaris aranesos comencessin a tèmer el pitjor: que el pròxim pont de la Constitució els esquiadors haguessin de seguir transi-

tant pel túnel vell, amb el risc que això suposava. «Hauria estat una situació sense excusa raonable», va afirmar Boya, que va arribar a amenaçar amb protestes si dijous que ve -dia en què s'espera una important afluència de vehicles- el nou corredor seguia tancat perquè faltava un paper.

Una altra de les autoritzacions que frenaven la posada en marxa del corredor de la carretera N-230, un estudi de circulació que havia d'expedir el Servei Català del Trànsit de la Generalitat, va arribar dijous passat, 29 de novembre, va indicar el síndic. «La veritat és que hi ha hagut nervis fins a l'últim moment. Els

uns i els altres podrien haver-ho fet més fàcil, però l'important és que per fi l'obriran», va manifestar Boya.

Després de cinc anys i nou mesos d'obres (van començar el mes de març del 2002 i han durat 30 mesos més del previst), les últimes setmanes han estat un ritson en el nou túnel, dedicat a Joan Carles I. Les adjudicatàries dels treballs (OHL, Comsa i Copcisa) i l'encarregada d'instal·lar el sistema de seguretat, Indra SA, han treballat dia i nit per poder habilitar tres carrils a l'interior de la galeria, després del tens pols mantingut al mes d'octubre entre el territori i el ministeri, que estava decidit a obrir-ne només dos. ■

RAMON GABRIEL

CONSTRUCCIÓ DE LA LÍNIA MÉS LLARGA DEL METRO

La Generalitat reforça el terra de l'aeroport pel túnel de la L-9

○ Sondejos geològics han portat a injectar ciment al costat de les vies de Renfe

○ Les obres acabaran abans de començar a l'abril l'excavació del tram fins a la T-Sud

RAMON COMORERA
BARCELONA

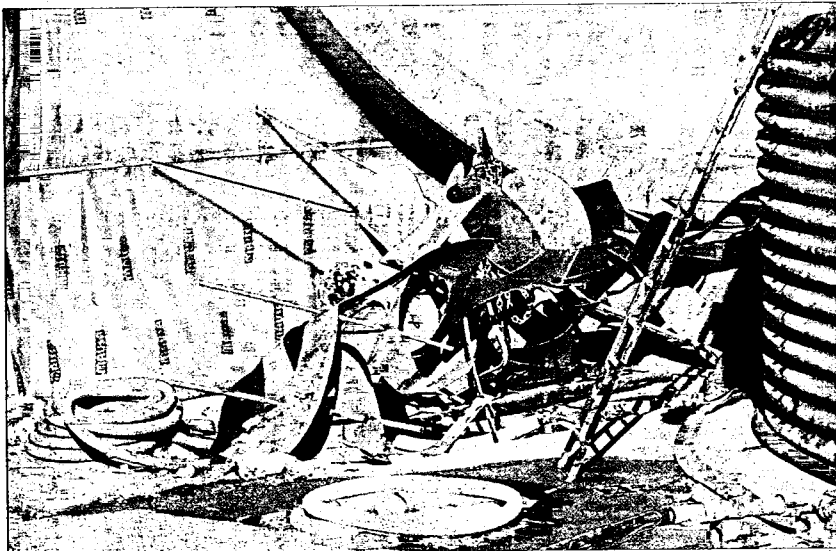
El subsòl del delta del Llobregat, com qualsevol altre que tingui una gran quantitat d'aigua, és un terreny difícil per excavar túnels. Els problemes de l'AVE a Bellvitge mostren què pot passar si no s'actua amb prou rigor. La Conselleria d'Obres Públiques iniciarà a l'abril l'excavació amb tunneladora del tram final de la L-9 del metro al Prat, entre la futura estació de Mas Blau i la nova terminal Sud de l'aeroport. Els sondejos geològics previs realitzats per la constructora han aconsellat injectar ciment en una àmplia zona de terreny situada entre les vies i l'estació de Renfe i l'enorme edifici de l'aparcament de la terminal A.

L'actuació reforçarà el subsòl per impedir moviments de terres que podrien causar esvorancs o esquerdes en instal·lacions de l'aeroport. En aquest sector de la línia, situat entre el pròxim pou de tunneladores de Mas Blau i les futures estacions de la terminal actual i de la ciutat aeroportuària, el túnel fa un revolt i passa a poca profunditat. Raons de més, segons els enginyers, per millorar la consistència del terreny i descartar sorpreses.

