



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:21-12-2007

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

A la tres

Xavier Bosch

Director



El TGV no el veiem ni amb binocles

Aviui era el dia. Estava previst que el 21 de desembre, a Santa, hi arribés l'expedició del Reial Madrid, amb la cabellera rossa de Schuster al capdavant, com al millor anunci inaugural del tren d'alta velocitat que havia d'unir Madrid i Barcelona. Però no. Tal com han fet sempre els homes de Calderón, vindran demà en avió per jugar (i perdre?) diumenge al Camp Nou. De moment, però, tenim un 21-D sense TGV. Ves per on, una altra promesa de Zapatero que ha resultat ser un sopar de duro. Un compromís reiterat també de Magdalena Álvarez que ha quedat en paper mullat. Per què no ha arribat el TGV en la data pactada? Perquè, després dels esvorancs de la tardor, la prioritat ha passat a ser la seguretat. En segon lloc, a Adif se'ls ha exigit el restabliment del servei de Rodalies de Barcelona després de quaranta dies sense donar el servei. El baròmetre del Centre d'Estudis d'Opinió desvelava ahir que tot aquest vergonyós

“És molt difícil que minvin els embussos de cada matí que permeten anar de Mollet al Papiol en fila índia”

caos d'infraestructures —que ha passat a ser la primera preocupació dels catalans— no ha desgastat el PSC en la intenció de vot de cara al 9 de març. És clar: a qui ha desgastat tanta incomoditat, tanta incompetència i tanta manca de sensibilitat és als usuaris de Rodalies que, més que retips, es van passar al transport privat i ara costa molt que abandonin el cotxe. Així, és molt difícil que minvin els embussos de cada matí que permeten anar de Mollet al Papiol en fila índia. L'Espinàs, a peu, arribaria abans.

Si aquí no fóssim de tan bona pasta, hauríem de canviar el refranyer popular i dir “a catalans i minyons, no els prometis si no els dons”. Per cert, “la ministra reprobada” inaugurarà demà l'arribada del TGV a Valladolid. I demà passat, a Màlaga. Aquí, en canvi, ens tocarà esperar fins al 2008. Com a mínim ens estalviarem fer-li aquell monument que la mateixa Maleni es va demanar quan assegurava que el tren arribaria aquest mateix any.

Ciudades que cambian a alta velocidad

El AVE llega a tiempo a Valladolid y Málaga mientras Barcelona espera decepcionada

JAVIER LAFUENTE
LORENÇ MARTÍNEZ, Madrid

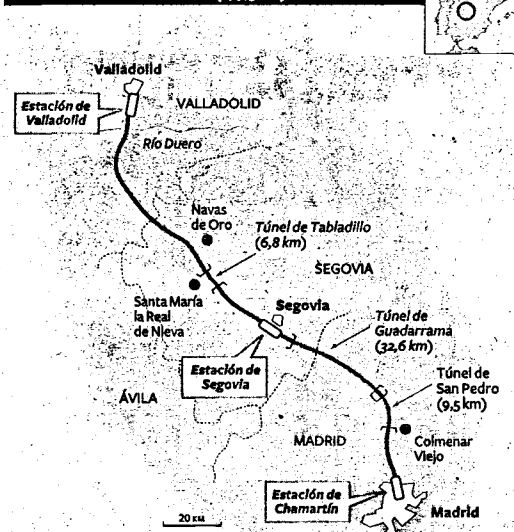
Los trenes de alta velocidad españoles pulverizan todos los récords sobre la falta de puntualidad del ferrocarril patrio: sólo tres de cada 5.000 viajes se retrasan más de cinco minutos. No se puede decir que las obras vayan tan rápido como los trenes.

El Ministerio de Fomento prometió que antes de las campañas de fin de año España dispondría de 312 nuevos kilómetros de AVE: los 179,5 del tramo Madrid-Valladolid; los 78 entre Tarragona y Barcelona y los 54,5 que separan Antequera y Málaga. Si las expectativas se hubieran cumplido, la red tendría 1.621 kilómetros. Al final, se quedarán en 1.543, porque los problemas en Cataluña, además de inutilizar el servicio de Cercanías y de encerrar a los ciudadanos, han convertido en misión imposible inaugurar el tramo hoy, como prometió el presidente del Gobierno. En realidad, eso ya suponía un retraso de tres años, pues la primera fecha prevista era 2004.

El tren más rápido si aterrizará a tiempo en Valladolid, previo paso por Segovia (el viaje inaugural se celebrará mañana, y el servicio regular se iniciará el domingo); y también en Málaga, con escala en Antequera (inauguración el domingo, puesta en marcha el lunes 24). Tanto en Castilla y León como en Andalucía esperan que el AVE impulse su economía a base de nuevas empresas, turistas y viajes de negocios. Desde 1992, se han invertido 16.309 millones de euros en alta velocidad, según los datos de Adif, la empresa pública que construye el tren veloz.

El AVE Madrid-Valladolid y Antequera-Málaga

LÍNEA MADRID - VALLADOLID (179,5 km)



- 20 trenes diarios, 10 en cada sentido.
- Coste final: 4.205 millones de euros.
- Inicio del servicio regular: Domingo 23 de diciembre.

TARIFAS

En euros

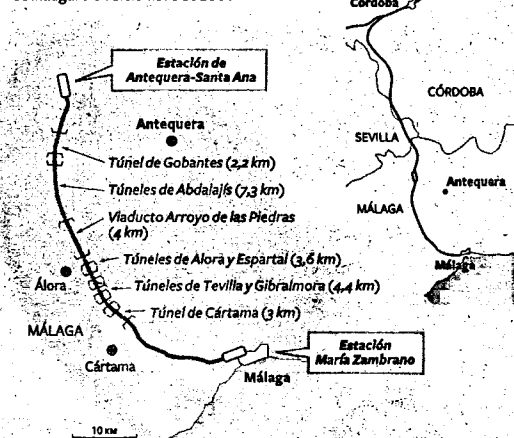
	Tarifa normal	Tarifa Estrella (a) (b)	Tarifa web (a) (c)	Duración	Tarifa ida y vuelta
Madrid-Málaga	75,50	45,30	30,20	2h 55m	114,80
Madrid-Segovia	20,40	12,24	8,16	35m	32,70
Madrid-Valladolid	31,20	18,72	12,48	1h 2m	49,95

- (a) Renfe pondrá a la venta cada día hasta 10.000 billetes de bajo coste. La compañía asignará estos billetes dependiendo de las horas y días de menor ocupación.
(b) Compra con una antelación mínima de una semana. Descuento previsto del 40%.
(c) Billetes comprados a través de Internet al menos con 15 días de antelación. -60%.

Fuente: Adif, Renfe y elaboración propia.

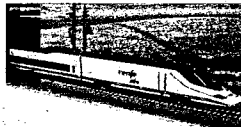
TRAMO ANTEQUERA - MÁLAGA (54,5 km)

Completa el ramal Córdoba - Málaga. El primer tramo (Córdoba-Antequera) se inauguró en diciembre de 2006



- 22 trenes diarios, 11 en cada sentido.
- Coste final: Córdoba-Antequera (967 millones de euros), Antequera-Málaga (1.572 millones de euros).
- Inicio del servicio regular: Lunes 24 de diciembre.

LOS TRENES UTILIZADOS



SERIE 102	SERIE 103
Talgo	Fabricante
318	Plazas
330 km/h	Velocidad máxima
	404
	350 km/h

VALLADOLID

A por las industrias y servicios que no quepan en Madrid

FRANCISCO CANTALAPIEDRA
Valladolid

El primer tren de alta velocidad que cubrirá el recorrido entre Madrid y Valladolid —198 kilómetros en 55 minutos— hará su entrada en la estación de Campo Grande a las 11.30 de mañana. La nueva línea acortará en 68 kilómetros, además, el trayecto ferroviario de toda la vida. Pero la llegada del AVE también sitúa a la capital de Castilla y León ante un reto: comprobar si la ciudad se convierte en un simple lugar de paso entre Madrid y el norte de España o, por el contrario, aprovecha la nueva infraestructura para propiciar un despegue económico.

