



RECULL DE PREMSA  
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT  
Data:28-12-2007

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - [www.catpress.cat](http://www.catpress.cat) - [comunicacio@catpress.cat](mailto:comunicacio@catpress.cat)

## INFRAESTRUCTURAS

# Fomento 'pasa' de explicar a sus socios el retraso del túnel del AVE



JON NAZCA / REUTERS

**Retrasos.** En la estación del AVE de Málaga se volvieron a vivir ayer dos nuevos retrasos, de 40 minutos y de casi una hora. La compañía devolvió el importe a los viajeros que iban a Madrid

## La reunión del consorcio de alta velocidad no aclara por qué se deja de adjudicar el tramo Sants-Sagrera

**FRANCESC PEIRÓ**  
Barcelona

Más de una hora de conversación la resumió el conseller Joaquim Nadal con una frase: "Todo es posible y nada está dicho". El Ministerio de Fomento *pasó* ayer de explicar a la Generalitat y al Ayuntamiento las razones por las que aún no se ha adjudicado el túnel del AVE por el centro.

"El secretario de Estado ha tomado nota". Es otra de las frases que Nadal pronunció tras la reunión del consorcio Barcelona Alta Velocitat que se celebró por la tarde en la Delegación del Gobierno a petición del alcalde Jordi Hereu. Según el conseller, el *oído barra* de Victor Morlán se refería a la insistente petición que las dos administraciones catalanas formularon para que se resolviera el único trámite que queda para iniciar los trabajos de perforación entre Sants y Sagrera. El cuarto teniente de alcalde, Ramón García Bragado, insistió en que "no ha habido una explicación específica".

Tras la licitación realizada en ju-

lio, el concurso debía resolverse el pasado octubre. Este miércoles, por tercer mes consecutivo, Adif, ente empresarial de Fomento que gestiona la implantación del AVE, volvió a dejar de lado esta cuestión.

Horas antes de la reunión de Barcelona, la ministra Magdalena Álvarez ya advirtió en unas declaraciones radiofónicas que no hay prisas, que se está acometiendo una gran reforma ferroviaria y que decisiones complejas, como la conexión entre Sants y Sagrera, requieren el acuer-

do de todos. Álvarez aludió en concreto a PP y CiU, que ocupaban los gobiernos de España y de Catalunya cuando se acordó la entrada del tren veloz por Sants: "Son los primeros que han echado a correr al primer problema". Hereu le contestó, al rato, que el túnel se ha de hacer con el máximo de garantías, pero que se ha de adjudicar sin más demora.

Concluido el encuentro del consorcio, Nadal aventuró que fue "una decisión coyuntural" la que provocó el primer aplazamiento, el que se registró a los pocos días de que quedará cortada la línea del Garraf de cercanías por el efecto de las obras del AVE. "Por la argumentación que Fomento ha hecho ante la Audiencia Nacional al recurso planteado contra el túnel (por la Sagrada Família y una plataforma vecinal) y por todos los trámites se concluye que para el Gobierno el túnel debe hacerse".

En la reunión, la *parte catalana* pidió, además, tener mayor protagonismo en la gestión y en la toma de decisiones de esta obra. Dijeron que Morlán también había tomado nota. Nadal y García Bragado, sin embargo, no pudieron apuntar nada sobre la fecha de llegada del AVE. La perforación va bien, les explicaron, pero Fomento no se arriesga a jugar a un número, a una fecha. Sería hablar por hablar, para no decir nada, según el conseller Nadal.●

### EL PROYECTO

#### ICV diseña sus cercanías

■ La próxima legislatura, señaló el ecosocialista Joan Herrera, ha de ser la del tren convencional. Herrera presentó ayer el plan ferroviario 2014 de ICV, un plan que con una inversión de 7.095 millones, un 21,4% del total previsto en el Estatut para infraestructuras -equivalente al AVE Madrid/Barcelona- se puede hacer una gran red de cercanías, con 16 líneas, incluidas las de Girona, Tarragona y Lleida.