No és la primera campanya de *jet grouting* a la L-9, nom tècnic de la injecció de ciment a alta pressió al subsòl. Es va actuar de la mateixa manera sota el nucli urbà de Badalona, al carrer de Pablo Iglesias, després de començar l'any 2003 la perforació de la línia. El pas posterior de la tunneladora no va causar problemes, recorda la conselleria. Tampoc hi ha hagut incidències entre la bifurcació del Gornal i Fira 2, on s'excava en mina i entre pantalles, el mateix sistema que en el pròxim i conflictiu túnel de l'AVE de Bellvitge i amb un subsòl de característiques també similars.

SORTIDA D'EMERGÈNCIA / Dels accessos ferroviaris previstos per atendre l'ampliació de l'aeroport del Prat (Rodalies i AVE que compartiran vies de triple rail per a ample ibèric i internacional i L-9 i L-2 que circularan també per carrils comuns) el metro és, amb aquest pla de reforç, el primer amb obres en execució.

Igualment s'ha iniciat la construcció del pou de ventilació número sis i una sortida d'emergència, les dues boques projectades al pàrquing de superfície situat a prop de l'estació, a l'altre costat de la carretera



ART APARCAT ▶ A la imatge, d'ahir, l'estat en què ha quedat l'escultura de l'artista aragonès Àngel Orensanz, que ha estat desmuntada i arraconada sense protecció juntament amb materials de les obres.

els treballs

MUNTATGE DE LA TUNELADORA

4,3 QUILOMETRES

○ Les primeres peces de la nova tunneladora que, segons va anunciar el conseller Joaquim Nadal, perforarà a l'abril els 4,3 quilòmetres de la L-9 a l'aeroport, ja han arribat a Mas Blau. El muntatge començarà de seguida.

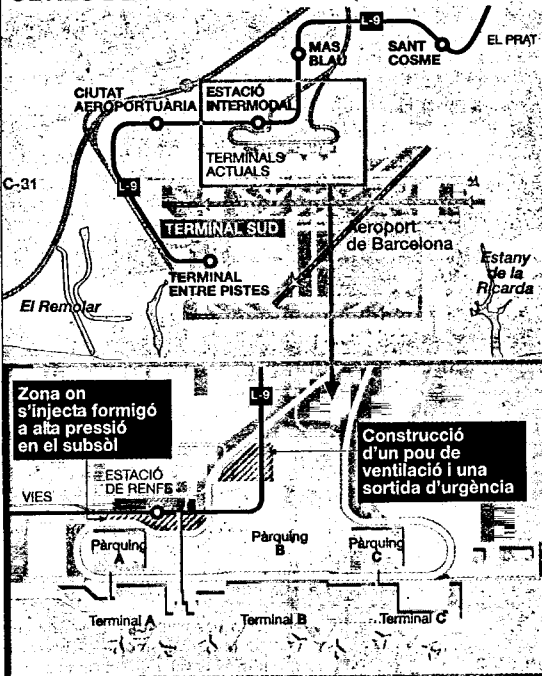
ENTRE DUES AIGÜES

○ La màquina perforarà la galeria, que envoltarà el recinte per l'oest sense travessar les pistes, a només quatre metres de profunditat. Treballarà en la franja argilosa i impermeable de 12 metres que separa la capa freàtica superior del delta, d'aigua contaminada, de la inferior, d'aigua neta i d'on es proveeixen diversos municipis.

AFINAR LA PUNTERIA

○ La progressió de la tunneladora per aquesta capa haurà de ser molt precisa, tant com la campanya d'injecció de ciment per estabilitzar el terreny. El mètode *jet grouting* expandeix el morter sota terra a pressions que poden ser molt altes. Qui porta la màquina ha d'afinar la punteria per actuar només on el terreny no és compacte. Una desviació pot tenir greus conseqüències. Un exemple: la paret del túnel de FGC malmessa durant les obres de l'AVE al Gornal que mantindrà tancada la línia fins a finals de febrer.

OBRES DEL METRO A L'AEROPORT



d'entrada a l'aeroport. La T-Sud, en tot cas, s'obrirà el 2009 sense que cap d'aquestes línies funcioni fins a la infraestructura.

