



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:22-1-08

Elaborat per  serveis de comunicació

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

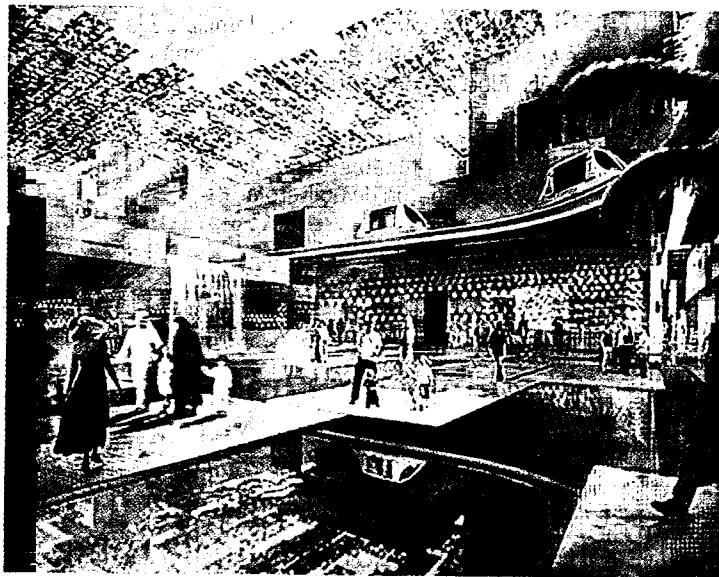
Los Emiratos Árabes Unidos presentan el proyecto de una ciudad abastecida con energías limpias para 50.000 habitantes

Foster diseña una ciudad sin coches

ABU DABI Agencias

En una zona llena de piedras y polvo en uno de los ecosistemas más duros del planeta, los Emiratos Árabes Unidos están a punto de construir la que ha sido descrita como la primera ciudad sostenible del mundo. Diseñada por el arquitecto británico Norman Foster, Masdar —“fuente”, en árabe— será una ciudad para 50.000 personas y 1.500 empresas. No tendrá automóviles y se abastecerá de energía renovable (la mayor parte de ella solar).

“Se trata de un proyecto extremadamente ambicioso”, declaró Gerard Evenden, uno de los principales socios de Foster, cuyo equipo lleva trabajando desde hace nueve meses en el proyecto de diseñar una ciudad con un balance neutro de carbono. Los edificios se agruparán en un recinto amurallado y se enfriarán mediante torres de viento que recogerán la brisa y filtrarán el aire caliente.



Una ciudad para las personas. Norman Foster ha esbozado una ciudad pensada para los peatones y con vehículos que no usan combustibles fósiles

Las construcciones no tendrán más de cinco pisos de altura, y la mayoría de las calles sólo tendrán tres metros de ancho y setenta metros de largo, y estarán rematadas con plazas y fuentes. Los ciudadanos no tendrán el

transporte público a más de 200 metros de su casa.

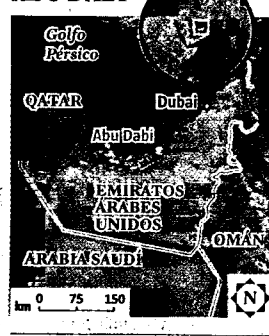
El objetivo será reducir al mínimo la cantidad de energía necesaria y por eso se concederá gran protagonismo a la energía solar, entre otras fuentes. Está

previsto construir una gran planta solar fotovoltaica, y además se empleará energía termosolar, eólica y la generada por residuos urbanos.

Quienes vivan o trabajen en tres niveles diferentes. Una línea férrea unirá Masdar con Abu Dabi (capital de Emiratos Árabes Unidos); un segundo nivel está reservado para los peatones, y un tercero para pequeños vehículos que, a modo de taxis sin conductor, se moverán sobre discos magnéticos, siguiendo el modelo de nuevas tecnologías de transporte más avanzadas.