## cultura

## Arquitectos españoles en el desierto

Varios estudios realizan proyectos colosales en Libia y el golfo Pérsico

ANATXU ZABALBEASCOA  
Madrid

Entre las arenas de los desiertos cercanos a Dubai y Libia crece un nuevo mundo, un mundo arquitectónico de otra era, aunque real. Un planeta en el que, al margen de la popularidad de las firmas-estrella, cuentan, también, las propuestas. Y es esa atención al proyecto, por encima de su autor, lo que ha abierto la puerta a varios estudios españoles.

En opinión del cordobés Rafael de la Hoz, autor del Distrito C de Telefónica en Madrid y de un proyecto de nueve torres residenciales de 20 plantas cada una al sur de Dubai, ha sido Internet lo que ha hecho posible que ellos trabajen en el desierto. "La información que circula por Internet está transformando el mundo. Gracias a ella, nos invitaron a participar en concursos en Dubai. Y aunque no ganamos los primeros, conocimos a gente. Pusimos un primer pie".

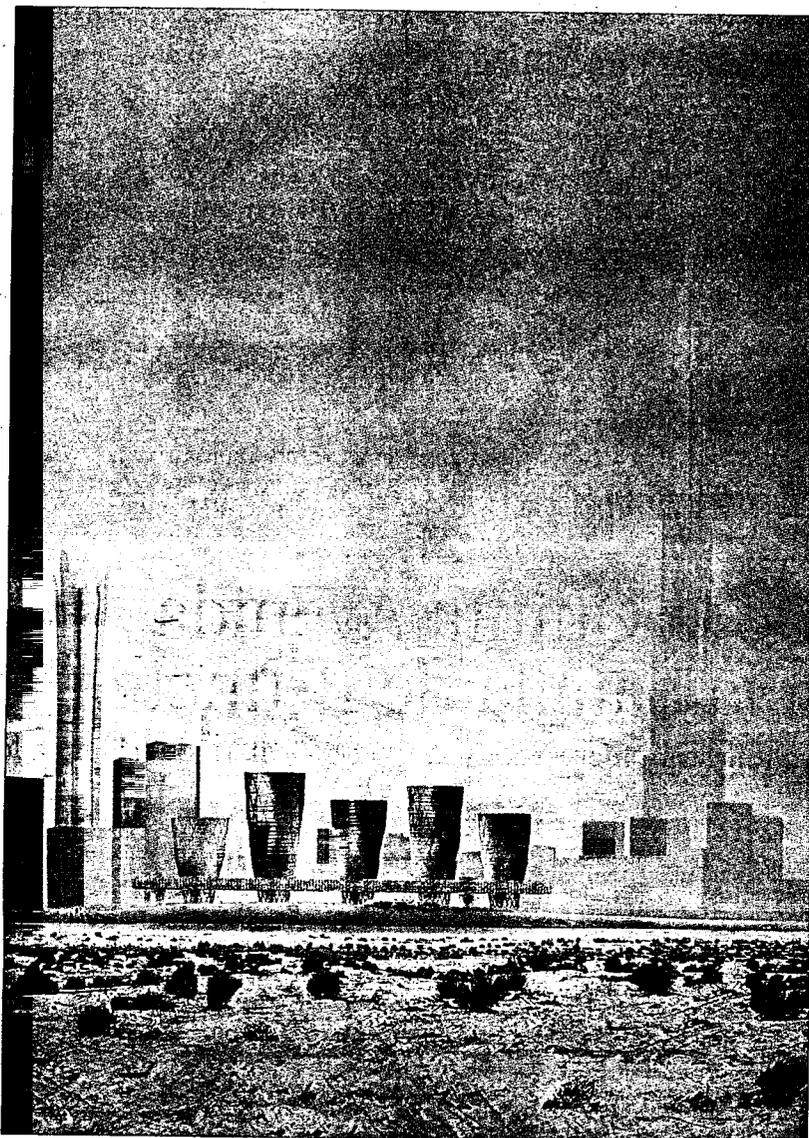
Ese pie ha dado sus frutos. Pero no ha sido fácil. Asociado con el Estudio Lamela, coautor con Richard Rogers de la T-4 de Barajas, "para no arruinarnos en la aventura del desierto". De la Hoz diseñó un rascacielos y la sede del Banco Islámico en Abu Dabi. Pero aquello no cuajó. Explica que Dubai pertenece sólo a unas familias. "Ellos encargan diseños. Y luego con las imágenes y los nombres salen al mundo a buscar inversores. Eso hace que haya mucha gente con proyectos en Dubai. Los habrá visto: se los están ofreciendo a Zaha Hadid o a Alejandro Zaera, pero de todo eso se construye muy poco".