ESCULTURA ARRACONADA / Per fer les injeccions de ciment s'ha ocupat una zona verda situada al costat del tram final de la passarel·la de Renfe. L'escultura sense títol i de grans di-

mensions de l'artista aragonès establert a Nova York Àngel Orensanz, col·locada en aquesta plaça el 1976, ha estat desmuntada en part i arraconada sense protecció, i entre material de les obres, al costat d'un edifici contigu d'AENA. La peça artística, formada per un gran arc de formigó i bigues d'acer, presenta algun desperfecte. ■

MEDI AMBIENT

L'ONU inicia demà a Bali la revisió del Protocol de Kyoto

■ L'històric acord contra el canvi del clima compleix una dècada amb resultats positius i dubtes sobre el futur ■ La comunitat internacional prepara un nou tractat per al 2012

Joaquim Elcacho
BARCELONA

L'Organització de Nacions Unides inicia demà a Bali (Indonèsia) la primera cimera per a la revisió del Protocol de Kyoto. Fins al dia 14 d'aquest mes, els representants de 170 països hauran de posar-se d'acord per iniciar la redacció d'un protocol que prengui el relleu de l'històric acord firmat a l'antiga capital del Japó el desembre del 1997.

L'objectiu de la cimera de Bali no és arribar a acords concrets, sinó indicar quines són les àrees clau del nou tractat (sistemes de reducció de les emissions, tecnologies a utilitzar i finançament de les actuacions). També hauran de definir un calendari de les negociacions, els sistemes per arribar a un acord i la possible creació d'un fons econòmic per finançar el tractat.

L'ONU presentarà un balanç relativament positiu del compliment del Protocol de Kyoto i proposaran que el nou tractat sigui redactat i aprovat abans del 2010. Cal recordar que els compromisos de reducció de les emissions de gasos firmats ara fa deu anys expiren l'any 2012.

La delegació espanyola és conscient que la reunió de Bali és un pas important en la lluita contra el canvi del clima, però recorda que la Unió Europea actua de forma unitària i, per tant, "la veritable batalla" es produirà a Brussel·les, quan s'hagin de repartir els compromisos concrets entre cadascun dels països comunitaris, segons ha explicat Arturo Gonzalo Aizpiri, secretari general per a la Prevenció

del Canvi Climàtic del ministeri de Medi Ambient.

La proposta de base de la UE és aconseguir una reducció de les emissions del 20% l'any 2020. A més, entre les novetats d'última hora destaca la proposta del president francès de crear un impost per als productes arribats a la UE procedents de països que no respectin els acords contra el canvi del clima.

La Xina, centre del debat

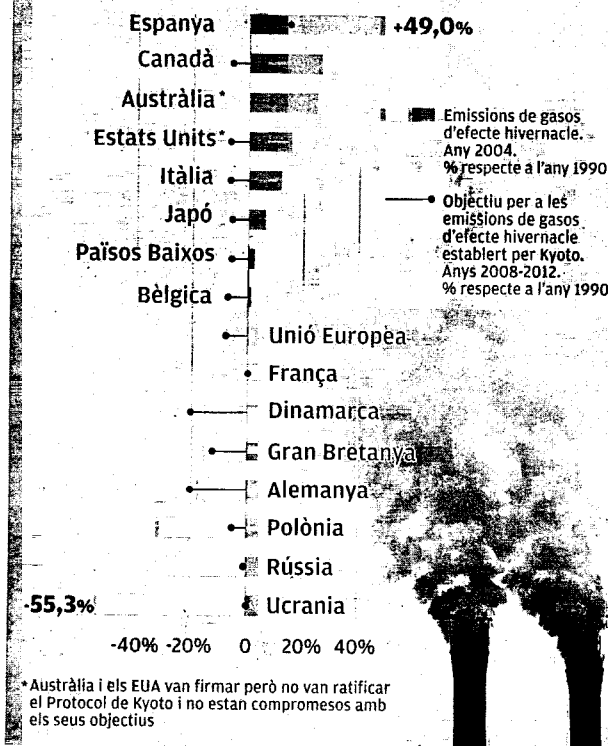
Una de les peces clau de la lluita contra el canvi climàtic és, a hores d'ara, el govern de la Xina. El creixement econòmic d'aquest país asiàtic l'ha convertit en el primer emissor de gasos d'efecte hivernacle –fins i tot per davant dels Estats Units–, tot i que la seva condició de país en desenvolupament l'eximeix del protocol de Kyoto. El nou acord de lluita contra el canvi climàtic haurà de reconsiderar la situació de la Xina, com també de l'Índia i el Brasil.

