



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:20-12-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

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

■ Les cambres de comerç fan pinya contra el dèficit d'infraestructures ■ Consideren "vital" que s'accelerinin les obres previstes i afegeixen propostes a les del govern ■ Desconfien dels compromisos de l'Estat

A Tarragona també es reivindica una nova autovia amb Reus, a través de Constantí, i una pota del ja projectat Eix Diagonal que enllaci Igualada amb Valls. Les connexions amb el centre de França també preocupen i les cambres també demanen una millora de la connexió amb Tolosa a partir de la C-16. ■

INFRAESTRUCTURES ■ EL DÈFICIT HISTÒRIC

En els últims anys s'han perdut 7.000 milions

Q.7.
BARCELONA

A l'hora de xifrar el dèficit d'infraestructures, el ball de xifres és encara més gran que quan es parla de balanços fiscals. Ahir el president de la Cambra de Barcelona, Miquel Valls, va llançar a l'aire la de 7.000 milions. Es tracta dels diners que segons la Cambra costaven les infraestructures planificades que mai es van arribar a pressupostar.

A aquesta xifra, però, també caldria afegir-hi els diners perduts anualment pel no compliment dels pressupostos per part de l'Estat, que en els últims deu anys ha executat només el 72% dels diners pressupostats per a Catalunya. I, en el cas que es vulgui tenir una xifra completament actualitzada, també caldria afegir-hi que el cost de l'obra pública s'ha multiplicat. Malgrat tot això, Valls va voler donar un vot de confiança al compliment de la disposició addicional tercera de l'Estatut que "hauria de permetre la recuperació de 1.000 milions per any" en els pròxims set.

Una altra font de preocupació que va córrer en la trobada dels presidents de cambra és la del nou finançament, també previst en el nou Estatut, que s'hauria d'acordar abans de l'estiu que ve, i la paralització del traspass dels aeroports de Reus i Girona a la Generalitat. El president de la Cambra de Reus, Isaac Sanromà, va assegurar que el creixement de l'aeroport està tenallat per les deficiències de les instal·lacions, que no permeten una bona explotació. ■

Govern, empresaris i alcaldes planten Álvarez

■ La ministra de Foment inaugura un tram del desdoblament de la N-II entre Caldes de Malavella i Fornells ■ Treu importància a la reprovació del Senat i demana que la respectin

Elisabet Escriche
GIRONA

Els alcaldes de Riudellots i Fornells de la Selva, el sector empresarial gironí i el conseller de Política Territorial van deixar sola la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, en la inauguració del desdoblament del tram de la N-II entre Caldes de Malavella i Fornells de la Selva, que es va fer ahir a Vilobí d'Onyar. Álvarez va aprofitar l'acte per treure importància a la seva reprovació al Senat.

Foment ha necessitat quatre anys per fer els 8,36 quilòmetres que separen Caldes i Fornells. Encara falten per desdoblir 87 quilòmetres entre Tordera i la Jonquera.

Com a mostra de rebuig per aquest retard i per denunciar que els accessos del tram acabat d'entrenar encara no estan enllestits, l'alcalde de Riudellots i el de Fornells no van assistir a la inauguració. Els que sí que ho van fer van ser altres tres alcaldes afectats, el d'Aiguaviva, Vilobí d'Onyar i Caldes de Malavella. L'últim, però, hi va assistir per mostrar la seva indignació per les molèsties dels treballs. "Ens han convidat a darrera hora, i he vingut per dir-li a la cara que estic empenyadíssim", va puntualitzar Joan Colomer.

Pel que fa el sector empresarial, el president de la Cambra de Comerç de



La ministra Álvarez acompanyada del delegat del govern central a Girona, Francesc Francisco, i Manel Nadal ■ CLICK ART FOTO

Sense data del TGV a Barcelona

La data d'arribada del tren d'alta velocitat a Barcelona continua sent un misteri. Magdalena Álvarez continua guardant-la com l'últim gran secret del seu regnat i no ho pensa anunciar "fins que tot estigui garantit". Ho va fer saber donant resposta a una pregunta de Pere Macià (CiU) al Senat, l'endemà que la cambra alta la reprovés.

Álvarez va assegurar que

quan es van licitar les obres l'any 2005 "no pensava en les eleccions" i va tornar a defensar la seva gestió al capdavant del ministeri assegurant que entre Lleida i Tarragona no hi ha hagut cap problema de consideració. També va treure's de la màniga que els problemes provocats per les obres de l'alta velocitat són perquè en tota gran obra hi ha "imprevistos i dificultats".

Girona, Domènec Espadale, no va anar-hi perquè era al consell general de cambres de Catalunya a Barcelona. Tot i això, Espadale va criticar la lentitud de les obres.

L'únic representant del govern que va acompanyar Álvarez, el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va justificar l'absència del conseller d'Obres Públiques argumentant que hi havia ple al Parlament. Ningú amaga que les relacions entre Joaquim Nadal i la ministra són pràcticament inexistents.

El primer tram desdoblament de la N-II ha costat 48,5 milions d'euros. De cara al 2008, Foment preveu que entri en funcionament el que va de Sils a Caldes i que es licitin les obres entre Tordera i Maçanet de la Selva.

Álvarez va valorar la seva reprovació al Senat gràcies als 120 vots del PP. "Totes les posicions són dignes de respecte perquè representen els ciutadans, jo sempre les he respectat, per tant, també demano que se'm respecti a mi", va dir. ■

ENERGÍA

Ocho 'sabios' contra el déficit energético



Pintada contra la MAT en la comarca de Pla de l'Estanty

La Generalitat convoca a un grupo de expertos para diseñar el futuro modelo energético

XAVIER MAS DE XAXÀS
Barcelona

Cataluña sufre un déficit energético que lo tiene todo a favor para agravarse en las próximas décadas, provocando disfunciones sociales, económicas y medioambientales. Además, la Generalitat tiene una capacidad limitada para intervenir en la generación de la energía que el país necesita. Sobre estas premisas ayer se reunió en Barcelona un grupo de expertos seleccionados por el Departament d'Economia. Antes de un año, los ocho miembros de este grupo deben ofrecer al Govern un documento que sirva para corregir las pesimistas previsiones de hoy.