De la Hoz y Lamela admiten que construir allí es un reto. Pero el cordobés no se engaña: "Es una arquitectura de fachada. Dubai es el país de la imagen, y así no es fácil hacer arquitectura".

Es cierto que Alejandro Zaera diseñó un conjunto de torres en Dubai. También que todavía no ha cuajado ningún proyecto. Así, lo que justifica la implicación en Dubai de los arquitectos más famosos del mundo es tan sencillo como antiguo: el dinero. Dubai es hoy territorio globalizado. Sus hoteles de siete estrellas han desbancado la idea del confort occidental. Por eso aunque Zaera opine que "entre Dubai y Corea es más lo común que lo distinto", a Dubai ya no le interesa ser igual. Necesita ser mejor.

"Los concursos están muy bien organizados. Son generosos con los honorarios y estrictos con los jurados. Eso sí, son terriblemente exigentes con los plazos", explica Ramón Vilalta de RCR, uno de los despachos españoles (de Olot, Girona) que más atención internacional suscita.

Esa peculiaridad ha hecho que estos proyectistas defendiesen la necesidad de conocer el lugar y de tener las obras cerca. Hasta ahora. Rechazaron invita-



Proyecto de la firma española RCR en Dubai, con el edificio Burj Dubai (el más alto del mundo) al fondo.

## Un gueto para los Midas de hoy

Dubai es hoy un desierto enmascarado de urbe cosmopolita y convertido en reclamo para los turistas más ricos del mundo, que acuden en busca de sensaciones fuertes y de visiones de otra era. Todo lo que allí se cuece se está levantando con recursos contemporáneos: velocidad de vértigo y un estratégico manejo de la curiosidad.

Así, los más poderosos viajeros de todo el planeta viajan allí para comprobar cómo la ciudad se impone al desierto en un gueto exótico diseñado para ellos. Un exclusivo grano de arena entre miles de millones de vulgares granos de arena. De los 160 rascacielos que hoy dibujan su skyline, en el año 2000 sólo existían tres. No

sorprende que, entre el 80% de los extranjeros que componen su población, más de la mitad sean obreros de la construcción. En ese marco chocante, global y cosmopolita, se ha levantado el Burj Dubai, el rascacielos más alto del mundo, que con sus 959 metros de altura supera en más del 40% a su predecesor en Taipei.

El coloso lo firma el estudio norteamericano SOM, autor de la Sears Tower de Chicago, que ocupó el primer puesto entre los altos durante muchos años. Hoy Dubai es la cima del mundo. En altura y en un tipo de ambición muy primitiva fascinada por los récords. Como ocurre con algunos clubes de fútbol, también hay ciudades que parecen cre-

cer a golpe de talonario. Y aunque los jugadores galácticos eran, hasta hace poco, los arquitectos, parece que las cosas están cambiando.

El director de ACXT, la rama arquitectónica de la legendaria Ingeniería Idom, que levantó, por ejemplo, el Museo Guggenheim, apunta que hoy ciertos arquitectos españoles son auténticos sinónimos de solvencia profesional: "Nos asocian a Europa y aunque en Libia habían trabajado ya arquitectos ingleses, nosotros podemos mejorar los plazos de entrega". Con la mayoría de infraestructuras por hacer, en Libia el reto de esta empresa cooperativa española consiste, literalmente, en construir en el desierto.

ciones a construir en China, pero la aventura del desierto les ha convencido. Lo viven, sin duda alguna, como el mayor reto de su carrera. En el concurso para levantar un Centro de la Creatividad, "para empresas y gente con talento", desbancaron a la japonesa Kazuyo Sejima y a los suizos Herzog & De Meuron. Idearon un conjunto de cinco edificios emblemáticos "que hablan con el paisaje".