En Valladolid se dice que la obra, con una inversión superior a 4.200 millones de euros, 18 viaductos, cuatro grandes túneles, intercambiadores, com-

plejos sistemas de seguridad, es el proyecto más importante del último medio siglo para la ciudad. Los empresarios confían en que el AVE no pasará de largo por Valladolid, que acabará convirtiéndose en una "alternativa" industrial y de servicios al Madrid más saturado, con "prometedoras" perspectivas de crecimiento, según augura el presidente de la Cámara de Comercio, José Rolando Álvarez: "Nos acerca al mercado madrileño, que necesita urgentemente un área de expansión".

El AVE ha tenido una gran aceptación en Valladolid. En la primera semana se agotaron los billetes más baratos para los tres meses siguientes. Renfe estima además que en 2008 el número de usuarios de la línea rondará los 700.000. Y aun- que algunos reconocen que los políticos regionales y locales han podido dormirse en los lau-

reles, sin preparar infraestructuras que atraigan una parte del negocio que ahora está en Madrid, se respira optimismo. ¿Qué puede aportar la alta velocidad a Valladolid? El delegado del Gobierno, Miguel Alejo, cree que ayudará "a repartir mejor la riqueza". Otros trabajan para que el AVE acerque a Valladolid a las empresas, en lugar de llevarse las que hay. Es el caso del presidente de la Diputación, Ramiro Ruiz Medrano, empeñado en promocionar en Madrid suelo industrial "mucho más barato" en los siete polígonos y seis viveros de empresa de la provincia.

La inminente inauguración de la línea, sin embargo, no está libre de sustos. Ayer, de madrugada, alguien robó 140 metros de cable de la catenaria, muy cerca de Madrid. Adif, que ya ha reparado los desperfectos, cree que fue un sabotaje.

SEGOVIA

Una vía para crecer 20.000 habitantes

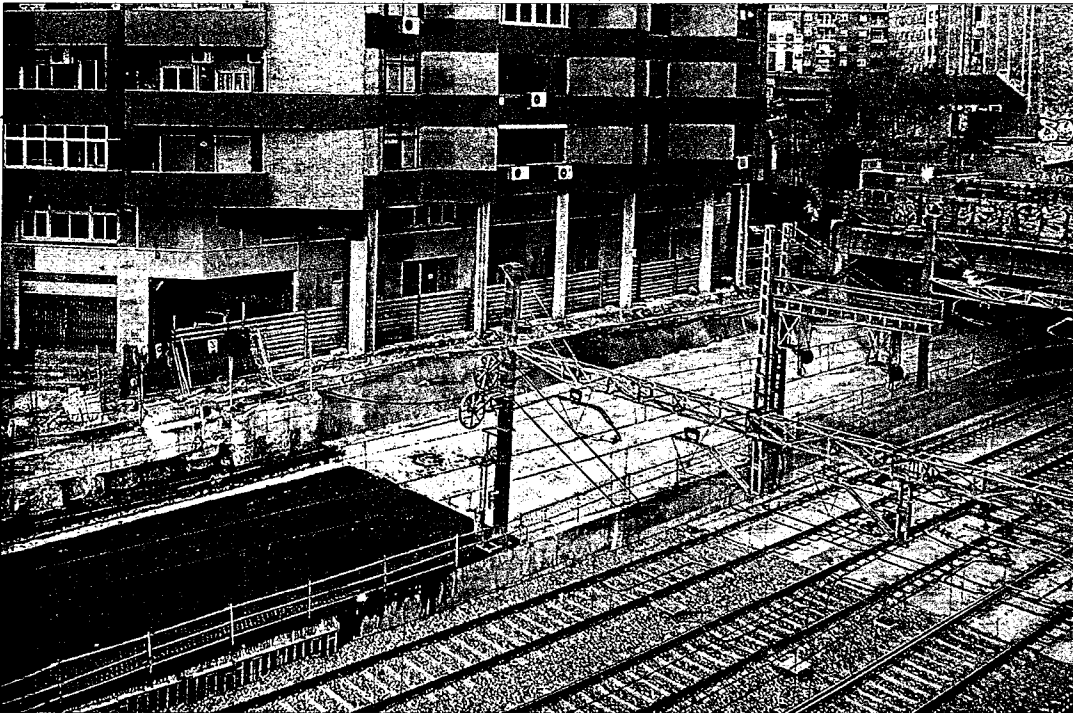
AURELIO MARTÍN
Segovia

El paso por Segovia de la línea de alta velocidad entre Madrid y Valladolid es el final de una vieja aspiración en esta provincia, que veía cómo se la podía partir en dos mitades sin obtener ningún tipo de beneficio, cuando comenzaron a proyectarse los primeros corredores hacia el norte y el noreste peninsular, a finales de la década de los ochenta.

La llegada del AVE marcará, según el alcalde Pedro Arahuete (PSOE), un antes y un después en la actividad económica segoviana y supone el comienzo de un "futuro esperanzador", tanto para la capital como para los municipios del entorno. En el plazo de unos 15 a 20 años se prevé un aumento de la población de Segovia de entre 15.000 y 20.000 habitantes, que se sumarán a los 55.000 actuales.

El nuevo Plan General de Ordenación Urbana, a punto de entrar en vigor, liberará terreno para un total de 18.000 viviendas, a construir en un plazo de diez años. Los expertos en materia económica sostienen que, a corto plazo, habrá un importante despegue económico en sectores como el turismo o los servicios. Un estudio de la Cámara de Comercio ha calculado que a Segovia llegarán, a lo largo de 2008, un total de 1,4 millones de viajeros. El mismo informe estima que utilizarán diariamente el nuevo transporte alrededor de 4.000 personas.

A medio y largo plazo, de acuerdo con los sectores económicos, el despegue se percibirá en el sector industrial segoviano, con asentamiento de empresas vinculadas a la logística, a las tecnologías digitales o a la formación de directivos, entre otras actividades.



El cajón del tren de alta velocidad a la altura de Mercat Nou, junto al resto de las vías. / EDU BAYER

15 metros de tierra separan Madrid de la estación de Sants

El Adif no quiere aventurar la fecha de la llegada del tren de alta velocidad

DAVID FLETA
Barcelona

Cuando el pasado sábado 20 de octubre las inyecciones de cemento en el inestable subsuelo del Gornal ejercieron una presión que el túnel de Ferrocarrils de la Generalitat no pudo soportar, la red sur de Cercanías y la promesa de la llegada del AVE a Barcelona para hoy se fueron al garete.

Seis días después, coincidiendo con la aparición de un socavón que hundió un andén de la estación de Bellvitge de Cercanías, el Ministerio de Fomento decidió paralizar las obras del AVE bajo la zona del hundimiento. Pero nunca pararon en el resto del trazado. Al contrario, siguieron trabajando con la misma o renovada intensidad. Lo que sí cambió fue el objetivo del Gobierno: dejó de ser el 21 de diciembre para convertirse en "lo antes posible".

Las dos prioridades de Fomento, insistentemente reiteradas, fueron garantizar la seguridad de los usuarios y recuperar lo antes posible la red sur de Cercanías. Lo que no quería decir, ni mucho menos, que se dejara de trabajar en las obras del AVE y en la reparación del túnel de Ferrocarrils de la Generalitat, actividades que han centrado la atención prácticamente exclusiva del ministerio en Cataluña una vez restablecido el servicio de Cercanías.