Fuentes del Departament d'Economia explicaron que el objetivo es utilizar este documento para "readecuar el actual plan de energía, que está en vigor hasta el 2015. La coyuntura es variable y debe-

mos radaptarlo". El grupo está capitaneado por el sociólogo Manuel Castells, experto en la tecnología de la información, y cuenta con Ramon Folch, biólogo y sociólogo; Paulina Beato, economista y consejera de Repsol, Mariano Marzo, geólogo especializado en los combustibles fósiles y sus escenarios geoestratégicos (Oriente Próximo, África...); Jordi Wagensberg, físico y director de CosmoCaixa; José Antonio Garrido, ingeniero indus-

trial que ha desarrollado casi toda su carrera en Iberdrola; Josep Enric Llebot, físico, y Domingo Jiménez Beltrán, ingeniero industrial que dirigió la Agencia Europea de Medio Ambiente entre 1994 y 2002.

Juntos dibujarán el escenario energético óptimo para Catalunya, aquel que saque el máximo partido de la oferta y la demanda. Trabajarán con modelos macro y no entrarán en detalles sobre la gestión actual de la energía. Es decir, no opinarán sobre la línea de muy alta tensión (MAT), aunque sí de la necesidad o no de una interconexión eléctrica con Francia u otras infraestructuras para generar y transportar electricidad.

En febrero del 2005, por encar-

Los expertos no abordarán la MAT, aunque valorarán la interconexión con Francia

go de la Generalitat, Ramon Folch publicó un estudio que abordaba gran parte de las cuestiones que ahora vuelven a estar sobre la mesa. Su consejo entonces era apostar por la sostenibilidad, ampliando las fuentes de proveimiento de la energía y aprovechando mucho mejor los residuos urbanos e industriales, es decir, consumiendo con más eficacia y reciclando más.

El tirón de la demanda seguirá siendo fuerte por culpa del transporte, que consume un tercio de la energía en Catalunya, así como del sector terciario.

La Generalitat, de todas formas, carece de la soberanía necesaria para gestionar las necesidades energéticas de Catalunya. Las fuentes primarias de la energía, así como su generación y distribución, dependen, sobre todo, de Madrid, Bruselas y las compañías privadas.

Es en el terreno de las energías renovables donde la Generalitat tiene más margen de maniobra, como demuestra el impulso dado a la energía eólica. El futuro energético de Catalunya deberá, sin embargo, buscar mucho más allá del viento, según anticipan los expertos.●

Soterramiento a 6 millones el km

■ Mario Monti, mediador de la UE para el proyecto de la interconexión eléctrica con Francia, parece haber recomendado que se soterre una parte del tramo de la línea entre Santa Llogaia d'Alguema, junto a Figueres, y Baixàs, en Francia. Sin embargo, fuentes del Departament d'Economia manifestaron ayer que no hay conocimiento, en Barcelona y Madrid, del contenido de esta propuesta, por lo que, hoy

por hoy, todo sigue igual. La Generalitat descarta soterrar toda la línea de muy alta tensión (MAT), pero está dispuesta a estudiar esta posibilidad en algún tramo bajo los Pirineos. El coste del soterramiento es de seis millones de euros por kilómetro, según precisaron las mismas fuentes. La línea soportará 400 kilovoltios y permitirá a Girona asumir la demanda de energía eléctrica prevista para dentro de dos años.

Las cámaras exigen 7.000 millones en infraestructuras

Los empresarios concretan las necesidades de Catalunya

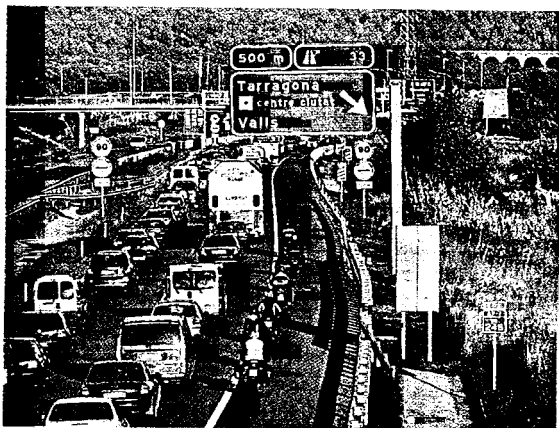
LALO AGUSTINA
Barcelona

El Consell de Cambres de Comerç de Catalunya, que agrupa a las trece instituciones camerales de la comunidad, cifró ayer en 7.000 millones de euros el importe necesario para paliar el déficit de infraestructuras de la comunidad en los próximos siete años. Además, recordó las principales obras pendientes, ya recogidas en gran parte en un informe del pasado abril.

En un acto celebrado en la Llotja de Mar de Barcelona, los presidentes de las trece cámaras catalanas explicaron la necesidad de que la inversión en infraestructuras, que está contemplada en la disposición adicional tercera del Estatut —el Gobierno está obligado a invertir en Catalunya el equivalente a su aportación al Producto Interior Bruto—, sirva también para reequilibrar el territorio.

Miquel Valls, presidente del Consell de Cambres y de la de Barcelona, explicó que "ahora contamos con el dinero para las infraestructuras y lo que está claro es que se ha de utilizar bien, por lo que hace falta que la administración central y la autonómica se pongan las pilas y se coordinen".

Cada uno de los presidentes de las cámaras catalanas expuso ayer las prioridades de inversiones en infraestructuras en sus territorios respectivos. En la provincia de Barcelona, las cámaras reiteraron la necesidad de realizar la autovía orbital B-40 —el llamado Cuarto cinturón— y el túnel de Horta para co-



VICENÇ LLURBA / ARCHIVO

Retenciones en la autopista A-7 el pasado mes de octubre

nectar la capital catalana con el Vallès. Los representantes empresariales también reclamaron el impulso del tren de Cercanías entre Vilanova y Mataró, que pasa por la segunda corona metropolitana, y la edificación de una estación para pasajeros en el corredor del AVE por el Vallés como infraestructuras imprescindibles.

Las cámaras de Tarragona exigieron la construcción de una red de Cercanías que una la capital con Reus, Salou y Torredembarra y que enlace con la red ya existente de Barcelona que finaliza en Sant Vicenç de Calders. Asimismo, solicitaron recursos para la construcción de la nueva autovía A-7,

que permitiría descongestionar la autopista AP-7.

La Cambra de Tortosa, por su parte, pidió el desdoblamiento de la C-12 y potenciar la navegabilidad del último tramo del Ebro para vertebrar la economía de la zona. Por su parte, los presidentes de la Cambra de Lleida y el de Tàrrrega reclamaron modernizar la línea ferroviaria que une Manresa con la capital leridana y desdoblar la C-14, desde Tarragona a Andorra.