El 13 de enero regresarán a Dubai y en seis meses deberán entregar el proyecto que crecerá cerca del Burj Dubai. "Los plazos son una locura. Quieren tenerlo construido todo en 2010", apunta Vilalta, "pero la experiencia es de película". De película.

## El estudio coruñés A-cero construirá siete torres en Madinat-al-Arab

Susperregui: "En Libia, la modernización está por hacer"

Lamela: "Dubai es el país de la imagen, una arquitectura de fachada"

Los planos del estudio coruñés A-cero para levantar un espectacular conjunto de siete torres en Madinat Al Arab, en la Costa de Dubai, también han sido aprobados, asegura Joaquín Torres, director de la firma. Pasar de diseñar viviendas unifamiliares a construir "dos rascacielos gigantes arrodillados frente al mar", ciertamente no ocurre todos los días.

Los contratos detallan escrupulosamente, a la americana, cada plazo de entrega. Jesús María Susperregui, director del estudio de arquitectura ACXT, cree que es esa capacidad de respuesta lo que ha llevado a su despacho a construir algunas de las infraestructuras de un país relativamente cercano a los Emiratos, Libia. Allí la historia es otra. "Toda la modernización está por hacer".

De momento, Susperregui y los más de 70 arquitectos de su empresa están levantando dos universidades, una en Trípoli y la otra en Misrata. "Nos vinieron a buscar los norteamericanos, que son los que en realidad actúan de intermediarios y realizan la gestión de los proyectos", apunta.

EL PAÍS.COM

Fotogalería

Vea más imágenes de proyectos españoles en Libia y en Dubai

# Los visados para la construcción de nuevas viviendas caen a un ritmo del 23% en 2007

Las autorizaciones de obra nueva para uso residencial bajan hasta las 574.294 unidades en los diez primeros meses del año.

MANUEL LLAMAS, Madrid

Los visados autorizados de obra nueva para uso residencial alcanzaron las 574.294 unidades en los diez primeros meses del año, lo que supone un descenso del 23,2% con respecto al mismo periodo de 2006, según los datos del Colegio de Arquitectos que publicó ayer el Ministerio de Fomento.

Tal reducción se debe, sobre todo, a la fuerte caída que experimentaron los visados para la construcción de viviendas unifamiliares, que se aproxima al 40%, al situarse en 88.250 unidades. Muy lejos de las 146.733 registradas en los diez primeros meses del pasado año.

Por su parte, los visados para la construcción de inmuebles en bloque bajaron un 19,2%, hasta los 485.868, con respecto al mismo periodo del pasado ejercicio. En comparación con los datos registrados en octubre de 2006, la desaceleración que está expe-

rimiendo la proyección de nuevas viviendas el presente ejercicio es aún mayor: la caída de certificados para obra residencial se situó en el 32%, ya que el pasado mes de octubre tan sólo se registraron un total de 47.317 visados, frente a las 69.985 unidades registradas en el mismo mes de 2006. En este sentido, el mayor des-

**Los certificados para construir viviendas unifamiliares sufren una caída del 40% con respecto a 2006**

censo se produjo igualmente en la construcción de viviendas unifamiliares (33,2%), con 7496 visados, frente a los inmuebles en bloque (con una reducción del 32,2%), hasta un total de 39.819 certificados.

De este modo, el volumen de visados de obra nueva que está registrando 2007 se sitúa por debajo de la cifra alcan-

zada en 2006, en donde se visaron un total de 865.561 viviendas nuevas. Por su parte, los inmuebles familiares en bloque presentaron en octubre una superficie media de 97,8 metros cuadrados, frente a los 99,9 del mismo mes del pasado año.