Los operarios de las empresas contratadas por el Adif han trabajado a destajo en L'Hospitalet de Llobregat; día y noche,

como bien saben los sufridos vecinos del barrio del Gornal o los de la zona de Sants, donde los trabajos no han sido menos intensos. En Bellvitge, primero se examinó y reforzó el subsuelo, lo que paralizó el avance de las obras, pero luego se reanudaron. En Sants, nunca se ha parado y el túnel se atacaba por diversos puntos para no perder comba.

La línea de alta velocidad está ahora terminada hasta El Prat de Llobregat. Desde la estación de Camp de Tarragona hasta El Prat se han realizado 16.500 kilómetros de pruebas

con un tren auscultador del Adif que ha alcanzado los 330 kilómetros por hora. En El Prat las vías salen a la superficie hasta la Gran Vía, donde vuelven a soterrarse; recorren L'Hospitalet bajo tierra, y vuelven a ver la luz en Barcelona tras haber cruzado bajo las de Cercanías.

En todo este recorrido sólo falta por excavar 15 metros, bajo la calle de la Riera Blanca, es decir, en la frontera de Barcelona, donde ya se han realizado las excavaciones pertinentes hasta la estación de Sants. Por tanto, esos 15 metros de tierra que separan L'Hospitalet de Barcelona son los únicos que fal-

tan por perforar en todo el trazado desde Madrid hasta la estación principal de la capital catalana.

La gran pregunta es ahora cuándo estarán excavados esos 15 metros y cuánto se tardará en convertir el agujero subterráneo en túnel de alta velocidad.

No obstante, el gestor de infraestructuras se niega a detallar el estado exacto de los trabajos. Se limita a afirmar que se trabaja de forma paralela en el túnel y en la superestructura. Ni mucho menos se atreve a sugerir una fecha aproximada para el final de las obras y para la esperada llegada del AVE.

Jordi Hereu, preocupado por la tardanza en adjudicar las obras del túnel

BLANCA CIA, Barcelona

Del enfado, al desánimo y a la incredulidad. Ese podría ser el resumen del estado de ánimo de la ciudadanía en todo lo relacionado con la llegada del AVE a la capital catalana. Por no hablar del baile de fechas que el tren de alta velocidad siempre ha llevado acompañado. El malestar en el Ayuntamiento de Barcelona, con su alcalde, Jordi Hereu a la cabeza, por el retraso de la llegada del AVE resulta ya imposible de disimular por partida doble. Por un lado, porque a los responsables municipales les resulta más complicado contener las quejas de los vecinos de Sants afectados por unas obras que nunca terminan. Y, por otro, porque les es muy incómodo aguantar los chaparrones de la oposición —CIU, PP y ERC tienen la mayoría—, que se opone frontalmente al túnel del Eixample, cuando precisamente la licitación de ese túnel está en el aire. Lo peor de todo es, además, que no tienen ningún tipo de previsión y así lo reconoce el propio alcalde.

¿Será antes de que acabe este año, en el último Consejo de Administración del Adif? ¿Será después de que la Audiencia Nacional resuelva sobre el recurso presentado por el templo de la Sagrada Família que pide la anulación del túnel? ¿Será después de las elecciones?

No hay respuestas y la última posibilidad es la que aterra más en el ayuntamiento. "Hay que tener en cuenta el factor Chacón", decía un responsable del consistorio en referencia a la incomodidad que reportaría a la candidatura del PSC y ministra de la Vivienda, Carme Chacón, enfocar las elecciones con la polémica del túnel del AVE en las calles. Por todo ello, el Ayuntamiento de Barcelona se mueve más bien entre el escepticismo y estar a verlas venir.

Reunión del consorcio

Todas esas culpas y cavilaciones saldrán a relucir, muy probablemente, en la reunión que mantendrán los representantes de las tres administraciones en el consorcio de Sagrada-Alta Velocidad, que se reunirá el próximo 27 de diciembre. Esta reunión ha sido exigida por el tercer teniente de alcalde de Urbanismo del consistorio, Ramón García Bragado, que mantiene una actitud firme en la demanda de explicaciones al Adif de por qué no licita el túnel del AVE.

Intuyen tanto el Ayuntamiento como la Generalitat que el parón a la licitación del túnel tiene que ver con la voluntad del Gobierno que preside José Luis Rodríguez Zapatero de apaciguar los ánimos después de tantas averías e incidentes. Pero la pregunta es ¿hasta cuándo?

MÁS INFORMACIÓN EN CATALUÑA 24

MÁLAGA

La ciudad que aspira a ser destino cultural y de fines de semana

DIEGO NARVÁEZ
Málaga

En una zona como la Costa del Sol, que recibe anualmente a más de nueve millones de visitantes, el AVE se ve como un instrumento determinante en la consolidación de la primera industria provincial. Abre nuevas expectativas. En tan sólo dos horas y media, el tiempo que tardará en unir Málaga con Madrid.

Si el AVE es un servicio casi necesario para mantener la competitividad turística de la

Costa del Sol, para la capital de la provincia supone una excelente oportunidad de convertirse en el tipo de destino turístico que aún no ha logrado ser: el de fin de semana. El Ayuntamiento ya ha iniciado una campaña de promoción en Madrid en la que se anuncia Málaga como la ciudad costera más próxima a la capital de España.

De cumplirse las expectativas, el tren de alta velocidad puede propiciar un flujo de turistas de fin de semana y estancias cortas interesados por un

turismo urbano y de corte cultural, muy distinto del cliente tipo tradicional de la Costa del Sol.

La ciudad de Málaga, que cuenta ya con algo más de 7.000 camas hoteleras, tiene proyectos en marcha que elevarán la oferta por encima de las 11.000.

El AVE permitirá, además, eliminar una barrera que ha dividido a la ciudad: las vías del tren. A partir de ahora, todo el trazado ferroviario en el casco urbano estará soterrado.

Nolasc Acarín Tusell

Apuesta ferroviaria para Catalunya

El colapso de las infraestructuras ha sumido a Catalunya en una nueva sensación de abandono, con el sentimiento de que no revierten los presupuestos necesarios. El presidente de la Generalitat ya ha advertido sobre el riesgo de desafección y alejamiento de Catalunya. Al tiempo que el presidente del Foment del Treball Nacional recordaba que la inversión del Ministerio de Fomento en Catalunya, en relación con sus habitantes, es muy inferior a la de otras regiones. El Gobierno de España debería asumir el reto de una inversión en infraestructura que tenga importante repercusión en Catalunya. Este reto puede ser un plan ferroviario que resuelva de una vez las deficientes comunicaciones internas del país y favorezca la ver-

tebración de su población en el territorio. Hace casi treinta años tuve la fortuna de participar en la elaboración del mapa sanitario de Catalunya. Entre el material que revisamos había un plan ferroviario de la Generalitat republicana, que tras la guerra se olvidó. Ahora podría ser el momento oportuno para recuperarlo, adecuándolo a los modernos recursos.