Se desconoce el coste total de la nueva ciudad o la forma en que se organizará socialmente, aunque ayer se supo que invertirán 15.000 millones de dólares en una primera fase del proyecto, concretamente en la construcción de la planta de hidrógeno más grande del mundo. El dinero no parece, pues, que vaya a ser un problema, pues Abu Dabi rivaliza con el vecino Dubai en ser la capital más des-

ABU DABI



FUENTE: Google Earth

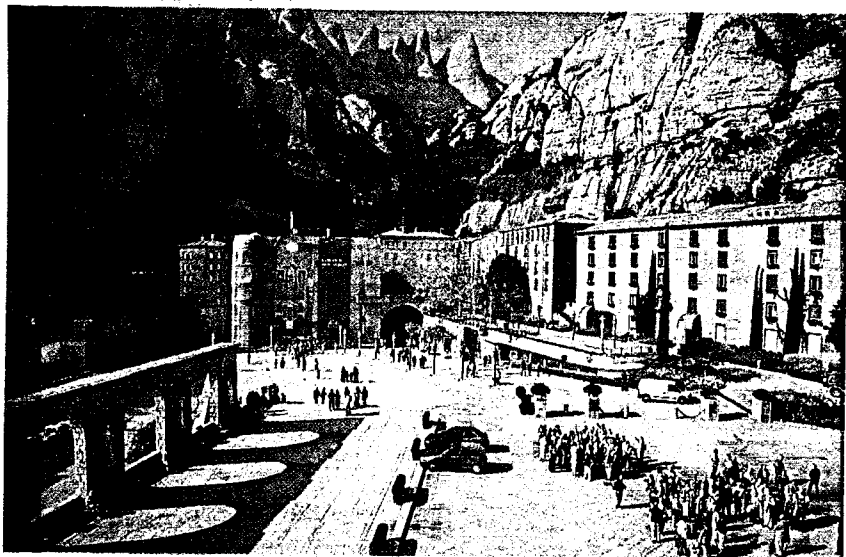
LA VANGUARDIA

Los críticos dicen que todo es un lavado de imagen para la capital de la extracción de petróleo

lunbrante del Golfo. Los 420.000 habitantes de la ciudad más rica del mundo son los que más emisiones de dióxido de carbono per cápita generan en el mundo. Por eso, los críticos con el proyecto dicen que todo es un lavado de imagen para la capital de la extracción de petróleo. ●

URBANISMO

Montserrat renueva las plazas de la basílica



ROSER VILALLONCA

Las explanadas necesitaban ser renovadas con urgencia ya que su estado presentaba deficiencias

La inversión total, de 5,5 millones de euros, corre a cargo del Ministerio de la Vivienda

JORDI BORDAS
Barcelona

La gran explanada que se encuentra frente a la basílica de Montserrat y las dos plazas adyacentes, de menores dimensiones, serán renovadas y apuntaladas gracias al convenio firmado ayer por la mañana por la ministra de la Vivienda, Carme Chacón, el abad del monasterio, Josep Maria Soler, y el presidente del Patronat de la Muntanya de Montserrat, Jordi López Camps.

En su primera fase, las obras consistirán en el refuerzo estructural de la plaza de Santa Maria y su impermeabilización. En una etapa posterior, se procederá a la colocación de los pavimentos y las gradas de piedra natural del conjunto en las tres plazas. El proyecto finalizará con el acaba-

do de la calle de acceso a la basílica de Montserrat.

Para que estos trabajos puedan iniciarse lo antes posible y terminen en un plazo aceptable de tiempo, los técnicos están revisando ya los primeros informes para evaluar en qué estado se encuentran las infraestructuras de las tres plazas. "No sabemos con qué nos vamos a encontrar cuando levantemos el subsuelo", explicaron a *La Vanguardia* portavoces oficiales del ministerio. "Igno-

Las obras no interrumpirán la actividad religiosa ni el acceso de los fieles a la basílica

ramos cuál es su estado, y eso es básico porque nuestro objetivo no es sólo sustituir el asfalto y el pavimento de las plazas, sino reformarlas y rehabilitarlas para garantizar su continuidad".

El segundo gran eje de actua-

ción es que las obras no lleguen a paralizar la actividad religiosa de la basílica ni impidan el acceso a los miles de visitantes —dos millones el año pasado— que recibe el templo. "Siempre habrá un camino abierto, explicaron los mismos portavoces, para que los fieles entren y salgan del recinto religioso".

Ni el ministerio ni los representantes de la basílica se han arriesgado a fijar un plazo de ejecución de las obras. Ni siquiera de forma aproximada. Cada una de las partes justifica su indeterminación en el hecho de que se desconoce en qué estado están las partes más ocultas de las plazas. "Y sin este dictamen, no es posible establecer cuándo finalizarán".