La delegació xinesa a Bali ha deixat clar, abans d'iniciar les negociacions, que no estan disposats a assumir compromisos al mateix nivell que els països desenvolupats.

La Xina, com molts altres països en desenvolupament, recorden que el canvi del clima ha estat provocat per les emissions de gasos dels països rics, i que retallar les emissions de forma lineal suposaria una limitació inassumible per a les economies en desenvolupament. Per aquest motiu la Xina exigirà que els països rics cedeixin tecnologies netes i recursos econòmics si volen que els més pobres retallin les seves emissions. ■

Incompliment de Kyoto

Font: Comissió Europea



Les xifres

130

ministres i caps de govern es trobaran a Bali en la fase final de la cimera sobre canvi climàtic, els dies 12, 13 i 14.

36

països industrialitzats es van comprometre el 1997 a Kyoto a reduir l'emissió de gasos d'efecte hivernacle.

30

és el percentatge de reducció de les emissions el 2020 que els ecologistes proposen per al futur tractat del clima.

Massa expectatives per a una trobada de contacte

Les claus
ELCACHO

■ Després dels informes del Grup Internacional d'Experts sobre el Canvi Climàtic

(GIECC) i dels premis Nobel per a Al Gore i el mateix GIECC, la cimera de Bali es presenta com una trobada transcendental per al futur del planeta. Les expecta-

tives, però, poden quedar defraudades perquè és molt probable que després de dues setmanes de reunió no hi hagi acords espectaculars.

■ La negociació es presenta dura i llarga. L'amenaça del canvi climàtic és evident i greu, però alguns països no estan disposats a fer inversions superiors



La negociació per reduir l'emissió de gasos es pot allargar dos anys ■ AVUI

a les que fan les altres. La llei del mercat juga brut amb el futur de la humanitat.

■ La delegació espanyola no vol quedar malament amb l'opinió pública, però és evident que intentarà evitar compromisos tan exigents –per a Espanya– com els que van sortir de l'assignació europea del Protocol de Kyoto.

“Los riesgos continuarán aunque reduzcamos las emisiones”

ANDREU MISSE
Bruselas

Jeremy Rifkin, 62 años, ha acuñado la idea de la Tercera Revolución Industrial para dar una respuesta práctica al doble desafío de la escasez energética y del cambio climático. El profesor estadounidense, activista contra la guerra de Vietnam y autor de libros como *El Fin del Trabajo* ha centrado su atención en los últimos años en los retos de la energía. Rifkin es uno de los “sabios” del equipo que asesora al líder socialista José Luis Rodríguez Zapatero.

Pregunta. ¿Parece que se siente mejor con los líderes europeos que con los estadounidenses?

Respuesta. He vivido en Washington 37 años y he estado muy comprometido con la política en Estados Unidos. Pero desde hace 15 años he concentrado mis esfuerzos en la Unión Europea. Mi sentido común me dice que a pesar de las dificultades, deficiencias y debilidades, Europa es el único laboratorio de pensamiento en el mundo globalizado. Cuando llegan los desafíos de la globalización en el siglo XXI, las ideas decisivas y la imaginación vienen de Bruselas y de los Estados miembros de la UE.

P. Sin embargo, usted dice que los ambiciosos objetivos de la Unión para 2020 (reducción de las emisiones de CO₂ en un 20%, lograr un 20% de energía renovable y un ahorro energético del 20%) no son suficientes.

R. Si. Aunque reduzcamos las

emisiones un 20% seguiremos corriendo los riesgos de un cataclismo potencial. El informe de este año, el tercero, del Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático dice que lo más probable es que la temperatura suba tres grados en este siglo. Cada vez que el panel presenta un nuevo estudio el resultado es peor.

P. ¿Entonces qué propone?

R. Tenemos que ir hacia una Tercera Revolución Industrial, hacia una nueva energía, que supere a las viejas. Tenemos que emplear energías con emisiones cero, como las renovables.