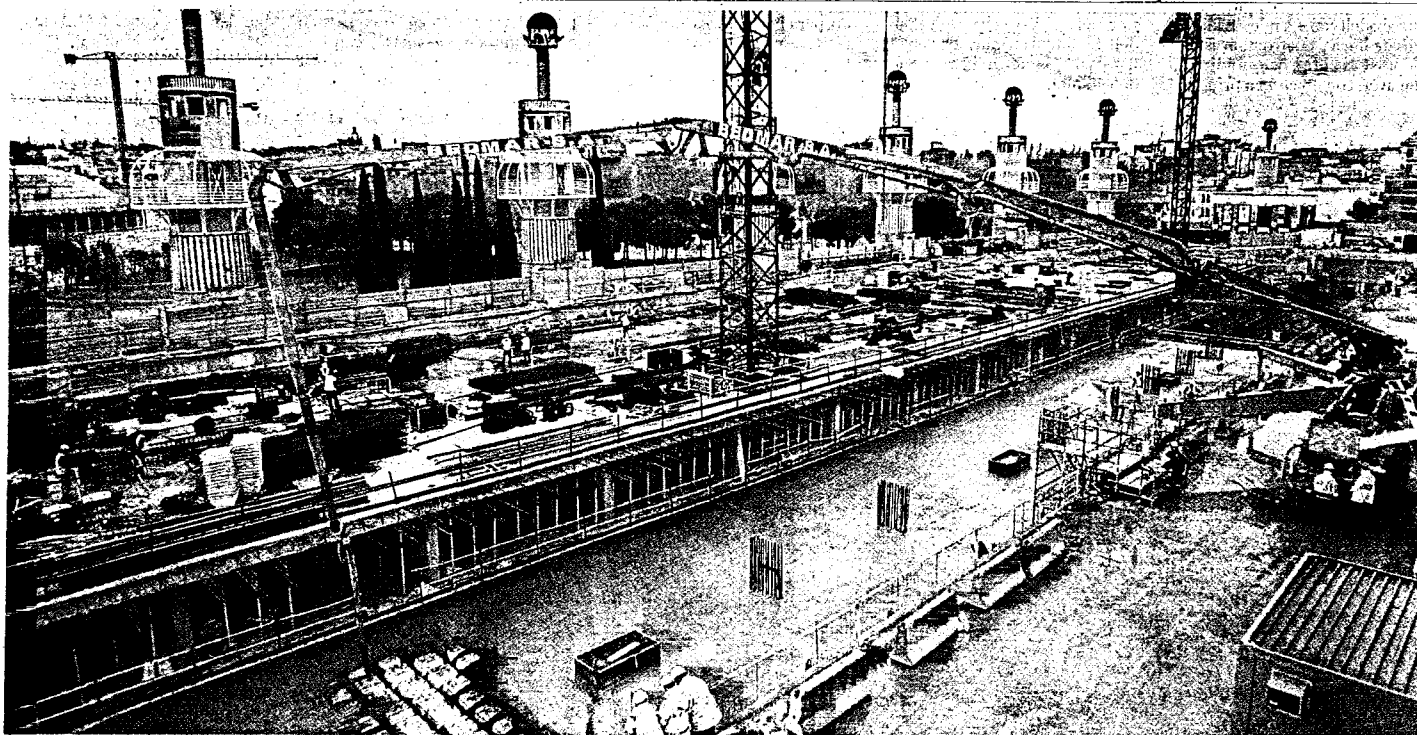
Ese plan se basa en un gran lazo con tres colas. El lazo consiste en prolongar hacia el Pirineo las líneas de ferrocarril existentes entre Barcelona y Puigcerdà, y entre Lleida y La Pobla de Segur, de forma que de Puigcerdà la vía férrea amplíe su recorrido hacia La Seu d'Urgell y luego hacia Sort, para proseguir hasta La Pobla y cerrar el círculo. De esta manera el eje Lleida-Barcelona quedará enlazado con la montaña. Cabe añadir las tres colas. La cola norte conectará Sort con Val d'Aran. Al este otra cola unirá Ri-

poll con Girona. Al sur otra línea enlazará Lleida con Tortosa y el corredor del litoral.

Esta red de conexiones ferroviarias constituirá un atractivo y eficaz dispositivo para descongestionar las carreteras. Será una acción sostenible que mejorará la atención medioambiental. Facilitará el tránsito de personas y mercancías entre norte y sur y entre este y oeste. Resolverá el atasco automovilístico del Pirineo, facilitando además el acceso a Val d'Aran a partir del AVE de Madrid a Lleida.

El proyecto deberá ser diseñado y gestionado por la Administración autonómica, la que ha sido elegida por los ciudadanos de Catalunya. Podrán resarcirnos de las pérdidas económicas, de los desperfectos en la vida laboral será más difícil, pero los costes emocionales quedan para nosotros. Es legítimo que al menos se hagan proyectos que puedan hacernos la vida más confortable.●

N. ACARÍN TUSELL, *médico neurólogo*
consulta@acarín.es



MANÉ ESPINOSA

SIN TREN. Las obras en la estación de Sants siguen su curso, aunque es evidente que las instalaciones se encuentran lejos de estar disponibles para el AVE

Hoy no llega el AVE

● **El retraso en las obras hace patente el error de calendario**

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

El AVE no llega hoy a Barcelona. Ni llega, ni, de momento, se le espera. Las serpentinillas y confetis del 21-D se han quedado en nada, mejor dicho, en un fracaso anunciado

de antemano por los expertos, quienes ya avisaron de las dificultades para cumplir un calendario fijado al amparo de la propaganda política y no del consejo técnico.

Más que un final de trayecto, el 21 de diciembre del 2007 se ha convertido en un nuevo inicio. El ini-

cio de la cuenta del retraso del tren de alta velocidad más impuntual en la historia ferroviaria. El Partido Popular erró de medio a medio cuando prometió que este servicio estaría en la estación de Sants en el 2004. Una promesa que suena a sarcasmo cuando, tres

años después, los socialistas también se han equivocado en su pronóstico. Al margen de los socavones, la imagen que ilustra esta página, con una estación de Sants todavía patas arriba, pero muy patas

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

HOY NO LLEGA EL AVE EL AVANCE DE OTRAS INFRAESTRUCTURAS

Arranca el 'metro' de Sabadell

Las obras de prolongación de FGC comenzarán a principios de año y se prevé acabarlas el 2012

ÓSCAR MUÑOZ / PALOMA ARENÓS
Barcelona / Sabadell

Comienza la cuenta atrás definitiva para la prolongación de los Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) en Sabadell con 4,4 nuevos kilómetros de línea y cuatro nuevas estaciones. Las obras, que se adjudicaron ayer, comenzarán a principios

de año. El plazo de ejecución es de 45 meses, de modo que el nuevo metro, que se prevé tenga siete millones de usuarios al año, pueda ponerse en servicio en el 2012. Los trabajos adjudicados ascienden a 218 millones de euros aunque el proyecto completo, que incluye la colocación de vías y de catenarias, las instalaciones y la arquitectura interior de las estaciones, alcanza los 400 millones.

El proyecto supone la continuación de la línea de FGC por el interior del núcleo urbano de Sabadell. La actual terminal de Sabadell-Estació se soterrará y la de Sabadell-Rambla será sustituida por

otra de nueva construcción en la plaza Major que dará servicio al casco antiguo de la ciudad. Esta parada se ubicará en el espacio ocupado hasta hace poco por el mercado provisional de la ciudad. Desde aquí, el trazado continuará hacia la zona del Eix Macià, que contará con otra estación. En la parada de Plaça Espanya se construirá un intercambiador con Renfe que contará con un vestíbulo común para ambos sistemas y dos niveles, uno para cercanías y otro, más profundo, para Ferrocarrils. La última estación estará en Ca n'Oriac. Al norte de esta parada, en el parque del Nord, se construirá un espacio con

dos niveles, uno para las cocheras y otro con un aparcamiento con capacidad para 400 coches.

La línea tendrá dos túneles paralelos que se abrirán con sendas tuneladoras de 6,8 metros de diámetro. Estas máquinas se introducirán por el pozo de ataque cercano al campo de fútbol de Ca n'Oriac y saldrán por otro pozo que se abrirá en el actual aparcamiento en superficie de Sabadell-Estació. En el entorno de la actual Sabadell-Estació se ha aumentado la profundidad del túnel en cinco metros en un tramo de 600 metros con respecto al estudio inicial para evitar la demolición de 15 edificios. La

construcción de la nueva estación soterrada de Plaça Major comportará el derribo de la actual y la creación de otra provisional que permita dar servicio hasta Sabadell-Rambla durante casi toda la duración de la obra. Ayer también se adjudicó la asistencia técnica para la inspección previa del estado de los inmuebles próximos a las obras (7.660 viviendas en 1.471 edificios).