En Girona, las entidades camerales se manifestaron ayer a favor de construir una línea ferroviaria dedicada a mercancías hasta Francia, además de una estación del AVE en el aeropuerto de Girona.■

La ministra Álvarez trepitja Catalunya per inaugurar 8 km de la futura A-2

Una comitiva de mínims acompanya a Girona la titular de Foment, que va fer l'última visita a l'octubre | La política aprofita l'acte per treure rellevància a la reprovació promoguda pel PP al Senat

CRISTINA BUESA
VILLOBI D'ONYAR

Només unes hores més tard que el Senat reprovés Magdalena Álvarez amb els únics vots del PP, la ministra va visitar ahir Girona per inaugurar dos trams de la nova A-2. Encara que la titular de Foment no apareixia per Catalunya des del 2 d'octubre, les autoritats autonòmiques i locals no es van bolcar en el breu acte, que va ser fred malgrat que es tractava d'una ampliació viària llargament reclamada.

Si es compara el bany de masses que va rebre la ministra durant l'estrena del túnel de l'AVE a través del Pirineu, el 23 de novembre a El Voló (França), la «posada en servei» d'ahir dels vuit quilòmetres de l'autovia va semblar fins i tot incòmoda per a ella. En aquella ocasió, Álvarez no va parar de fer-se fotos i va fer broma amb el seu homòleg francès i els tre-

balladors de la infraestructura. Però ahir, a Villobí d'Onyar (Selva), la mostra més afectuosa que va aconseguir la ministra va ser la salutació de la propietària del restaurant on Foment va instal·lar, a l'aparcament, la carpa per a la inauguració.

MOLÈSTIES PELS TREBALLS / La màxima autoritat de la Generalitat que la va acompanyar va ser el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, que va justificar l'absència del conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, per la celebració del ple al Parlament. Hi va anar el subdelegat del Govern a Girona, Francesc Francisco-Busquets, però no ho van fer el delegat a Barcelona, Joan Rangel, ni el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, ni el delegat de Foment a Catalunya, Jordi Prat.

En el capítol de les autoritats locals, dos dels cinc alcaldes dels po-

la carretera UN CANVI EN NOU FASES

VIA DE SERVEI

↳ L'autovia del nord-est (A-2) és el cigne en què d'aquí a uns anys es convertirà l'aneguet lleig de la N-2. La seva transformació està prevista en nou fases, el mateix nombre de trams en què es divideix la infraestructura entre Tordera (Maresme) i la Jonquera (Alt Empordà). Ahir es van posar en servei els dos primers, que van de Fornells de la Selva a l'aeroport i de l'aeroport a Caldes de Malavella. En total 8,3 quilòmetres que han costat 48,4 milions d'euros. La primera pedra d'aquesta autovia es va posar el març del 2003. El següent dels nou trams a inaugurar serà el de Siis a Caldes, tal com va anunciar ahir Álvarez.

155 MILIONS

↳ Això serà l'any que ve, va dir, igual que la licitació del Tordera-Maçanet de la Selva. Amb això, faltaria redactar els projectes de cinc més i la licitació d'un altre perquè tota la A-2 noti la progressiva mutació, va recalcar. Fa quatre anys, quan va canviar el Govern, la N-2 a Girona només tenia un tram amb els treballs adjudicats i un altre amb obres licitades. En dos més encara s'estava redactant el projecte i a la resta ni tan sols hi havia un estudi informatiu. I també va parlar de diners: en aquesta legislatura s'han invertit 155 milions en aquesta via, «16 vegades més que en el quadrienni anterior», va calcular la ministra.

bles per on passa la nova autovia (els de Riudellots de la Selva i Fornells de la Selva, tots dos de CiU) van excusar la seva presència per demostrar el seu malestar per la manera com s'han desenvolupat els treballs els últims anys, pel retard i les molèsties causades als veïns. La màxima autoritat de Caldes de Malavella, l'independent Joan Colomer, es va presentar a l'acte precisament amb la intenció d'expressar personalment a Álvarez la indignació per la demora. Els alcaldes de Villobí i Aiguaviva, també de la coalició nacionalista, sí que hi van participar.

Álvarez va treure importància a la reprovació del dia anterior. «Tots som lliures de posicionar-nos. Jo sempre els he respectat i vull que també se'm respecti a mi», va reclamar. No obstant, va aprofitar per

Passa a la pàgina següent

tres dies d'inauguracions

21-D Ampliació de l'aeroport de Lleó

La marató d'inauguracions nadelanques havia de començar demà amb l'arribada de l'AVE fins a l'estació de Sants, però la paralització de l'obra a causa dels esvorancs de Bellvitge han deixat l'estrena sense data i sense pompa. Si l'Executiu aconseguís portar el tren a Barcelona abans del final de la legislatura, el posarà en marxa amb austeritat i sense celebracions, ja que la llei electoral l'obligava així a la

proximitat dels comicis. El buit en la seva agenda serà aprofitat pel president del Govern per inaugurar una obra molt menor però a la qual està vinculat personalment. L'ampliació de la pista de l'aeroport de Lleó, la seva ciutat natal. Sí, Lleó té aeroport des que el Partit Popular el va inaugurar la legislatura passada. Segons sembla, la pista s'havia fet petita malgrat els escassos vols que rep al dia.

22-D Valladolid i Segòvia, ciutats amb AVE

Valladolid i Segòvia seran dissabte la novena i la desena capitals de província espanyoles que disfruten de l'alta velocitat, cosa que en aquest país equival a estar connectades amb Madrid. La ciutat de l'aqüeducte quedarà a mitja hora de la capital, i desapareixerà la històrica barrera de la serra de Guadarrama. I la capital de Castella i Lleó, a poc menys d'una hora. Zapatero ho celebrarà descobrint una placa commemorativa a la

nova estació de Segòvia i amb un acte institucional molt auster a Valladolid, on també prendrà la paraula el president de la comunitat, el conservador Juan Vicente Herrera, que difícilment oblidarà que les obres les va posar en marxa l'anterior Govern del PP. El tren, no obstant, entra a Valladolid en via única i amb dos passos a nivell a causa, segons el Ministeri de Foment, dels obstacles que hi va posar la Junta.

23-D Bany de multituds de la ministra a Màlaga

Màlaga quedarà diumenge que ve a només dues hores i mitja de Madrid i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, molt més reconfortada pel nou bany de multituds que rebrà en el seu refugi andalús. L'acte de posada en servei del tren -el Govern no vol parlar d'inauguracions- ha estat programat amb la mateixa austeritat que el de Valladolid. Hi parlaran Zapatero, Álvarez i també el president andalús, Manuel Chaves, però és més

que previsible que els hooligans de la ministra aprofitin aquesta jornada per a un nou acte de desgrege. Al cap i a la fi, una de les raons que es van esgrimir des de la Moncloa per eludir el cessament d'Álvarez és que la seva presència com a cap de llista de les eleccions generals a la província andalusa i la seva entrada triomfal a la capital a bord de l'AVE el dia 23 eren dues cares de la mateixa moneda.