P. ¿Puede explicar más sus ideas sobre la Tercera Revolución Industrial?

R. Las grandes revoluciones se producen cuando un nuevo régimen de comunicación coincide con un nuevo régimen de energía. La civilización de los sumerios fue tan importante porque fueron los primeros en crear una sofisticada agricultura hidrológica. Captaban el sol por fotosíntesis y lo almacenaban en forma de grano. Necesitaban para ello un complicado sistema de canales, diques y artesanos cualificados. Para ello tuvieron que hacer una revolución en la comunicación e inventar la escritura cuneiforme. Ahora estamos en la Tercera Revolución Industrial. En los últimos 15 años hemos tenido una profunda revolución en la comunicación con Internet, satélites, ordenadores personales. Este sistema de comunicaciones convergerá con un nuevo régimen de energías.

P. ¿Cuáles son las energías de

esta Tercera Revolución Industrial?

R. El nuevo régimen se desarrollará con las energías descentralizadas organizadas por comunicaciones descentralizadas. Distingo las energías de élite, como el carbón, el petróleo, el gas y el uranio, que no se encuentran en el patio de nuestra casa, sino en ciertos lugares del mundo y que

“Europa es el único laboratorio de pensamiento en el mundo globalizado”

“Hay que ir hacia una Tercera Revolución Industrial, hacia una nueva energía”

“La energía nuclear no es la solución. Sólo presta el 5% de la energía mundial”

requieren una enorme inversión militar, de capital, grandes compañías e instituciones de los Gobiernos. En cambio, las energías descentralizadas las tenemos por todas partes. El sol brilla por todas partes, el viento sopla por doquier, las olas del océano, las basuras, los residuos forestales están por todas partes.

P. Pero usted ha señalado que estas energías renovables no son constantes.

R. Si, el problema es que son intermitentes. El sol no brilla siempre, el viento no sopla constantemente. Tenemos que encontrar una manera de almacenarlas. Y aquí es cuando viene el hidrógeno. Vamos a usar el hidrógeno y las pilas de combustible de hidrógeno como un medio de almacenar la energía renovable. El hidrógeno es el nuevo transportista de la energía como el digital lo es para los medios de comunicación.

P. Muchos sospechan que los informes tremendistas sobre el cambio climático pretenden promocionar la energía nuclear. ¿Qué piensa de esta fuente de energía que acapara casi toda la investigación?

R. La nuclear es la tecnología más subvencionada y favorecida de la historia. Pero la energía nuclear, aunque no emite CO₂, no es la solución. Sólo proporciona el 5% de la energía mundial. Cuatro de cada nueve de las 400 centrales existentes son viejas. Y sólo con las 400 existentes ya habrá déficit de uranio para 2025. ¿Se imagina todo esto con el terrorismo actual?

P. Pero las otras tecnologías requieren investigación y la UE destina a investigación en energía la cuarta parte que en 1980.

R. Si es muy inquietante. Debería invertirse cuatro veces más para llegar al menos al nivel en que estaba. Sólo tenemos 20 años para lograr nuestros objetivos.

El martes entra en servicio el nuevo túnel de Vielha

EL PAÍS, Barcelona

El nuevo túnel de Vielha (Val d'Aran) entrará en servicio el martes 4 de diciembre, dos días antes del inicio del puente de la Constitución, fecha límite que el Ministerio de Fomento y la Generalitat se habían fijado para la inauguración de esta infraestructura. Todavía no está confirmada la asistencia de la ministra de Fomento, la controvertida Magdalena Álvarez.

En declaraciones a Europa Press, el síndico de Aran, el socialista Francesc Boya, aseguró que el túnel "mejorará la comunicación y la seguridad vial" entre la Val d'Aran y Cataluña.

La apertura del túnel estaba pendiente de dos informes: uno del Servicio Catalán de Tráfico y otro del Ministerio de Industria y, según Boya, actualmente "sólo quedan por realizar los trabajos exteriores de esta infraestructura". Una vez reabierto, el antiguo túnel deberá cerrarse para que empuen los trabajos de reforma y permitir el paso de camiones y mercancías.

Finalmente, el túnel dispondrá de tres carriles, adaptados a la legislación de la Unión Europea sobre Infraestructuras viarias.