"Con esta prolongación, se mejora la conexión de Sabadell con Barcelona y además se crea un metro que dará más conectividad interna", destacó ayer Manel Villalante, director general de Transport Terrestre de la Generalitat, quien recordó que sigue abierta la posibilidad de continuar hacia Castellón en un futuro, cuestión que está en estudio. El alcalde, Manuel Bustos, recordó que ésta es "la mayor inversión en obra pública del último siglo en la ciudad y una apuesta por el transporte público que no



MANE ESPINOSA / ARCHIVO

Siete millones de usuarios al año. La prolongación de la línea de FGC, cuyas obras se adjudicaron ayer, mejorará la conexión interna de Sabadell y acercará esta ciudad a otras poblaciones del Vallès Occidental y a Barcelona

CUATRO NUEVAS ESTACIONES
La línea contará con paradas en Plaça Major, Eix Macià, Pl. Espanya y Ca n'Oriac

INSPECCIÓN DE EDIFICIOS
Se comprobará el estado de cerca de 7.660 viviendas cercanas al trazado

se puede dejar pasar de largo". Dado que el centro es un punto neurálgico del comercio local, el Ayuntamiento ha anunciado que velará para que las obras respeten las campañas de Navidad sucesivas y que se garantice la accesibilidad en el paseo de la Plaça Major, tanto de vehículos como de peatones. El gobierno local pide que se cree una comisión de seguimiento de las obras y que la Generalitat incorpore todas aquellas modificaciones que propone la mesa técnica de la Fundació Bosch i Cardellach, formada por expertos en urbanismo y movilidad.

La excavación de la Torrassa estará lista a mediados de enero

» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

arriba, evidencia el error de los cálculos oficiales. "Aunque es posible -señaló una fuente conocedora de estos trabajos- que se haya bajado la tensión en el tajo después del susto de octubre, ahora se ha hecho más que patente que las advertencias lanzadas por especialistas en grandes proyectos no eran meras especulaciones". En octubre, en concreto el 20 de ese mes, unas inyecciones de hormigón del trazado del AVE dañaron el túnel de Fe-

rrrocarrils en la zona de Bellvitge, circunstancia que provocó la suspensión de la línea de cercanías del Garraf -circula justo por encima- durante 42 días y la del Llobregat-Anoia de FGC sigue fuera de combate. Su reposición corre en paralelo a la llegada definitiva de la alta velocidad a Barcelona.

Esa jornada marcó el punto de inflexión. El calendario se hizo afín. Así que, si quiere ir de fiesta a cuenta de la ministra Magdalena Álvarez, tendrá que estar mañana en Valladolid o el domingo en Má-

laga. Los hay, sin embargo, que en este vuelco de la historia han visto un nuevo motivo de agravio para Catalunya. Su capital se queda, otra vez, en el furgón de cola.

Aunque oficialmente se sigue negando que la causa del contratiempo sea un exceso de prisa y todo el desastre se atribuya "a una mala ejecución de las obras", lo cierto es que, aquellos mismos técnicos a los que no se les escuchó, no dudan en señalar a la premura como una mala compañera de viaje. De momento, la ministra no quiere comprometerse y esquivada una fecha. Su número dos, el secretario de Estado Víctor Morlán, lo reconoció abiertamente hace poco, en una rueda de prensa. "No vamos a dar una fecha porque luego se puede volver en contra".

Una vez superada la perforación bajo la ronda del Mig, uno de los puntos más temidos, las citadas

fuentes consideran que la excavación del túnel de la Torrassa, en el punto que pasa por debajo del de Ferrocarrils, estará acabado a mediados de enero. Estos días se espera acabar el avance -la excavación de la parte superior- e iniciar la destroza (parte inferior). A partir

LA CELEBRACIÓN

La fiesta de Barcelona se traslada mañana a Valladolid y el domingo a Málaga

LAS PRUEBAS

El tren experimental ha hecho 16.500 horas de pruebas y llega a la estación de El Prat

de mediados del próximo mes se procedería a la reinstalación de la infraestructura ferroviaria -vías, catenarias, sistemas de circulación y seguridad- en el tramo afectado de los FGC, de forma que este servicio se recupere en la segunda o tercera semana de febrero.

Esta previsión incluye que el AVE pueda ser operativo incluso al día después de la vuelta a la normalidad en Ferrocarrils. Fuentes del Adif siempre insisten en que no hay que esperar al final de todo un tramo para empezar la instalación de los demás elementos. Desde la empresa adscrita a Fomento se remarca que sólo quedan cuatro kilómetros hasta Santis. La mayoría de las 16.500 horas de pruebas, explicaron, se han hecho en el tramo entre Camp de Tarragona y Sant Vicenç dels Horts, pero el tren experimental ya circula por la estación de El Prat.

El Senado pide que no se fijen más plazos por razones políticas y que se exija en los proyectos la integridad de los cercanías

Ni fecha ni calendario

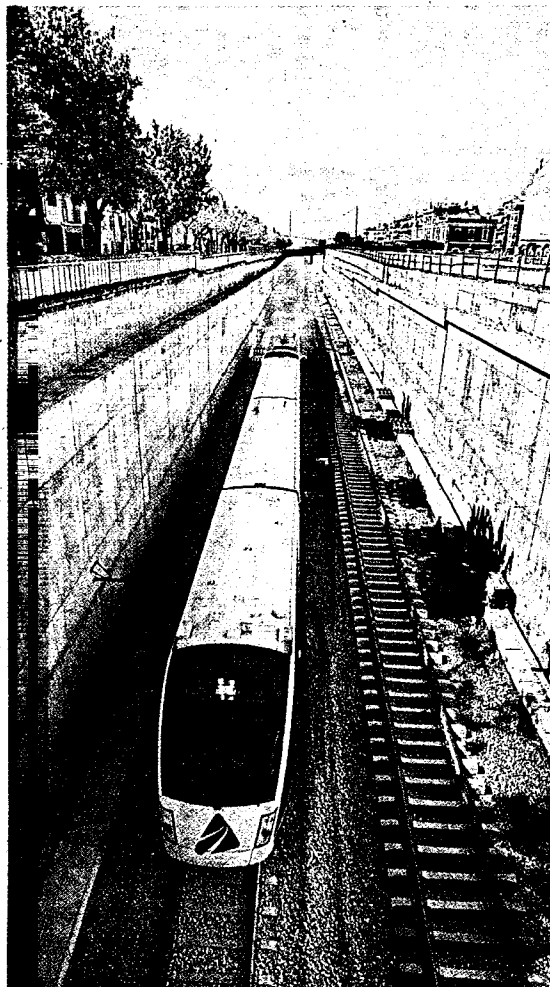
CELESTE LÓPEZ
Madrid

Hoy era el gran día: Barcelona iba, al fin, a contar con una conexión ferroviaria por alta velocidad. Pero, de nuevo, este no será el año y los barceloneses tendrán que seguir esperando. Pero, no hay mal que por bien no valga y del conjunto de despropósitos que se han sucedido y se siguen sucediendo en la línea Madrid-Barcelona se pueden sacar algunas lecciones a aplicar en las futuras conexiones del AVE y que han sido recogidas por la ponencia de estudio sobre la red de alta velocidad del Senado, cuyo informe acaba de recibir el visto bueno de la propia Cámara Alta.

¿Cuáles son esas lecciones? sencillas y de fácil aplicación, aunque a tenor de lo ocurrido en la línea de Barcelona, parece que en manos de los políticos las cuestiones

más obvias tienden a complicarse in extremis. Dos son las recomendaciones principales de los senadores para evitar que la construcción de una línea ferroviaria se demore más de una década. La primera, que los plazos que se fijen para la apertura de un servicio se establezcan siempre siguiendo un criterio técnico "evitando así la imposición de plazos por razones meramente coyunturales".