Ve de la pàgina anterior

coliar els seus habituals retrets al PP: «Haurien d'haver fixat les prioritats que tenien per a Catalunya anys enrere». Justament dards com aquest són els que li han valgut el guardó de flagell de l'oposició, que li van entregar els periodistes parlamentaris en una festa dimarts a la nit a Madrid, informa **Neus Tomàs**.

«HE AIXECAT PASSIONS» / En aquest mateix context, la controvertida responsable de Foment va reconèixer que el grup popular havia aconseguit treure «el millor» d'ella mateixa. «He aixecat passions i a la meua edat encara tinc el meu puntet», va ironitzar. També va sostenir que el grau de coneixement entre la gent al qual havia arribat gràcies al seu càrrec «no es paga amb diners ni amb infraestructures». El premi

«Que la gent em conegui tant no es paga amb diners», afirma **Álvarez**

el va rebre unes hores després de la reprovació, de manera que ella va respondre que els cronistes del Congrés eren «més moral que l'Alcoià».

Els somriures de dimarts a la nit van donar pas a la fredor de dimarts al migdia a Girona. A la carpa provisional instal·lada a pocs quilòmetres de l'aeroport, Álvarez va comparar davant un reduït auditori la situació en què estava el projecte de desdoblament de la N-2 quan va assumir la cartera i com està ara.

L'ENTREGA DE LA CINTA / Després de repassar breument les obres més emblemàtiques previstes a la zona per als pròxims anys, es va desplaçar per la via acabada d'estrenar amb un seguici en què hi havia més representants de les empreses concessionàries de l'obra que autoritats. A l'arribar a un determinat punt de la A-2, va tallar oficialment la cinta amb les banderes catalana i espanyola que aguantaven dues hostesses. Després, en va donar un tros als seus escassos acompanyants, el secretari Manel Nadal, el subdelegat estatal i els tres alcaldes. ■



►► La ministra Álvarez entrega un tros de cinta inaugural al secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, ahir, a la A-2.

INCÒGNITA SOBRE EL CALENDARI DE L'ALTA VELOCITAT

Foment manté l'enigma de la data de l'AVE i del túnel de BCN

● La ministra evita pronunciar-se sobre quan s'adjudicarà la galeria de l'Eixample

● La Generalitat coincideix que la prioritat és recuperar el trànsit de Ferrocarrils

C. B.
VILLOBI D'ONYAR

Com el davanter més hàbil, Magdalena Álvarez va tornar a fingir ahir en les preguntes directes sobre l'AVE. Ho va fer primer al Senat i, ja a Villobí, va repetir el regateig tant amb la data definitiva d'arribada de l'AVE a Barcelona com amb l'adjudicació del túnel entre Sants i la Sagrera. No es va voler pronunciar sobre el calendari i tampoc sobre si Adif elegirà en la reunió de la setmana vinent l'empresa que ha de foradar la galeria sota l'Eixample.

A Madrid, la ministra havia insistit als senadors que l'alta velocitat ja és operativa fins a l'estació del Prat de Llobregat i que només queden sis quilòmetres fins a la capital catalana. Va obviar que aquest escàs recorregut és precisament el que va generar el monumental caos de Rodalies a l'octubre després que diversos esvorancs i posteriorment els danys al túnel de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) interrompessin el servei ferroviari.

El restabliment del pas de trens pel Gornal dels ferrocarrils de la Generalitat i acabar el tram soterrat

fins a Sants és, en aquest moment, la prioritat de Foment. Álvarez va respondre que no sabia si el consell d'administració d'Adif del dia 26 adjudicaria els treballs en els 5,6 quilòmetres de galeria barcelonina, els últims que queden per adjudicar de tota la infraestructura de l'AVE entre Barcelona i Figueres.

ESFORÇOS «CONCENTRATS» / «Tots els esforços els tenim concentrats a restablir en la seva totalitat la circulació de Ferrocarrils», va sostenir. «Quan acabem l'obra i els ciutadans puguin anar en AVE, seguirem amb els terminis perquè es pugui complir bé l'arribada a Girona», va revelar la ministra. Tenint en compte que el futur tren no podrà circular fins que es restableixi el trànsit dels Ferrocarrils de la Generalitat, a finals de febrer, de les paraules de la

ministra es desprèn que la decisió d'Adif es podria posposar almenys un parell de mesos.

El secretari de Mobilitat va reiterar que la Generalitat, igual que ha reclamat energicament l'Ajuntament de Barcelona, defensa que el contestat túnel entre Sants i Sagrera s'adjudiqui com més aviat millor. «Si és al desembre, millor que al gener, i si és llavors, millor que al febrer», va opinar Manel Nadal. No obstant, es va mostrar comprensiu amb la titular de Foment, amb qui va dir que compartia l'objectiu de recuperar al més aviat possible la normalitat a Ferrocarrils. Aquest serà un dels temes a tractar en la pròxima reunió del Consorci de l'Alta Velocitat. La convocatòria de la reunió ha estat reclamada per les autoritats catalanes i se celebrarà abans d'acabar l'any, va dir Nadal. ■

CATALUÑA

Catalunya@elpais.es

25 proyectos necesarios para evitar el colapso económico de Cataluña

Mas y Montilla se acusan mutuamente de "vetar" inversiones del Estado

AMANDA MARS / MIQUEL NOGUER
Barcelona

Paliar el déficit de inversión en infraestructuras en Cataluña costará 7.000 millones de euros. Este es el cálculo al que han llegado las 13 cámaras de comercio de Cataluña, a razón de una inversión superior a 1.000 millones anuales en los próximos siete años, en unos 25 proyectos que ayer presentaron como estratégicos para la economía, como la prolongación del Eix Transversal o la mejora de la red ferroviaria, entre otros.

Las reivindicaciones de mayor gasto del Estado ha sido una constante por parte del empresariado en los últimos años, pero hoy hay una novedad sobre la mesa: "Por primera vez vemos que el dinero está", señaló el presidente de la Cámara de Barcelona, Miquel Valls, quien afirmó que el Estatuto autonómico "debe servir para aplicar ese déficit". En concreto, el Estatuto señala que el Estado debe destinar a Cataluña el 18,8% de sus inversiones totales en infraestructuras, en líneas con el peso catalán en el PIB estatal.