La comunidad benedictina que rige los destinos de la basílica había planteado la necesidad de arreglar esta zona, que se había ido degradando de forma casi alarmante en los últimos tiempos, hace ya años. De hecho, el proyecto general se había iniciado en el 2000 pero, desde entonces, apenas había avanzado.

Finalmente, ahora, el Ministerio de la Vivienda ha desencallado la situación con una inversión de 5,5 millones de euros. Este dinero forma parte de los fondos que este departamento tiene para recuperar patrimonio monumental y, más concretamente, arte religioso. Circunstancias que se cumplen en el caso de Montserrat.

Paralelamente a esta inversión, Vivienda ha destinado cerca de 34 millones de euros a 16 proyectos que se están llevando a cabo para recuperar patrimonio arquitectónico de Catalunya. El último de estos proyectos puestos en marcha ya es la rehabilitación de las vidrieras de la fachada principal de la catedral de Barcelona, al que se han destinado 809.000 euros.●

Muere un operario del funicular

■ Poco después de la firma del convenio entre el ministerio y los máximos dirigentes de Montserrat, un operario que estaba manipulando las baterías del funicular de Montserrat falleció al sufrir una descarga eléctrica, según informaron los bomberos de la Generalitat. El accidente laboral se produjo a las tres menos cuarto de la tarde y, según las primeras versiones, el trabajador, identificado como A.O.B., de 52 años, murió

cuando se encontraba solo en la sala de máquinas que se halla en la Santa Cova poco después de recibir la descarga. Los bomberos de la Generalitat enviaron un helicóptero para trasladar al herido lo más rápidamente posible a un hospital, pero poco antes de aterrizar se supo que el trabajador había fallecido. Los Mossos d'Esquadra se han hecho cargo de la investigación para depurar posibles responsabilidades.

INFRAESTRUCTURAS

Lleida cubrirá todas las vías de entrada del AVE

Con el cubrimiento de las vías, Lleida ganará espacio para construir parques, zonas de paseo y plantar árboles

PAU ECHAUZ
Lleida

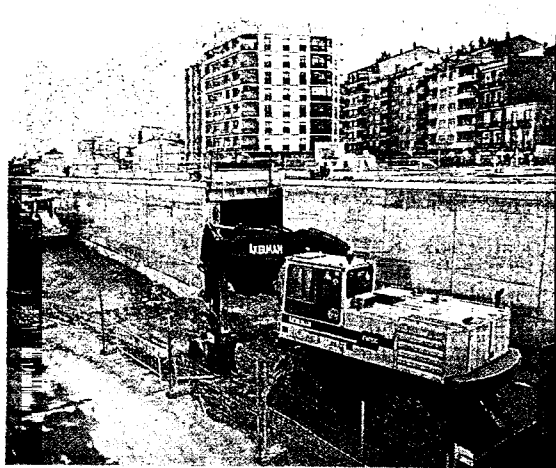
Las obras de cubrimiento de las vías del tren entre la calle Condes d'Urgell y la pasarela de la estación de Lleida, con las que que-

dará cubierto todo el trayecto ferroviario del centro urbano de la ciudad, comenzarán en el primer trimestre del año que viene, según anunció ayer el presidente de Adif, Antonio González.

El máximo responsable de la infraestructura ferroviaria firmó con el alcalde, Àngel Ros, el último convenio con el Ayuntamiento de Lleida por el que la Paeria recibirá la gestión de los terrenos que no son propiamente instalaciones ferroviarias y liderará todo el proceso que culminará el

plan especial de la estación que adecua la entrada ferroviaria con motivo de la llegada hace dos años de la alta velocidad.

Para el alcalde de Lleida, Àngel Ros, estas obras, que generarán un espacio encima de las vías de 17.500 metros cuadrados, que se añaden a los 15.000 ya conseguidos con el cubrimiento desde la calle Corts Catalanes, darán cohesión a la ciudad y romperán la barrera que suponían las vías a cielo abierto. "El desarrollo de estas obras es muy importante por-



Trabajos de cubrimiento de las vías del tren en Lleida

que es un elemento de cohesión de la trama urbana de la ciudad", afirmó. El primer cubrimiento se espera esté finalizado antes del mes de marzo y entonces se procederá a la construcción de un nuevo parque urbano encima.