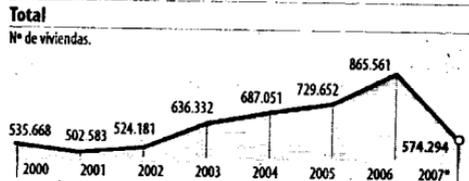
**"Ajuste suave"**

La ministra de Vivienda, Carme Chacón, afirmó ayer que el descenso del 20% en el volumen de visados de obra nueva "tiene que ver", al igual que el menor crecimiento de los precios, con un "ajuste suave y moderado" del mercado residencial. Chacón lanzó un mensaje de tranquilidad sobre los posibles impactos que se deriven de la desaceleración inmobiliaria.

Así, la ministra señaló que las comunidades autónomas, que son las "más afectadas" en estos casos, "están recomponiendo sus expectativas presupuestarias" para adaptarse a la nueva situación.

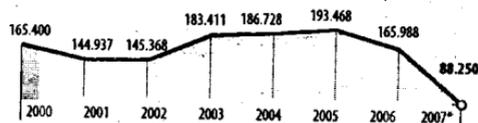
## Visados de obra nueva

\*Hasta octubre



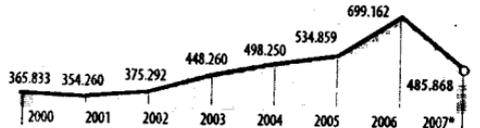
## Unifamiliar

Nº de viviendas.



## En bloque

Nº de viviendas.



FUENTE: Ministerio de Fomento

EXPANSIÓN

Los visados de obra residencial bajaron un 32% en octubre con respecto al mismo mes de 2006

Las CCAA recalculan sus presupuestos por la desaceleración inmobiliaria, según la ministra de Vivienda

# Foment manté l'adjudicació del túnel Sants-Sagrera en suspens

|| Nadal diu que no hi ha problemes tècnics i que prendre la decisió és una qüestió «d'oportunitat»

|| El ministeri tampoc contesta la reivindicació municipal de participar en la gestió de les obres

RAMON COMORERA  
BARCELONA

Les setmanes cauen i algunes incògnites bàsiques sobre el pas de l'AVE per Barcelona es mantenen. El Ministeri de Foment va tornar a sentir ahir a la Delegació del Govern les reclamacions del conseller Joaquim Nadal i del tinent d'alcalde Garcia-Bragado perquè s'adjudiqui ja el túnel Sants-Sagrera. La decisió s'ha ajornat en les tres reunions mensuals celebrades pel gestor d'infraestructures Adif després del fiasco de Rodalies i dels Ferrocarrils a Bellvitge el 17 d'octubre. Foment no va parlar després de la reunió del Consorci Alta Velocitat Barcelona, però Nadal sí que ho va fer per dir que «no hi ha problemes tècnics» amb l'obra i que el retard «probablement és una qüestió d'oportunitat».

Dels molts i greus problemes que en els últims mesos els han caigut a sobre a la ministra Magdalena Álvarez i al seu secretari d'Estat, Víctor Morlán, instal·lat a Barcelona per veure'ls més de prop, encara en queden diversos per resoldre. A aquests problemes s'havia de referir Nadal amb la seva resposta, per compte del ministeri, sobre l'aturada del túnel sota l'Eixample. «Foment és qui licita i adjudica», es va cuidar de matisar, i espera l'ocasió propícia per a això.

**FERROCARRILS, AL FEBRER /** Rodalies funciona, però els Ferrocarrils de la Generalitat no, perquè encara tenen trencat el túnel al Gornal a causa de les matusseres obres de l'alta velocitat. Nadal va explicar que es mantenia la data del 26 de febrer per reobrir la línia del Baix Llobregat i que «en qualsevol cas l'AVE no arribarà a Sants abans d'aquella data». Afegint-se a la inconcreció en que l'Estat manté ara tot el que es refereix a la nova línia, «per no tornar-se a equivocar», el conseller va afegir en to solemne i enigmàtic alhora: «Tot és possible i res està dit».