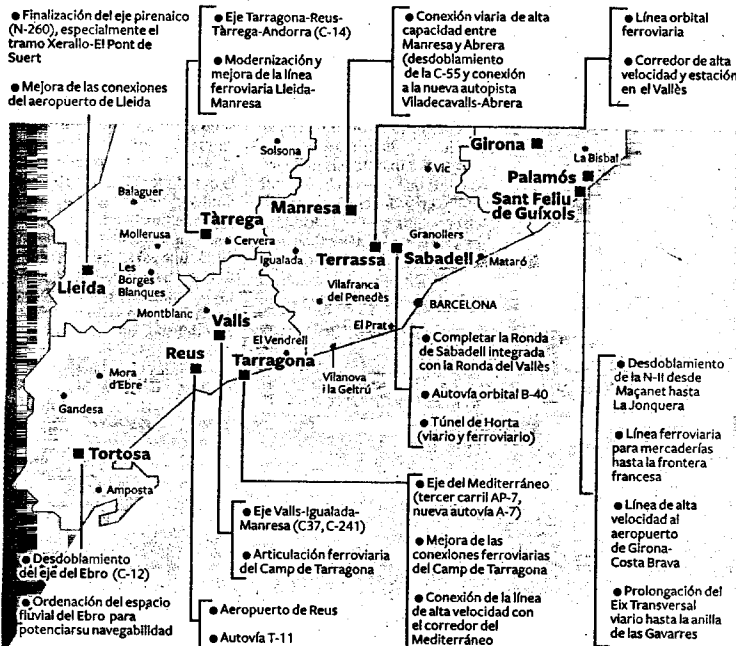
El cumplimiento de esta disposición debe plasmarse en los Presupuestos Generales del Estado para 2008, que se votan hoy en el Congreso tras el veto de CiU en el Senado. "Muchas inversiones dependen de los presupuestos generales y esperamos que mañana se aprueben", manifestó Valls, al ser preguntado por el uso partidista de las inversiones.

Y es que en el Parlament, el Gobierno y la oposición utilizaron las inversiones como arma arrojadiza al acusarse mutuamente de haber vetado inversiones para Cataluña en las negociaciones de los presupuestos. El presidente de CiU, Artur Mas, acusó al presidente de la Generalitat, José Montilla, de haber presionado al PSOE para que rechazara una enmienda de CiU que pedía 10 millones más para las Cercanías de Cataluña. "Aquí el único veto es el que ustedes, de acuerdo con el PP, presentaron en el Senado, que ha comportado que los presupuestos no se puedan enmendar en el Senado ni en el Congreso", respondió Montilla.

Pese a la negativa de Montilla, CiU publicó ayer un correo electrónico enviado por el portavoz parlamentario del PSOE, Diego López Garrido, al senador Pere Macías que, según CiU, demuestra que existieron negociaciones en el Senado entre PSOE y CiU hasta que Montilla las abortó. El nombre del presidente de la Generalitat no aparece en ninguno de los documentos aportados por CiU.

Dentro del capítulo de infraestructuras, las relacionadas

Las infraestructuras que reclaman las cámaras de comercio. Por demarcaciones



Fuente: Consejo General de Cámaras de Comercio de Cataluña.

EL PAÍS

con la energía están al rojo vivo en Cataluña. Con polémicas como la de la interconexión eléctrica con Francia y los riesgos de apagones sobre la mesa, el Gobierno catalán ha reunido un grupo de expertos que colabore en la definición y acciones de gobierno. La Generalitat adaptará

el plan de la Energía hasta 2015, aprobado en 2005, a los consejos de este comité de sabios.

El grupo analizará los distintos escenarios posibles en el futuro energético de Cataluña, y planteará las infraestructuras necesarias, pero no se pronunciará sobre obras concretas, co-

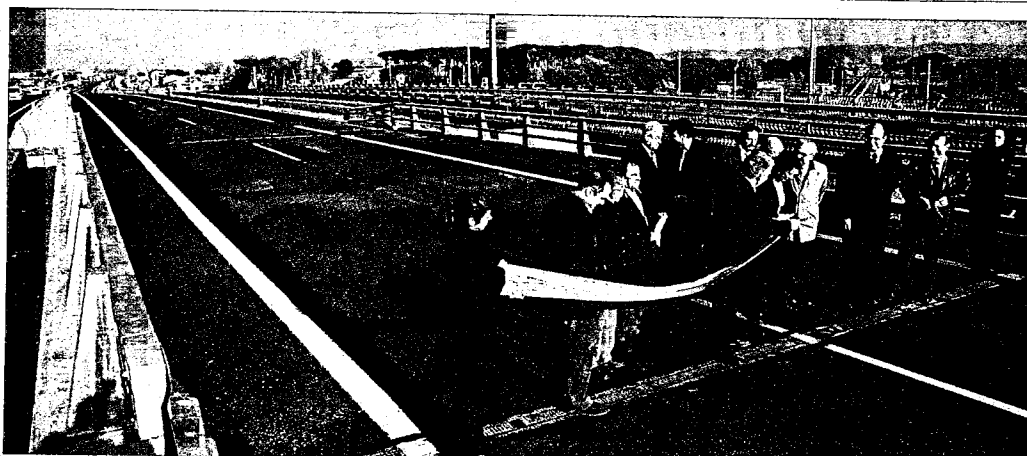
mo la línea de muy alta tensión (MAT) de Bescanó. Los expertos son Manuel Castells, Ramon Folch, Paulina Beato, Mariano Marzo, Jordi Wagensberg, José Antonio Garrido, Josep Enric Nebot y Domingo Jiménez, y elaborarán un documento definitivo a finales de 2008.

Cinco ex ediles de Vilassar, juzgados por prevaricación

S. FERNÁNDEZ, Vilassar

Pere Almera, ex alcalde de Vilassar; los ex concejales Josep Labarta, Xavier Viella (los tres del PSC), Joan Pera y Josep Aragall (ambos de ERC), declararon el pasado martes ante el juez de Mataró acusados de un delito de prevaricación. Se les acusa de suspender cautelarmente unas obras en el barrio del Barato. Las quejas de los vecinos a semanas de las elecciones locales de 2003 hicieron que el gobierno municipal suspendiera las obras, que pasadas las elecciones se reanudaron. Todos afrontan una petición de ocho años de inhabilitación para cargo público.