Las obras de todo el plan de la Estación tendrán finalmente un presupuesto de unos 40 millones de euros. En la plataforma resultante se construirá un gran parque urbano en el que se han de plantar más de un millar de árboles, zonas de paseo y de juego infantil, terrazas e incluso estanques de agua.

Precisamente, ayer se iniciaron las obras del aparcamiento subterráneo del futuro complejo Viàlia situado justo delante de la estación del AVE de Lleida y que llegará con cinco años de retraso.

Este parking dispondrá de 600 plazas y su realización es necesaria para que no se solapen con las previstas en la prolongación de la avenida Príncep de Viana y que conectarán con un nuevo puente

El proyecto dará mayor cohesión a la trama urbana al romper la actual barrera a cielo abierto

sobre el Segre y que conectará con la antigua N-II.

También ayer lunes la comisión de Urbanismo municipal dio la aprobación inicial del proyecto de conexión del nuevo puente sobre el río Segre, prolongación de Príncep de Viana, con la N-II, pero en la otra orilla, ya en el barrio de Cap-pont.

Se trata de una infraestructura de "gran importancia" para la viabilidad interior de la ciudad de Lleida que unirá la plaza de Europa con la N-II y, en un futuro, con el eje Bordeta-Magraners y la variante sur.

El proyecto, que ha sido elaborado por la adjudicataria Dopec Ingeniería y Arquitectura, SL por encargo de la Empresa Municipal de Urbanismo, prevé también la construcción de una nueva avenida de 790 metros de longitud con dos carriles por sentido, un carril bici, una mediana y la consiguiente urbanización de la zona con redes de servicio, pavimentación, alumbrado y mobiliario urbano.●

sociedad

La lucha contra el cambio climático

GÜNTER VERHEUGEN Comisario europeo de Empresa e Industria

En vísperas de que la Comisión Europea presente su propuesta contra el calentamiento global, su responsable industrial trata de apaciguar a las empresas, que alertan del riesgo de una gran pérdida de empleo

“Reducir las emisiones no será barato”

ANA CARBAJOSA
Bruselas

Antes de que la Comisión Europea presente mañana el gran paquete legislativo que obligará a los Estados miembros a reducir en un 20% sus emisiones de gases contaminantes para 2020, uno de los pesos pesados del Ejecutivo comunitario, el vicepresidente y responsable europeo de Industria, Günter Verheugen, advierte de que alcanzar estos compromisos “va a costar dinero; no va a ser barato”. Pero también cree que las empresas deben actuar cuanto antes. “Los primeros que innoven tendrán ventajas competitivas y podrán vender la tecnología en el mundo entero”, dice. “La lucha contra el cambio climático es una oportunidad económica”.

En una entrevista con EL PAÍS y el diario *Le Monde* en su despacho de Bruselas, Verheugen derrocha un convencimiento más que necesario ante el aluvión de críticas que las propuestas legislativas que se presentarán mañana han despertado en las filas empresariales y entre los Veintisiete. Pero también, la voz más crítica de la Comisión Europea con las iniciativas medioambientales deja claro que si

“Los primeros que innoven tendrán ventajas y podrán vender tecnología”

“La lucha contra el cambio climático es una oportunidad económica”

Bruselas aprieta en exceso las tuercas a las empresas, acabarán por trasladar buena parte de su producción a países con leyes ambientales más laxas. “Eso supondrá más contaminación en el planeta y pérdida de empleos en Europa”.

Fue en marzo de 2007 cuando los jefes de Estado y de Gobierno se comprometieron a cumplir en la era pos-Kioto (a partir de 2012) ambiciosos objetivos de reducción de dióxido de carbono y de inversión en energías renovables y biocombustibles. Acompañaba el optimismo económico. Un año después, el efecto dominó de la crisis de las hipotecas estadounidenses y el riesgo de recesión en el país, la subida del precio del petróleo y de los alimentos auguran tiempos poco dados a los sacrificios.