La reunió extraordinària del consorci, format per Foment, que presideix, la Conselleria d'Obres Públiques i l'ajuntament, l'havien demanat insistentment en les últimes setmanes les institucions catalanes. Volien parlar del túnel que no arriba, però també, i de forma especial, de la seva participació en la gestió d'unes obres que entre el tram

**EL CALENDARI DE L'AVE FINS ARA**

<p><b>TÚNEL SANTS-SAGRERA</b></p> <p>INVERSIÓ <b>246 MILIONS D'EUROS</b></p> <p>LICITACIÓ DE LES OBRES: <b>27 DE JULIOL</b></p> <p>OBERTURA DE LES OBRES: <b>25 D'AGOST</b></p> <p>LONGITUD <b>5,6 QUILOMETRES</b></p>	<p><b>Ajornada tres vegades l'adjudicació de les obres pel consell d'administració d'Adif:</b></p> <p><b>26 D'OCTUBRE</b></p> <p><b>30 DE NOVEMBRE</b></p> <p><b>26 DE DESEMBRE</b></p>
--	---

**ESTACIÓ DE SANTS**

INVERSIÓ  
**276 MILIONS D'EUROS**

LICITACIÓ DE LES OBRES:  
**11 DE DESEMBRE**

LONGITUD  
**2,6 QUILOMETRES**

**SAGRERA-NUS DE LA TRINITAT**

INVERSIÓ  
**276 MILIONS D'EUROS**

LICITACIÓ DE LES OBRES:  
**11 DE DESEMBRE**

LONGITUD  
**2,6 QUILOMETRES**



▶▶ Esplanada de l'antiga estació de mercaderies de Sagrera amb totes les construccions ja enderrocades, ahir.

## la xifra 7,5 MILIONS EN PASSOS DE VIANANTS

▶▶ Adif va aprovar ahir invertir 7,5 milions d'euros en la xarxa de Rodalies barcelonina, concretament en la construcció de passos de vianants inferiors o superiors a les estacions de Castelldefels, Castelldefels-Platja, Vilanova i la Geltrú, Montcada-Santa Maria i Barberà del Vallès.

▶▶ La pressió dels passos entre andanes a nivell de vies té com a finalitat incrementar la seguretat dels viatgers. Els treballs s'aprofitaran per adaptar les estacions a les persones amb mobilitat reduïda suprimint barreres arquitectòniques i instal·lant ascensors.

Sants-Sagrera i Sagrera-nus de la Trinitat tindran un gran impacte sobre la ciutat.

Garcia-Bragado va entregar a Morlán la proposta «formal i concreta» perquè l'ajuntament estigui present en els òrgans que dirigiran els futurs treballs de l'AVE de punta a punta de Barcelona. «Per fer un seguiment eficient de les obres i poder donar explicacions als ciutadans l'ajuntament necessita informació concreta i específica», va proclamar

el tinent d'alcalde. Amb aspecte seriós davant la posició de Foment, el mateix de Nadal poc abans, va afegir: «El ministeri coneix de sobres la nostra opinió. Són ells els que han de prendre la decisió».

**COMPETÈNCIES /** Quan a mitjans de novembre, el conseller va reclamar públicament que la Generalitat i l'ajuntament participin en les obres del túnel per evitar «dubtes», petició que l'alcalde Jordi Hereu ha reiterat diverses vegades, l'última ahir mateix. Foment no es va donar per al·ludit. Cada Administració té les seves competències a veure a dir.

Hereu va ser especialment clar en les seves declaracions d'ahir a l'obrir el Festival de la Infància: «ja s'ha perdut massa temps. El túnel s'ha d'adjudicar com més aviat millor. És fonamental. No hem de demorar la connexió de les dues grans estacions intermodals». Pel que es va sentir a la tarda, no sembla que la posició de Foment hagi variat.