El consistorio dio en 2003 licencia de obras a una promotora para edificar en un solar, lo cual desencadenó las quejas de los vecinos por la cercanía de la construcción a sus viviendas y la merma de visibilidad. El consistorio suspendió cautelarmente la licencia alegando que quería evitar "conflictos vecinales", a pesar de que no dispuso de un informe técnico que justificara la detención de las obras. Pasadas las elecciones, el mismo gobierno local devolvió la licencia a la promotora, que construyó el edificio con mayor separación respecto a los vecinos. La promotora Jamatosa demandó al Ayuntamiento por los perjuicios de la suspensión cautelar. Su portavoz aseguró ayer que el consistorio le anunció que tras las elecciones se le volvería a dar la licencia. La demanda fue primero desestimada, pero tras un recurso, la Audiencia ordenó que se celebrara juicio.



PERE DURAN

Plantón institucional a Magdalena Álvarez en una inauguración en la N-II

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, inauguró ayer en Girona el desdoblamiento de la carretera N-II en el tramo Caldes de Malavella-Fornells de la Selva. Son unos ocho kilómetros que han costado 48,5 millones de

euros, en los que se han invertido cuatro años, el doble de lo previsto. Las obras aún no están terminadas. Ayer, los obreros seguían ocupados en asfaltar tramos y colocar guardarraíles y barreras de seguridad. La mayoría

de alcaldes afectados por la carretera no acompañaron a la ministra en señal de protesta. Tampoco acudió ningún consejero de la Generalitat. La principal autoridad fue el secretario de Movilidad, Manel Nadal.— N. I.

Les infraestructures catalanes ▶ Les reivindicacions

Pàgines 2 a 4 <<<

Les cambres demanen l'execució de 25 projectes de transport

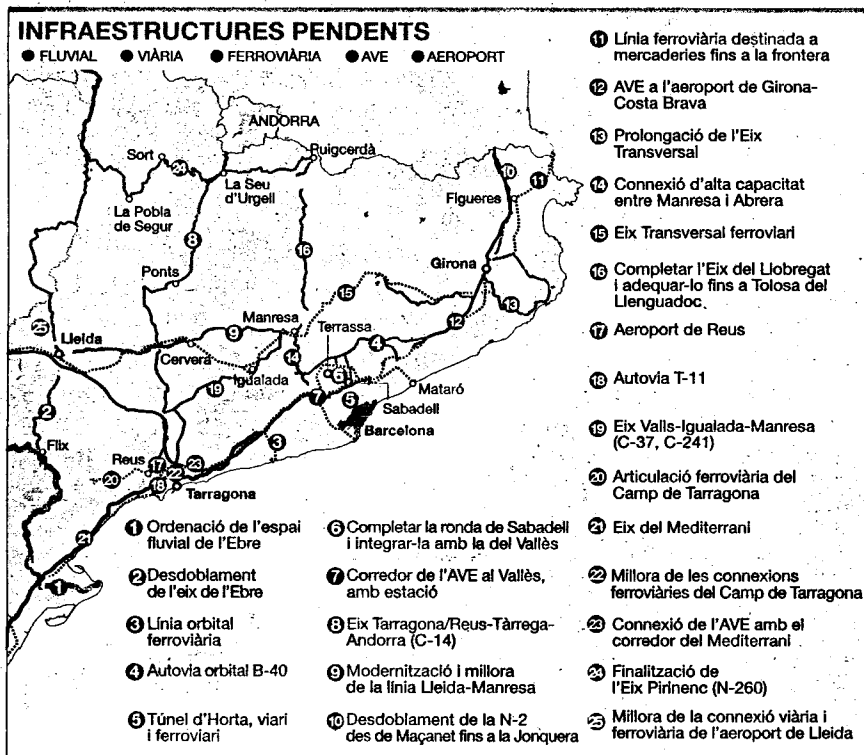
● Les entitats xifren en 7.000 milions la inversió necessària a Catalunya en 7 anys

● Valls considera que cal eliminar el dèficit històric i reequilibrar el territori

MAX JIMÉNEZ BOTÍAS
BARCELONA

El president de les 13 cambres de comerç catalanes van demanar ahir a l'Administració central i a l'autònoma que assumeixin el desenvolupament de les 25 infraestructures més urgents en matèria de transport a Catalunya. El president del Consell General de Cambres de Comerç català i de la de Barcelona, Miquel Valls, va recordar que la major part d'aquests projectes són infraestructures reivindicades per les cambres en un document presentat a l'abril a la Generalitat i que són indispensables per eliminar el dèficit històric a la xarxa de transport i contribuir al reequilibri del territori.

INVERSIÓ NECESSÀRIA / Per compensar aquest dèficit, els organismes empresarials xifren la inversió necessària en 1.000 milions d'euros durant els pròxims set anys (7.000 milions en total). Valls va precisar que la disposició addicional tercera de l'Estatut de Catalunya que desenvolupa el capítol del finançament facilita disposar dels fons necessaris per a l'execució dels projectes. Va re-



Font: Consell General de Cambres de Catalunya

ALEX R. FISCHER

conèixer que no és fàcil que totes les reivindicacions puguin finalitzar-se en el període marcat, però va precisar: «Si no es poden realitzar totes, es poden començar». Algunes de les iniciatives per les quals les cambres

demanen concreció fins i tot han estat pressupostades per les administracions, i algunes estan en fase avançada d'execució, encara que cap d'elles s'ha acabat de desenvolupar totalment.

«Es pot capturar la situació de les infraestructures a Catalunya, però falta que l'Administració central i autonòmica es posin les piles i es coordinin». Va afegir Miquel Valls: «Les cambres oferim la nostra col·laboració. Els diners hi són i s'han d'utilitzar».

Cada un dels 13 presidents came-
rals van desgranar ahir en un acte a la Llotja de Mar de Barcelona els projectes pendents que repercuteixen en els seus respectius territoris i que afecten la xarxa viària, la ferroviària

de passatgers i mercaderies, ports i aeroports. I també la fluvial, ja que una de les principals reivindicacions de la Cambra de Tortosa és la navegabilitat de l'Ebre, va comentar Josep Llufs Mora, president de l'entitat. «Aquest projecte aporta un clar desenvolupament econòmic a les terres de l'Ebre i clars beneficis mediambientals», va dir.