Mientras el presidente de la Comisión, José Manuel Durão Barroso, llama al orden a los socios europeos y les recuerda que tienen que cumplir y aceptar el



El vicepresidente y responsable europeo de Industria, Günter Verheugen. / GORKA LEJARCEGI

La sombra del proteccionismo

Günter Verheugen, la voz de los empresarios en la Comisión Europea, destierra la idea del presidente francés, Nicolas Sarkozy, de gravar las importaciones procedentes de países que no respeten los compromisos ambientales. Cuenta Verheugen que son los propios Estados miembros los que se oponen “porque países como Alemania y Reino Unido no quie-

ren que los productos de sus empresas instaladas en China o en India se vean afectados”.

Imponer tarifas a productos que no sean “limpios” ha sido una idea que Bruselas ha barajado para que los empresarios europeos no estén en desventaja frente a los de otras naciones, aunque de momento esta iniciativa no verá la luz. Ayer mismo, la representante

de Comercio estadounidense, Susan Schwab, y su homólogo europeo, Peter Mandelson, alertaron del riesgo de que las ambiciones ambientales se conviertan “en una excusa” para políticas comerciales proteccionistas. “Estamos consternados ante propuestas donde el medio ambiente se utiliza como excusa para cerrar los mercados”, dijo Schwab.

Logías eficientes y sería perjudicial a largo plazo para el medio ambiente”, dice la misiva que firman los presidentes de Shell y British Airways.

La protesta de la ERT se suma a la de la patronal alemana, que ha alertado de la pérdida de un millón de empleos de salir adelante la propuesta de Bruselas; de la patronal europea, que también teme la pérdida de com-

petitividad de la Unión en el mercado global y de asociaciones empresariales españolas, incluidas las que representan a la siderurgia, el petróleo o el cemento.

Verheugen trata, por un lado, de que las preocupaciones empresariales se tengan en cuenta en el texto definitivo que verá la luz mañana. Y, por otro, de convencer a la industria de que invertir en tecnologías limpias “lejos de perjudicar el crecimiento económico puede convertirse en una oportunidad”. En todo caso, también les da en parte la razón y adopta su retórica al azuzar el miedo a las fugas masivas de empresas, fruto de aplicarse políticas ambientales exigentes. “No tiene sentido fomentar el traslado al exterior de la industria de alto consumo energético. No tiene sentido que se vayan fuera de Europa porque no sólo exportaremos contaminación, sino que además importaremos desempleo”.

“No podemos olvidar que nuestro objetivo es construir una Europa más competitiva y mantener el modo de vida que tenemos. Europa tiene que ganar la batalla de la competitividad y la Comisión no va a arriesgar los puestos de trabajo europeos”. Por eso pide Verheugen

“No tiene sentido fomentar el traslado al exterior de la industria”

“Si se van de Europa, exportaremos contaminación e importaremos paro”

para la industria de alto consumo energético un trato favorable. “Hay que ofrecerles condiciones claras y trato especial”.

En concreto solicita que empresas productoras de aluminio o acero reciban gratis gran parte de los permisos para emitir CO₂, que, según el nuevo sistema de comercio de emisiones, deben salir a subasta.

Hace semanas que las empresas hacen despatches en la Comisión para obtener la mayor parte de esos permisos gratis. Fuentes comunitarias explicaron ayer que, de momento, se eximirá de la subasta a ciertos sectores y que, en cualquier caso, en 2011 Bruselas estudiará el impacto económico que tendría obligar a las empresas de alto consumo energético a pagar por los derechos de emisión, una vez que la comunidad internacional haya firmado un acuerdo que suceda a Kioto, y se sepa si otros países impondrán también restricciones a sus empresas.

OHL

Construcción en Orán del centro de convenciones por 400 millones

■ OHL se ha adjudicado la construcción del Centro de Convenciones de Orán (Argelia) por 400 millones de euros. El director general de Construcción Internacional de OHL, Francisco Marín, y el vicepresidente de Aval de la empresa pública argelina Sonatrach, firmaron ayer la adjudicación del proyecto, calificado de carácter nacional por Argelia. El centro se construirá en un plazo de 24 meses en unos terrenos propiedad de Sonatrach de 80.000 metros cuadrados, situados en una franja del litoral marítimo de Orán. La adjudicación se produjo después de un concurso internacional restringido al que Sonatrach había invitado a Bouygues (Francia), Keang-Nam (Corea), CSCEC (China) y Orascom (Egipto).

Una infraestructura polèmica

¿Per què no la MAT pel mar?

Si no cal que Catalunya augmenti la seva capacitat d'interconnexió, ¿per què hi ha de passar la línia?