Un viajero mirando ayer las obras del AVE en Bellvitge. / EDU BAYER

Los trenes de Cercanías recuperan la normalidad

Los servicios han estado interrumpidos 42 días

EL PAÍS
Barcelona

Las líneas de Renfe C-2, que comunica Barcelona con las comarcas del sur; C-10, que lleva al aeropuerto, y C-7, que une la ciudad con la Universidad Autónoma, recuperaron ayer la normalidad y se restableció la normal circulación de trenes, interrumpida hace 43 días por

los continuos socavones en las obras del AVE en Bellvitge.

Los trenes de Cercanías y los regionales y de larga distancia, volvieron ayer a pasar por las dos vías entre Bellvitge y Barcelona, pero no lo hicieron por la vía 2, en la que se produjeron los socavones por su proximidad al túnel de AVE, sino por las vías 1 y 0 —esta última es una vía de servicio. La circula-

ción por las vías 1 y 0 se puede alargar hasta que que culminen los trabajos para la recuperación del túnel de Ferrocarrils de la Generalitat en el Gornal.

La normalidad fue la tónica ayer en la circulación de trenes y viajeros. El día definitivo será mañana, cuando el aumento de frecuencias y viajeros de un día laborable ponga a prueba la reparación de las vías.

Cien entidades vuelven a la carga por la gestión de El Prat

FemCat intenta recuperar la reivindicación unitaria del Iese

BARCELONA Redacción

Casi nueve meses después del acto reivindicativo que reunió a la sociedad económica y civil catalana en el Iese para reclamar la gestión del aeropuerto de Barcelona, un grupo de entidades catalanas vuelve a la carga sobre el futuro de esta infraestructura clave para la economía catalana. La asociación privada de empresarios Femcat está recabando adhesiones entre las entidades que ya participaron en el acto del 22 de marzo y otras nuevas, para lanzar una campaña de publicidad que volverá a pedir en voz alta y de forma urgente la gestión descentralizada del aeropuerto.

La Associació Catalana de l'Empresa Familiar, la Associació de Joves Empresaris, la Associació Industrial Tèxtil del Procés Cotoner, Barcelona Supercomputing Center, la Cambra de Manresa, la de Tarragona, las patronales Cecot y Pimec, el Col·legi de Metges de Barcelona, la Confederació de Cooperatives, las escuelas de negocios Eada y Esade, el Institut Químic de Sarrià, la Universitat de Barcelona y la UPC, el Gremi de Fabricants de Sabadell, Òmnium Cultural, la Unió Patronal Metal·lúrgica,

Fòrum Carlemany, Fundació Ascamm y Fundació Fòrum Ambiental son algunas de las entidades que ya han firmado. "Al ritmo que llevamos, la próxima semana seremos más de un centenar de asociaciones", confirmaron ayer fuentes de FemCat. El objetivo, dicen, es alcanzar o superar las 151 entidades que respaldaron el acto en el Iese.

En un correo electrónico enviado a más de un centenar de asocia-

El nuevo manifiesto volverá a reclamar de forma urgente el traspaso del aeropuerto

ciones y entidades durante las dos últimas semanas, el presidente de FemCat, Joaquim Boixareu, justifica que pasados unos meses de la celebración del acto unitario del Iese, "creemos que hace falta dar otro paso adelante respecto a la que probablemente es la infraestructura más relevante de nuestro país". El texto que suscriben ahora estas entidades, titulado *Catalunya vol vo-*

lar més alt, es una reivindicación de hechos concretos. "Pedimos más que buenas palabras", dice. "Ante la falta de respuestas concretas por parte del Gobierno", la demanda se basa en "una gestión eficiente, moderna y profesional que permita a Catalunya desarrollar su misión y proyectarse en el futuro como potencia europea de primer nivel".

Después del 22 de marzo, ha sido el GTI-4 (el grupo de trabajo de infraestructuras en el que están Foment del Treball, RACC, la Cambra de Comerç de Barcelona y el Círculo de Economía) quien velaba por el cumplimiento de los objetivos propuestos. Sin embargo, la falta de resultados concretos ha animado al colectivo de empresarios, directivos y profesionales que configuran el lobby FemCat a urgir de nuevo el traspaso de El Prat. Precisamente hoy estaba previsto celebrar en Barcelona un almuerzo de los representantes del GTI-4 con el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, y el presidente de la Generalitat, José Montilla, para abordar la gestión del aeropuerto. Sin embargo, Zapatero ha suspendido su visita debido al asesinato perpetrado ayer por ETA.●