CONNECTAR AMB EUROPA / Pel que fa a la xarxa viària, la principal reivindicació és assegurar la connexió de Catalunya amb la resta d'Espanya i Europa, «amb eixos continus d'alta capacitat lliures de peatges», mitjançant el desdoblament complet de la N-II i la N-340. S'hi sumen el desenvolupament de l'Eix Occidental Amposta-Lleida-França; l'Eix del Llobregat com a part de la connexió amb el centre de França des del port i l'aeroport de Barcelona, i l'autovia orbital B-40 que circumda Sabadell. En els projectes territorials hi figuren la prolongació de l'Eix Transversal entre Riudellots de la Selva i la Costa Brava -projecte que reivindica la Cambra de Palamós- i la connexió d'Horta i Cerdanyola mitjançant un túnel, que reclama la Cambra de Sabadell.

A la xarxa ferroviària de passatgers es demana la conclusió de les obres de l'AVE fins a França i la connexió amb el corredor mediterrani, la millora de la xarxa de rodalies al voltant de les capitals catalanes i la modernització de la línia Barcelona-Lleida per Manresa i Barcelona-Puigcerdà.

AMPLE INTERNACIONAL / En mercaderies, es planteja el desenvolupament de la doble via d'ample internacional entre el sud de Catalunya i França, connectada amb els ports de Barcelona i Tarragona i amb terminals equipats integrats a les xarxes viària i ferroviària. Una part dels projectes reivindicats estan en marxa: l'any 2008 el Port de Barcelona estarà connectat per ample internacional amb França. Però altres iniciatives, com la connexió entre Vilanova i la Geltrú i Mataró pel Vallès, estan més endarrerides.

La cambres amb aeroport en el seu territori reclamen el canvi cap a un model de gestió individualitzat. Però el calendari està pendent de les eleccions legislatives del març. ■

EL OBJETIVO ES LOGRAR EL "REEQUILIBRIO TERRITORIAL"

Las cámaras cifran en 7.000 millones el "déficit histórico" en infraestructuras

Las entidades empresariales reivindican una veintena de proyectos. Abogan por aprovechar la inyección del Estatut para al menos iniciar todas sus propuestas en siete años.

IGNASI PUJOL, Barcelona

Los presidentes de las trece cámaras de comercio catalanas reivindicaron ayer en un acto conjunto una veintena de proyectos de infraestructuras para lograr el "reequilibrio territorial" de Catalunya, según señaló el presidente de la Cámara de Comercio de Barcelona, Miquel Valls.

Valls cifró en más de 7.000 millones de euros el "déficit histórico" de Catalunya en infraestructuras. Esta cantidad podría compensarse con la inversión adicional en infraestructuras contemplada en la disposición adicional tercera del Estatut para los próximos siete años, a razón de mil millones anuales.

Recientemente se ha manifestado que faltarán proyectos para destinar 643 millones que el Gobierno aportará a Catalunya sin asignación concreta, por lo que las cámaras pretenden que se asuman sus proyectos.

Coordinación

Valls reconoció la limitación temporal para culminar todas las propuestas, aunque comentó que en siete años pueden al menos iniciarse todas estas infraestructuras.

"Se puede dar la vuelta a las infraestructuras en Catalunya, pero hace falta que la administración central y autonómica se pongan las pilas y se coordinen", aseguró Valls.



Los trece presidentes de las cámaras catalanas estuvieron ayer en la Llotja de Mar de Barcelona. / AGN

Las propuestas de las cámaras

Tortosa	Desdoblamiento del Eix de l'Ebre
	Navegabilidad del Ebro
Sabadell	Completar la Ronda de Sabadell integrada en la Ronda del Vallès
	Cuarto Cinturón
	Túnel de Horta (viario y ferroviario)
Terrassa	Línea orbital ferroviaria
	Corredor del AVE con estación en el Vallès para pasajeros
Tàrraga	Eix Tarragona/Reus-Tàrraga-Andorra
	Modernización y mejora de la línea ferroviaria Lleida-Manresa
Girona,	Desdoblamiento de la N-II desde Maçanet hasta La Jonquera
Palamós y	Línea ferroviaria para mercancías hasta la frontera francesa
Sant Feliu	Línea del AVE al Aeropuerto de Girona
de Gúlxols	Prolongación del Eix Transversal viario hasta la Anella de les Gavarres
Manresa	Desdoblamiento C-55 y conexión a la nueva autopista Viladecavalls-Abdera
	Eix Transversal Ferroviari
	Completar la ejecución del Eix Llobregat hasta Gavà y condicionarlo hasta Tolosa del Lluenguadoc
Reus	Aeropuerto de Reus: cambio de modelo de gestión y mejoras
	Autovía T-11
Valls	Eix Valls-Igualada-Manresa
	Articulación ferroviaria del Camp de Tarragona
Tarragona	Eix del Mediterrani (tercer carril AP-7 y nueva autovía A-7)
	Conexión del AVE con el corredor Mediterráneo
Lleida	Finalización del Eix Pirinenc, especialmente entre Xerallo y Pont de Suert
	Mejora de la conexión viaria y ferroviaria del Aeropuerto de Lleida

Fuente: Consejo General de Cámaras de Comercio de Catalunya

Catalunya, como el desdoblamiento de las carreteras N-II y N-340 para mejorar las comunicaciones con España, la conexión de las capitales catalanas por AVE, la mejora de las conexiones ferroviarias de pasajeros y mercancías por toda Catalunya y la construcción, "de una vez", del Cuarto Cinturón, que debe unir el Baix Llobregat con el Maresme, pasando por el Vallès.

Espadaler también remarcó la necesidad de renovar el modelo de gestión de los aeropuertos y de fijar los planes urbanísticos de su entorno para que no se vea condicionado su funcionamiento y crecimiento.

Las reivindicaciones por territorios incluyeron la petición de "levantamiento de

El Cuarto Cinturón y el cambio de modelo de gestión aeroportuario son algunas de las peticiones

barreras" en el caso de los peajes de la autopista AP-7 en Tarragona mientras duren sus obras de ampliación y se produzcan atascos, dijo el presidente de la Cámara de Tarragona, Albert Abelló, quien pidió un "protocolo de actuación" que así lo recoja para "antes de Semana Santa".

Los presidentes de las cámaras catalanas fueron exponiendo las reivindicaciones de infraestructuras de cada territorio (ver cuadro): Tortosa, Valls, Tarragona, Reus, Lleida, Tàrraga, Girona, Palamós, Sant Feliu de Gúlxols, Manresa, Sabadell y Terrassa.