JOSEP
Puig



110 de gener passat, els governs espanyol i francès van arribar a un acord en la qüestió de la polèmica interconnexió elèctrica de molt alta tensió (MAT), acceptant la proposta feta per Mario Monti de soterrar diversos trams de la línia. El que és més astorador és que ningú s'atreveixi a dir ben clarament quina funció tindrà aquesta nova interconnexió i al servei de qui estarà la nova línia de 400 KV.

Ja a mitjans del 2004, la Comissió Europea va fer públic un informe encarregat per la DG TREN (*Analysis of cross-border congestion: Management methods for the EU internal electricity market*). S'hi pot llegir: «Un dels principals objectius de la liberalització del subministrament d'electricitat a la UE és la creació d'un veritable mercat intern d'energia elèctrica (MIE). Introduint la competència entre generadors i subministradors [...] a una escala internacional, es pot maximitzar l'eficiència econòmica del subministrament d'electricitat en benefici de l'economia. No obstant, els operadors del sistema de transmissió han dissenyat les interconnexions entre les seves respectives xarxes no pas amb l'objectiu de facilitar el mercadeig internacional d'electricitat. Com a conseqüència, la integració dels mercats elèctrics nacionals està dificultada per la limitada capacitat de transmissió transfronterera que hi ha entre les fronteres de diferents països».

L'INFORME també deia: «Per mitigar aquest problema, la UE dona suport, per una banda, a l'increment de les capacitats de transmissió, ja sigui invertint en noves

xarxes o bé optimitzant i harmonitzant els procediments operatius que permeten una millor útilització de les xarxes existents. Per una altra banda, les regles aplicades per a la gestió de la utilització de les capacitats de transmissió avui existents (coneguts com a mètodes de gestió de la congestió transfronterera) són de gran importància per a l'eficiència del MIE a curt i mitjà termini».

Dos anys abans, el Consell Europeu, reunit a Barcelona, havia deixat escrit: «El Consell [...] acordarà assumir l'objectiu que els estats membres hauran de tenir l'any 2005 un nivell d'interconnexions elèctriques d'almenys el 10% de la seva capacitat de producció instal·lada».

I Catalunya, ¿què hi pinta en tot això? Els diferents governs que hem tingut sempre han manifestat que l'increment de la capacitat de transmissió amb França era una actuació necessària per a Catalunya. Fins i tot el tripartit va editar una petita publicació on es justificava la seva suposada necessitat. S'hi deia que garantiria el subministrament de les comarques gironines i les necessitats del tren d'alta velocitat, que incrementaria la seguretat i fiabilitat del sistema elèctric i facilitaria la producció d'energia de fonts renovables. I, només al final, en vuit ratlles,



MAFRA TITOS

Catalunya ja cobreix el requisit acordat pel Consell Europeu: l'actual capacitat d'interconnexió amb els seus veïns supera el 10% fixat

es manifestava la raó de fons: la MAT contribuirà a fer realitat el mercat únic de l'energia, ja que permetrà incrementar i garantir l'accés dels catalans a un mercat elèctric més ampli i competitiu.

Quan a Catalunya els usuaris de l'electricitat estem obligats a ser abonats, i no clients, de l'antic monopoli elèctric, que només ens ofereix electricitat bruta procedent de tèrmiques i nuclears, i quan el Ministeri d'Indústria va tallar de soca-rel la possibilitat que poguéssim ser subministrats amb electricitat 100% procedent de fonts d'energia netes i

renovables, costa de creure que la Generalitat ens digui que «la MAT contribuirà a garantir l'accés dels catalans a un mercat elèctric més ampli i competitiu».

També es fa difícil de creure en la necessitat de la MAT si fem cas de les recomanacions de la UE, ja que a Catalunya la potència instal·lada elèctrica era, a finals del 2006 (segons l'informe de la CNE), de 10.636 MW. El 10% d'aquesta xifra és 1.063,6 MW. Doncs bé, Catalunya ja cobreix amb escreix el requisit acordat pel Consell Europeu, ja que l'actual capacitat d'interconnexió amb els seus veïns és de 1.720 MW (600 MW pel nord, 370 MW pel sud i 750 MW per l'oest, segons l'informe final de la comissió d'experts en matèria de línies elèctriques d'alta tensió, encarregada pel Govern el 2001), xifra prou superior al 10% de la potència instal·lada a casa nostra.