Nadal i Garcia-Bragado van confirmar que les obres en el tram de l'Hospitalet a Sants avancen a bon ritme i que el túnel, excavat amb sistemes diferents segons els sectors, ja es pot recórrer a peu en tota la seva longitud. No obstant, en els dos punts crítics, sota la galeria trencada dels Ferrocarrils al Gornal i sota la Ronda del Mig, al límit de l'Hospitalet i Barcelona, el pas és encara molt petit i es treballa per perforar-lo en tot el seu diàmetre. ■

Construcció de l'alta velocitat ▶ Els terminis

Pàgines 30 i 31 &lt;&lt; &gt;&gt;

# Álvarez assegura que l'AVE a BCN serà realitat «de seguida»

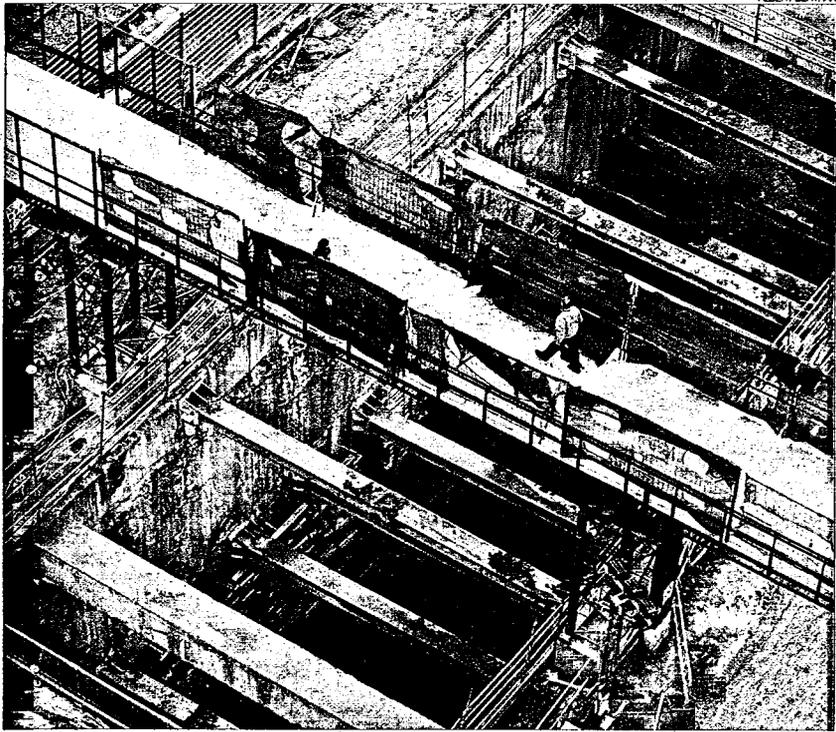
▶ La ministra afirma que l'arribada a Sants serà «aviat, les coses van molt bé»

▶ En la declaració apunta que els trens entraran a la ciutat abans de les generals

JUAN RUIZ SIERRA  
MADRID

**D**es que es va veure obligat a abandonar la idea que el 21 de desembre l'alta velocitat arribaria a Barcelona, les noves promeses de l'Executiu acostumen a caracteritzar-se per la seva inconcreció. Després del fracàs d'una data precisa, no està disposat a tornar a agafar-se els dits. Però cada dia que passa, la intenció governamental que l'AVE entri a l'estació de Sants abans de la celebració de les eleccions generals, tal com va avançar aquest diari dilluns passat, sembla més refermada. Així, dins de la indefinició regnant, la titular de Foment, Magdalena Álvarez, va oferir ahir mostres d'optimisme en aquest sentit. L'anomenat tren del segle XXI es podrà veure a Barcelona, la dotzena capital de província a rebre'l, «de seguida, molt aviat», perquè, va continuar la ministra, «les coses van molt bé».

Encara que Álvarez no va donar més detalls, aquestes declaracions serien una peça més dins de l'engranatge posat en marxa pel Govern des que, diumenge passat, durant la inauguració de l'AVE a Màlaga, la ciutat natal de la ministra, el president José Luis Rodríguez Zapatero digués que «Espanya tindrà 700 quilòmetres d'AVE abans del final de la legislatura». El cap de l'Executiu no va dir expressament que l'alta velocitat seria a la capital catalana abans del 9 de març vinent, dia dels



▶ Reparació de les filtracions que van causar els esvorancs de BellMtg, la setmana passada.

comicis, però les seves paraules van constituir un anunci implícit en tota regla: per arribar a aquests 700 quilòmetres d'alta velocitat, només falten els 90 que van de Tarragona a Barcelona.