Y es que en esta línea, marcada por el incumplimiento sistemático de los plazos dados por los gobiernos de turno, parece que ha primado más la rentabilidad política que la llegada a Barcelona se presupone generará que las direcciones de los ingenieros. Pasó con la apertura del tramo Madrid-Zaragoza-Lleida, previsto inicialmente para finales del 2002 y que posteriormente no se puso en servicio hasta octubre del 2003, y encima, a medio gas (a 200 kilómetros por hora, frente a los 350 publicitados). Y ha pasado ahora con



Tests cerca de Barcelona. Un tren de Adif prueba la línea de alta velocidad a su paso por Vilafranca del Penedès

Adif vuelve a aplazar la adjudicación del túnel de Barcelona

■ Según Adif, a la tercera no va la vencida. En el ente empresarial dependiente del Ministerio de Fomento les ha dado por cumplir otra frase hecha: no hay dos sin tres.

El consejo de administración de Adif se reunirá el próximo 26 de diciembre. En esta ocasión, al menos tal y como se indica en el orden del día provisional, tampoco se producirá la adjudicación del túnel del AVE por el centro de

Barcelona, indicaron fuentes conocedoras del asunto.

Estas fuentes se limitaron a decir que la conexión subterránea entre Sants y Sagrera, que salió a licitación el pasado julio, no aparece en las previsiones de la próxima reunión, aunque no descartaron algún cambio. Pero en las administraciones catalanas - Generalitat y Ayuntamiento - tienen escasa confianza, no ninguna, en una posible modificación del

programa. La adjudicación estaba prevista para la reunión de finales de octubre, pero se aplazó con el argumento de que se estaba en plena crisis de las cercanías.

Sin embargo, esta cuestión también fue postergada del consejo de noviembre, tal y como vuelve a suceder ahora. El aplazamiento se lleva a cabo sin ofrecer explicación alguna, cuestión que da pábulo a todo tipo de especulaciones y

pronósticos. En esta ocasión, este aplazamiento se hará sólo un día antes de que en la capital catalana se celebre la reunión del consorcio Barcelona Alta Velocidad, que requirió el alcalde Jordi Hereu con el apoyo de la Generalitat. Ayuntamiento y Govern quieren tener un papel activo en la construcción del túnel del AVE, el mismo cuya adjudicación se habrá aplazado horas antes por tercera vez.

EL DATO

Robo de cables en Málaga y Madrid

■ Dos personas han sido detenidas por robar 2 kilómetros de cable de la vía del AVE a Málaga, que Rodríguez Zapatero inauguró el domingo. Ayer también se denunció el robo de 140 metros de cable de la catenaria de la línea Madrid-Valladolid, a 6 kilómetros de la capital. Los arrestados, residentes en Osuna (Sevilla), fueron sorprendidos cuando ya habían descolgado los cables y lo metían en un vehículo. El robo obligó a reponer los cables a toda prisa, y no afectará a la inauguración. / J. Bejarano

cercanías de Barcelona, parte de él inutilizado durante larguissimas semanas a consecuencia de las obras del AVE. En opinión de los senadores es más que necesario imponer en los futuros proyectos de alta velocidad la exigencia de que los trabajos de construcción afecten mínimamente "a los servicios ferroviarios existentes, especialmente aquellos que son usados por miles de ciudadanos cada día". Si se sigue esta recomendación es más que probable que la odisea sufrida por los decenas de miles de ciudadanos afectados sea la primera y la última.

El informe de los senadores incluyen otras muchas recomendaciones más, pero estas dos referidas en concreto a los sucesos registrados en el AVE Madrid-Barcelona pueden prestar un gran servicio y quitar muchos quebraderos de cabeza a las futuras conexiones de alta velocidad. Pero existe la voluntad de que las lecciones que aún hay que escribir se extraigan de otras líneas ferroviarias y no de la que desde hace más de una década esperan los barceloneses como agua de mayo. ■

LA OBRA SE FINANCIARÁ CON EL 'MÉTODO ALEMÁN'

Acciona, Comsa y Acsa ganan la ampliación de FGC en Sabadell

Gisa ha adjudicado el proyecto por 218 millones de euros. La línea de Ferrocarrils de la Generalitat sumará cuatro nuevas estaciones y una longitud de 4,4 kilómetros.

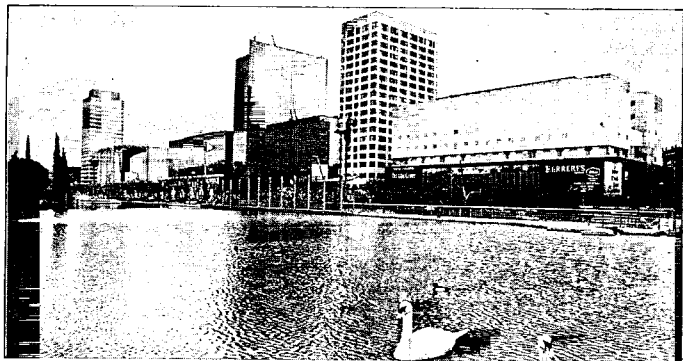
S. SABORIT/Barcelona

Acciona, Comsa y Acsa -filial de Sorigüé- se han adjudicado el último gran contrato del año del Govern. Se trata de la ampliación de la línea de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) a su paso por Sabadell (Vallès Occidental). La empresa pública Gisa adjudicó ayer las obras de construcción a la unión temporal de empresas por un importe de 218 millones de euros.

Las obras se financiarán con el *método alemán*. Este sistema implica que el Govern no pagará hasta que la línea esté finalizada, lo que obliga a las constructoras a buscar financiación bancaria para llevar adelante el proyecto. La Generalitat ya adjudicó hace un año con este

La Generalitat no pagará el coste de la nueva línea hasta que esté totalmente terminada

mismo método la ampliación de la línea de FGC en Terrassa, que se adjudicó a FCC, Copisa y OHL por 172 millones. El tripartito se ha mostrado bastante crítico con el uso del *método alemán*, que prácticamente no ha utilizado. Como contrapartida, PSC, ERC e ICV han generalizado el *peaje* en la sombra para las nuevas autovías y los derechos de super-



El Eix Macià de Sabadell acogerá una de las nuevas paradas de la línea de FGC./Elena Ramón

Metro urbano

- Con la ampliación de la línea, FGC dotará a Sabadell de un metro urbano que dará servicio a 7 millones de usuarios al año.
- Con dos tuneladoras se construirán dos túneles paralelos de 4,9 kilómetros, con cuatro estaciones y una cola de maniobras.
- La actual estación de Sabadell-Rambla se convertirá en Plaça Major y se soterrará la actual de Sabadell-Estació.
- Las nuevas paradas serán Eix Macià, Plaça Espanya, que tendrá un intercambiador con Renfe, y Ca n'Oriac.

ficie para los juzgados, prisiones y comisarías. En el último Govern de CiU, el *método alemán* se utilizó para adjudicar el túnel de Bracons y diversas obras viarias como el desdoblamiento de la carretera C-31 entre Palamós y Palafrugell.

Rivales

La oferta de Comsa, Acciona y Acsa se ha impuesto a las presentadas por otros siete consorcios en los que participaban grupos como Aldesa, Sando, Dragados, Copcisa, FCC, Sacyr, Ferrovial, OHL y Copisa.

La prolongación de la línea de FGC supondrá la construcción de un nuevo tramo subterráneo de 4,4 kilómetros de longitud y la puesta en marcha de cuatro nuevas estaciones, además de soterrar la parada de Saba-

dell-Estació. Las obras comenzarán a principios de 2008 y se prolongarán durante cuatro años.

La inversión global en la nueva línea de FGC ascenderá a 400 millones de euros. Esta cifra incluye, además del importe de adjudicación de la obra civil, el coste de instalación de las vías, catenaria, sistemas eléctricos y de seguridad y arquitectura interior de las estaciones.