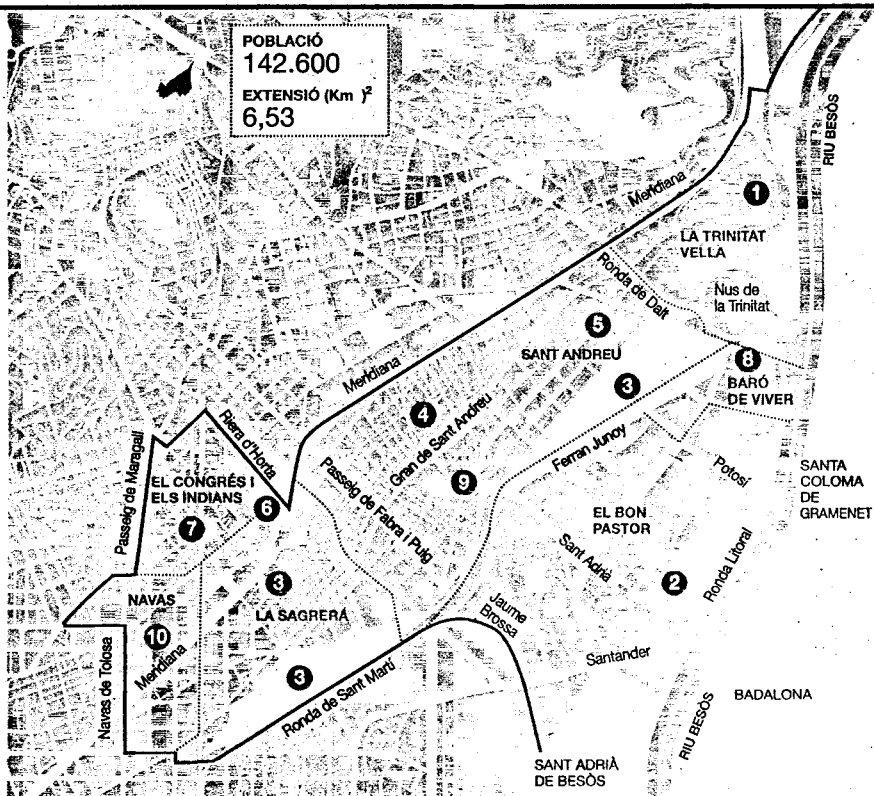
La única cámara que no explicitó sus demandas fue la de Barcelona, que prefirió no quitar protagonismo a las otras demarcaciones. Los accesos viarios y ferroviarios del Puerto de Barcelona, el cambio de modelo de gestión aeroportuario, el Cuarto Cinturón o el Túnel d'Horta son las peticiones recurrentes del organismo presidido por Miquel Valls.

El presidente de la Cámara de Girona, Domènec Espadaler, destacó algunas propuestas que afectan a toda

La Barcelona del 2011 (9)

LES DEU PRINCIPALS
ACTUACIONS

- 1 PRESÓ DE TRINITAT VELLA
Enderroc de la presó i millora urbana i dels equipaments
- 2 MERCAT I CASES BARATES DEL BON PASTOR
Reforma integral
- 3 ZONA AFECTADA PER L'ARRIBADA DE L'AVE
Noves vivendes, equipaments i corredor verd
- 4 CASC HISTÒRIC DE SANT ANDREU DEL PALOMAR I DE LA SAGRERA
Millora i conservació del patrimoni urbanístic
- 5 CASERNES DE SANT ANDREU
Execució del pla de reforma
- 6 CANÒDROM MERIDIANA
Construcció d'un poliesportiu, una residència per a avis, guarderia i centre cívic
- 7 ASCENSORS
Pla específic per als edificis de Congrés-Indians i reurbanització del carrer de Garcilaso
- 8 PLAÇA BARÓ DE VIVER
Reforma i creació d'un nou espai per a equipaments
- 9 FABRA I COATS
Construcció d'equipaments
- 10 CONSTRUCCIÓ D'UNA GUARDERIA A NAVAS i d'un centre cívic



Sant Andreu es reivindica com un altre centre de Barcelona

○ Els projectes de reforma del mandat afectaran el 30% del districte

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

Els temps canvien, i aquell antic municipi de Sant Andreu de Palomar on abans es «baixava a Barcelona» quan s'anava a l'Eixample, es reivindica de cara al pròxim mandat com a nou espai central de la capital catalana. Una afirmació de la regidora del districte, la debutant Gemma Mumburí (PSC), basada en la profunda transformació que viuran els seus set barris entre els anys 2008 i 2011, amb una atenció especial al de la Sagrera.

Encara que serà difícil que l'estació de l'AVE arribi a temps, els plans urbanístics lligats al tren d'alta velocitat es començaran a materialitzar durant aquest mandat, després de transformar l'entorn de la terminal i l'actual zona degradada de vies en un corredor verd amb noves vivendes i nous equipaments.

MAJORIA DEL BIPARTIT / En total, el 30% del districte estarà en obres, i això sol ja dona una idea de la magnitud dels canvis que hi ha previstos. El PAD, que va ser aprovat amb els vots de la majoria que forma el bipartit (10 de 19 consellers) juntament amb els d'ERC i rebutjat per CiU i el PP, ha comptat amb una elevada participació veïnal. «Ens hem reunit amb 350 entitats i mig miler de persones, en un avanç de la potenciació dels processos participa-

tius que volem consolidar», assegura Mumburí. «Incorporarem els comerciants i tots els implicats en el seguiment de les obres, i habilitarem un tècnic perquè els atengui específicament», afegeix.

Per no oblidar els orígens, davant de tants canvis, al PAD destaquen dos plans de millora del patrimoni del casc històric de la Sagrera i de Sant Andreu del Palomar. En aquest últim cas es començarà a executar la macroilla d'equipaments i vivendes prevista a les antigues casernes, i la que naixerà a l'última part del recinte de Fabra i Coats que va estar en funcionament.

A la resta de barris, els equipaments també són una de les principals reivindicacions. Al de Congrés-Indians es reformarà el Canòdrom Meridiana amb la construcció d'un poliesportiu, una re-

sidència d'avis amb centre de dia, una guarderia i un centre cívic. A l'edifici de l'antiga instal·lació, que està catalogat, s'hi ubicarà un equipament cultural que encara està per definir. En aquest barri s'executarà un pla especial d'ascensors per als edificis que no en tinguin.

LA PRESÓ DE TRINITAT VELLA / A Trinitat Vella s'enderrocarà la presó, a finals del 2008, i això donarà pas a un nou espai ciutadà. El Bon Pastor viurà també una important transformació amb la continuació de la reforma integral de les Cases Barates i la remodelació del mercat. Una cosa similar passarà a la plaça del Baró de Viver i a la llosa que es vol batejar amb el nom de la directora de cinema Pilar Miró, i al barri de Navas, on hi ha previst de construir una nova guarderia i un centre cívic. ■