**ENDARRERIMENTS JUSTIFICATS** / La ministra va desplegar a Madrid el seu entusiasme sobre l'AVE a Barcelona, durant una visita a les obres d'un tren de Rodalies que unirà l'estació de Chamartín amb la T-4 de l'aeroport de Barajas. Allà, Álvarez va justificar els endarreriments registrats

durant els primers dies de funcionament de l'alta velocitat a Valladolid i Màlaga –de fins a dues hores en el cas de la ciutat andalusa i de 40 minuts en el de la castellana– com a «desajustos propis al posar en servei una gran infraestructura molt complexa». La titular de Foment també va exhibir el seu optimisme sobre la solució d'aquests problemes: «Els sistemes informàtics no acaben de donar el servei perfecte, però ara es van ajustant. Ja veuran com molt aviat no es produiran aquests desajustos». ■

## ICV proposa que hi hagi 16 línies de tren convencional

▶ Aposten per invertir 7.095 milions d'euros fins a l'any 2014

CRISTINA BUESA  
BARCELONA

Que ICV és una ferma defensora del tren convencional en detriment de l'alta velocitat és una postura de sobres coneguda, però ahir van voler demostrar amb un elaborat pla ferroviari com i on invertir en la xarxa perquè les Rodalies deixin de ser un problema. Es tracta de millorar un sistema on en alguns punts ja existeix la infraestructura, crear-la en

d'altres, comprar trens per millorar freqüències i aconseguir fins a 16 línies. Tot això dins d'un horitzó pròxim, el 2014, i amb un pressupost estimat de 7.095 milions d'euros.

El diputat al Congrés Joan Herre-  
ra va insistir en el seu assetjament a l'AVE i va tornar a reclamar que s'aturin les obres que estan en marxa per a aquest nou transport abans que s'actualitzi l'actual xarxa amb un pla de xoc. Per posar un exemple, el cost del pla d'ICV representaria el mateix que el de la línia d'alta velocitat entre Barcelona i Madrid. I, segons els ecosocialistes, el 97% dels

viatgers es desplacen en tren convencional.

L'adquisició de 200 nous trens es destinaria a Rodalies però també a la mitjana distància, en serveis com els Intercity o Catalunya Exprés. Es desdoblarien les línies C1 i C2 o se'n prolongarien altres com la C3. També es construirien línies de tramvia a les àrees metropolitanes de Girona o Tarragona.

**DOS TÚNELS MÉS** / Per descongestionar la xarxa de Barcelona, es construiria un tercer túnel sota la capital catalana (diferent del projectat entre Sants i Sagrera). Una altra de les novetats del pla és crear un altre túnel que travessés el turó de Montcada per crear un ramal entre aquest municipi i Cerdanyola que alliberi espai de Rodalies. ■



**BOSC DE L'ARBRE**  
UN ARBRE PER A  
DE LA PERSONA

*Un bosc d'alzines, als  
on l'urna biodegradable descansa  
en el moment de  
que creixerà alhora que*

Demani el full i les  
**Trequi al 91**  
(Ho cobren per correu ordinari)

**SERVEIS FUNERARIS INTEGRALS**

**DEFUNCIONS I CERIMONIES**

**T. BONDA DE DALT, BARCELONA**  
Ramoneda Breda Lluïslles, de 04 anys, a les 09:30  
hores. Sagrera Ravencós i Mayordomo, de 86  
anys, a les 10:30 hores.

**T. L'HOSPITALET GRAN VIA**  
Marta Freixas Ballejo, de 81 anys, a les 12:30  
hores. Dolores Glorià Cazorla, de 84 anys, a les  
10:00 hores. Salvador Martín Martínez, de 53  
anys, a les 09:45 hores. Pilar Ortega Faceras, de  
79 anys, a les 09:00 hores.

**T. VILANOVA I LA GELTRÚ**  
Antonio Jerez Soler, de 59 anys, a les 09:30 hores.

**902 230 238 (24h.)**  
www.serveisfunerarisintegrals.com