La ampliación de la línea permitirá dotar a Sabadell de un metro urbano que dará servicio a siete millones de personas cada año. El nuevo trazado, que se construirá con dos tuneladoras, se iniciará en la actual estación de Sabadell-Rambla, que se convertirá en la estación Plaça Major y continuará hacia Eix Macià, Plaça Espanya y Ca n'Oriac.

AHORA MISMO

Cambio climático: derechos de emisión o licencias para matar

José Gefaell
Bloquínico

La discusión sobre cómo combatir el cambio climático y el deterioro medioambiental no debería centrarse en disyuntivas como energía nuclear sí o no, o energías tradicionales versus energías renovables. Todas las energías son necesarias. Debemos centrarnos en solucionar correctamente el problema en su origen, mediante un tratamiento eficaz de las emisiones, repercutiendo correctamente el coste económico de este tratamiento a la energía producida.

Actualmente no se cuantifica adecuadamente el coste económico del impacto medioambiental de la energía tradicional. Por ejemplo, en España el Gobierno asigna quasi-gratuitamente derechos de emisión a las eléctricas tradicionales, y por otro lado el precio de mercado de los derechos de emisión no representa el coste real del daño producido. Por tanto, no se repercute correctamente dentro de los costes de producción por kilovatio el coste de solucionar el daño causado. Se considera que no es cuantificable el coste económico del efecto invernadero y en general no damos valor económico a la "contaminación no aparente". En parte debido a esto, la producción energética tradicional (por ejemplo, por combustión de carbón u otros combustibles fósiles) es "aparentemente" más barata que la producción de energía por medios renovables (eólicos o solares).

dioambientales que reparten con criterios cuestionables y quasi-gratuitamente derechos de emisión, esto es, derechos a contaminar o "licencias para matar".

En el caso de las centrales nucleares, que no emiten dióxido de carbono a la atmósfera, el problema también son los residuos. El uranio empobrecido generado en las centrales nucleares (altamente radioactivo durante 20.000 años, un peligro continuo, incluido el terrorista) debe ser eliminado o al menos tratado más eficazmente. Se está estudiando cómo reducir la radioactividad de dichos residuos mediante bombardeo de electrones. Cualquier tratamiento eficaz de los residuos de uranio tendrá un coste económico concreto muy elevado, que debería ser repercutido en la energía nuclear producida.

Costes

Por tanto, si se repercutieran correctamente los costes del tratamiento de emisiones y residuos, el coste de las energías tradicionales sería probablemente muy superior al de las energías renovables, especialmente cuando las energías renovables alcancen un volumen de producción crítico. A largo plazo, el riesgo regulatorio de las energías renovables es posiblemente menor que el riesgo regulatorio de las energías tradicionales, porque muy probablemente la sociedad acabe cargando



Activistas se manifiestan con motivo de la celebración de la Conferencia sobre el Cambio Climático 2007 en Bali.

En realidad la contaminación no aparente sí tiene un coste, y muy elevado, que debería ser repercutido a la producción de energía tradicional. Por desgracia, cualquier repercusión de costes elevados no es políticamente correcta, porque reduce la rentabilidad empresarial o genera inflación.

La solución al cambio climático se puede resumir en un concepto genérico básico: tratamiento correcto de los residuos. En el caso del dióxido de carbono, se deberían tratar las emisiones para "secuestrar" el CO₂ mediante filtros eficaces. Otra solución sería calcular cuántas hectáreas de bosques se requieren para fijar el CO₂ producido por un determinado combustible, y obligar a quien utiliza este combustible a pagar una renta anual por la no deforestación de estas hectáreas (la renta anual a pagar debería tener un valor presente en cada momento al menos equivalente al valor de la madera). Esto además beneficiaría a países como Brasil, Indonesia, Nigeria, etc., a los que la comunidad internacional denuncia constantemente por su alarmante grado de deforestación, pero a los que nadie está dispuesto a ayudar para que no se produzca una tala masiva de sus selvas. Cualquiera de estas medidas tendrían un coste concreto que debería ser repercutido a la producción energética tradicional. No son correctas a largo plazo soluciones como las de los viejos tratados me-

esta últimas con importantes penalizaciones por contaminación. De hecho, las energías renovables no son las que están siendo subvencionadas: lo están siendo las tradicionales. Pero como la sociedad no está todavía preparada para asumir el coste real del tratamiento de residuos, asumimos la convención social de que lo que parece subvencionado son las energías renovables, no las tradicionales. En nuestro mundo antropocéntrico, nuestro estilo de vida tradicional "aparece" como lo económicamente más atractivo, cuando en realidad no lo es.

El ser humano no tendría precio como avestruz. No podemos seguir con nuestra habitual política de obviar los problemas. Debemos obligarnos como sociedad a enfrentarnos con firmeza al cambio climático y al deterioro medioambiental buscando soluciones que resuelvan de raíz el problema, mediante un tratamiento eficaz de la contaminación no aparente, de las emisiones y residuos no visibles. Por supuesto esto supondrá un mayor coste para todos, pero ninguna familia puede sostener un ritmo de vida por encima de sus posibilidades gracias a una política de no contabilizar sus gastos. Si no reconocemos los costes reales de la producción energética tradicional, la Humanidad no podrá seguir viviendo por encima de sus recursos muchos decenios más.

GRAN BARCELONA

Mercedes Benz

L'ajuntament va decidir ahir que els terrenys de la indústria a Sant Andreu acullin unes 1.500 vivendes, 1.000 d'elles protegides.



TRANSFORMACIÓ DEL CENTRE D'UNA CIUTAT DEL BARCELONÈS NORD

Badalona no preveu cap vivenda social a la reforma de Can Fradera

|| L'ajuntament, que posseeix dos terrenys davant de la plaça, ha descartat incloure-hi pisos protegits

|| El consistori aprovarà avui elevar de sis a vuit plantes l'altura dels nous edificis de la zona

DAVID PLACER
BADALONA

La reforma urbanística que redefinirà el centre de Badalona i crearà una nova plaça central a Can Fradera, a pocs metres de l'ajuntament, no contempla construir pisos de protecció oficial. Els grups polítics discutiran avui en el ple municipal la modificació del Pla General Metropolità per permetre que els edificis dels voltants de la futura plaça augmentin la seva altura de sis a vuit plantes. La reforma urbanística farà desaparèixer les petites cases de la zona i incentivarà la creació de nous blocs, però cap d'ells estarà destinat a vi-

venda protegida.

Els responsables municipals defensen l'absència de vivenda pública al nou eix de centralitat de Badalona per la falta de recursos legals per obligar els constructors a impulsar pisos socials. Segons la llei del sòl, vigent des de mitjans d'any a tot Espanya, els promotors que construeixin més d'un 15% de vivenda nova hauran de destinar un percentatge de les obres a pisos protegits. «No podem exigir vivenda social als promotors. Si tinguéssim les eines legals, ho fariem», va explicar Jordi Serra, gerent d'Urbanisme de l'ajuntament.

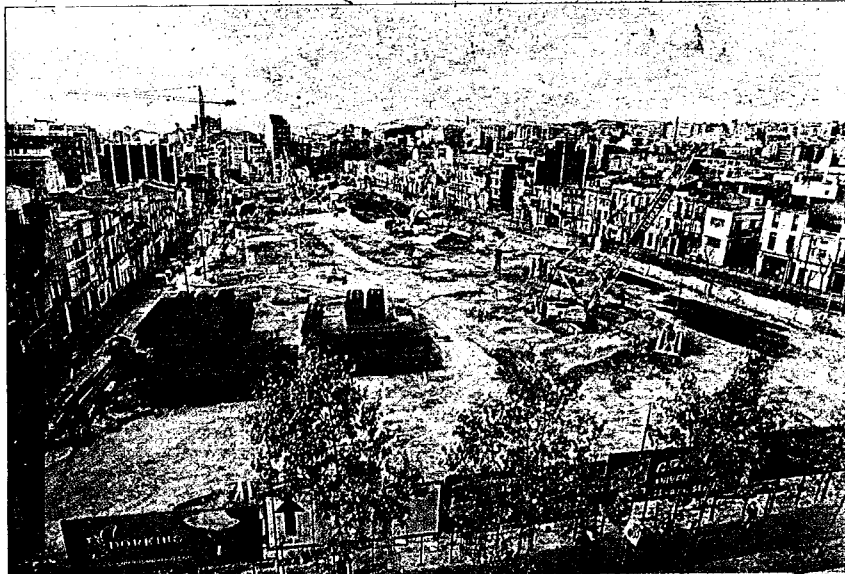
SOLARS EN CONFLICTE / Però justament al davant de la que serà la gran plaça verda de Badalona, es troben dos terrenys municipals que tampoc han estat tinguts en compte per a pisos protegits, una de les principals demandes ciutadanes, especialment entre joves i gent gran. Els responsables municipals asseguren que en aquells espais no és possible aixecar blocs independents i s'haurà de negociar el seu destí amb la resta dels propietaris.

L'ajuntament opina que l'absència de vivendes de protecció oficial a la zona no ha de ser interpretada com una falta d'interès en el tema, ja que les grans inversions en pisos protegits s'executaran en altres promocions, com per exemple la que es planifica al passeig de Sant Joan i l'autopista C31.

Carles Sagués, líder d'ICV a Badalona, creu que l'absència de pisos protegits a Can Fradera demostra que el model urbanístic és «profundament liberal i poc social». El seu partit també s'ha queixat de la falta d'un pla de protecció per als inquilins afectats. Sagués no descarta esgotar totes les vies per paraitzar el projecte.

RECLS / La reforma de Can Fradera, un dels projectes urbanístics més rellevants que afrontarà la ciutat durant els pròxims anys, ha començat a aixecar recels veïnals. El grup municipal d'Iniciativa, que va sortir del govern després de les eleccions del març, ha promogut un moviment contrari al pla.

Els antics inquilins d'aquesta zona tenen por que les reformes urbanístiques acabin per expulsar-los del barri i es vegin obligats a pagar els inacessibles lloguers de mercat. «La meua dona va néixer en aquesta



► Obres als terrenys de la gran illa del projecte de Can Fradera, a Badalona.

el model

UN FUTUR
'CENTRAL PARK'

ZONA VERDA

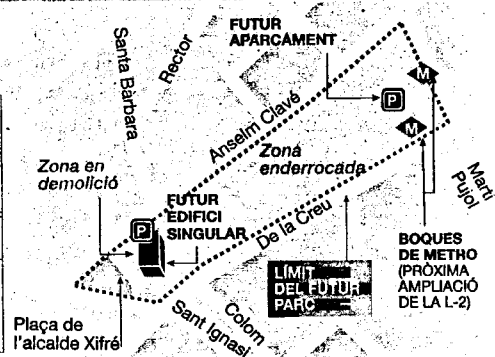
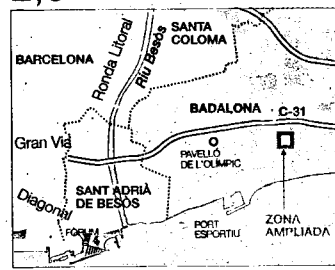
► L'ajuntament de Badalona vol que els 20.000 metres que van ser expropiats a uns 40 propietaris al centre de la ciutat siguin destinats a un espai verd. La proposta, feta pública el novembre passat, contempla la creació de dos parquings subterranis, l'arribada de la línia 2 del metro i la construcció d'un edifici singular que s'alçarà sobre la resta i albergarà equipaments municipals. El projecte vol que Can Fradera emuli el Central Park de Nova York: una gran zona verda enmig del ciment urbà.

POCA INFORMACIÓ

► Els veïns que s'oposen al pla asseguren que l'ajuntament no ha presentat propostes concretes i que només ha aportat informació verbal i documents concisos. Els responsables municipals diuen haver estat transparents i reiteren que s'han reunit en set ocasions amb les associacions de veïns i els afectats. Els instigadors del projecte han decidit que els carrers de la Creu i Anselm Clavé disposin de porxos de gran amplada. Els afectats creuen que els nous edificis no quedaran integrats.

L'ILLA DE CAN FRADERA

Superfície aproximada
2,0 hectàrees



casa mateix fa 75 anys. Vivim aquí junts des que ens vam casar. Estem molt espantats perquè si ens fan fora, no podem pagar un lloguer amb els nostres sous i no volem viure en un altre barri», explica Vicenç Ríos, de 83 anys, del carrer d'Anselm Clavé.

L'ajuntament assegura que no permetrà irregularitats urbanístiques i que oferirà de forma gratuïta els serveis jurídics municipals per defensar els inquilins, una mesura que és percebuda com a insuficient

pels futurs afectats.

L'augment de l'altura dels edificis ubicats al davant de la plaça també ha aixecat les queixes dels veïns del carrer de Museu, paral·lela a Can Fradera. Els nous blocs de pisos, que podrien arribar a vuit plantes d'altura (dues de comercials i sis de vivenda), deixaran sense llum les petites cases del carrer del darrere. «No volem ser enterrats», expressen en pancartes.

«Ens sentim desprotegits, perquè l'ajuntament ha volgut resoldre els

problemes dels afectats de forma individual. Ens donen informació in completa i no hi ha cap document rigorós que expliqui l'abast del pla», assenyala Montse Formenti, veïna del carrer de Museu, que tem la construcció d'un bloc de vuit plantes al seu pati.

Si no hi ha sorpreses, el Pla General Metropolità s'aprovarà aquesta tarda mateix durant el ple municipal, cosa que pot motivar les primeres protestes al carrer que ja han estat anunciades. ■

LA BARCELONA DEL 2011 (I 10)

La consolidació del 22@ capitalitza el futur de Sant Martí

● El districte iniciarà la reforma de la plaça de les Glòries, Can Ricart i l'Escocesa

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

La profunda transformació del Poblenou industrial seguirà capitalitzant el mandat al districte de Sant Martí. Un projecte a llarg termini que entre els anys 2008 i 2011 es consolidarà de forma definitiva, tant en l'assentament de noves empreses al 22@ com en la construcció de vivendes i equipaments a la zona i el seu entorn.

Aquest és un dels punts bàsics del pla d'actuació del districte (PAD), aprovat amb els vots favorables de la majoria que formen el PSC i ICV-EUIA (11 de 21 consellers), l'abstenció d'ERC i el rebuig de CiU i el PP. De fet, el Poblenou és el barri que concentra més actuacions (32), entre les quals destaca l'acabament de la reforma de Can Saladrigues per albergar el museu de la història obre-

ra i fabrils de l'antic *Manchester català*, una biblioteca i un centre d'imatgeria.

MÉS EQUIPAMENTS / L'equip de govern dirigit pel veterà Francesc Nuvàez (PSC) preveu la creació de diferents equipaments al Poblenou com ara un centre de barri i un casal per a gent gran a l'illa de Diagonal-Bac de Roda, una escola d'adults, un centre d'atenció primària (CAP), l'ampliació del Centre Esportiu de la Mar Bella i parquings als carrers de Ramon Turró, la Llacuna i la Rambla Jove. A nivell urbanístic també es planteja la reurbanització de la Rambla del Poblenou, entre el passatge de Calvell i el carrer de Taulat, la redacció d'un pla de protecció del casc antic del barri, així com continuar amb la recuperació de les illes interiors.

Fora del Poblenou, destaca la reforma de la plaça de les Glòries i el seu entorn (en què també participa el fronterer Eixample) i els projectes de rehabilitació dels antics recintes fabrils de Can Ricart i l'Escocesa, en què es construiran pisos i equipaments. ■