CATALUNYA ja compleix el requisit de la UE. No necessita augmentar la capacitat d'interconnexió. I si Catalunya no la necessita, la deu necessitar l'Estat espanyol. Aleshores, la pregunta és: ¿i per què ha de passar per terres catalanes? (Algú s'ha preocupat d'estudiar altres alternatives, com augmentar la potència de les interconnexions del País Basc, l'Aragó o Catalunya, o la connexió per mar?)

La tecnologia marina existeix. Al món hi ha molts projectes d'interconnexió per mar (entre el continent i la Gran Bretanya i entre diversos països escandinaus). Aquesta opció lligaria molt bé amb el projecte actual de connectar tot el continent europeu per mar, ja que en el proper futur hi haurà aprofitaments energètics renovables mar endins. Per exemple, podria anar des de Vandellòs fins a França per mar, si es decideix finalment fer-la passar per Catalunya. ■ Enginyer industrial. President d'Eurosolar-Espanya.

EL GRUPO SÓLO HABÍA OPTADO HASTA EL MOMENTO A 'PEAJES EN LA SOMBRA'

Cedinsa prepara su entrada en la gestión de equipamientos públicos

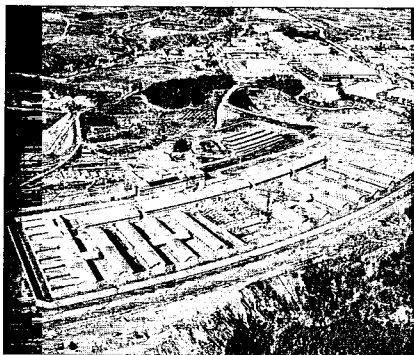
La concesionaria podría optar a la construcción del nuevo centro penitenciario de Figueres, que la Generalitat licitó la semana pasada con un presupuesto de 108 millones.

IGNASI PUJOL, Barcelona

Cedinsa diversifica su actividad. La concesionaria participada por FCC (27%), Caixa Catalunya (20%), y las constructoras de capital catalán Comsa, Copisa y Copcisa (con un 17,6% cada una) planea su entrada en la gestión de equipamientos públicos. La compañía está estudiando presentar una oferta por el nuevo centro penitenciario de Figueres (Alt Empordà), que la Generalitat licitó el pasado viernes por 108,92 millones de euros, según fuentes de la compañía.

El Govern acudirá de nuevo al capital privado para financiar la infraestructura, a través de un contrato de cesión de derecho de superficie. Para recuperar la inversión, la empresa adjudicataria cobrará un alquiler anual a la Generalitat por el uso del edificio durante un periodo de 32 años. Sería la primera ocasión en que Cedinsa paja en un concurso fuera del ámbito de las autovías financiadas por el sistema de *peaje* en la sombra.

Además de construir el edificio, la concesionaria se encargará de realizar las tareas de conservación y mantenimiento de la nueva instalación. Se trata de la cuarta vez que el Departament de Justícia acude a esta fórmula para acelerar la puesta en marcha de su plan de centros penitenciarios, que prevé crear 6.500 nuevas plazas hasta 2010.



Ampliación del centro penitenciario de Can Brians. / Avotec

La primera experiencia, en la etapa de CiU, fue la ampliación de la prisión de Brians -inaugurada en junio-, a la que siguió, con el primer tripartito, el módulo de jóvenes de Quatre Camins, que se terminará a finales de este año. La adjudicación más relevante fue el centro penitenciario Lladoners, que se está construyendo en Sant Joan

de Vilatorrada (Bages) y que fue la primera prisión de nueva planta adjudicada con derecho de superficie. Esta infraestructura se inaugurará a finales de 2008.

La Generalitat adjudicó este centro a Ferrovial en marzo de 2006 a cambio del pago de un alquiler anual de cerca de seis millones durante 32 años.

Energía solar y gestión aeroportuaria

Cedinsa ha ganado cuatro de los cinco concursos de *peajes* en la sombra convocados por la Generalitat. Se ha adjudicado el Eix Transversal (708,3 millones) -cuyo desdoblamiento se inició ayer-, el Eix del Llobregat (222 millones), el Maçanet-Platja d'Aro (63 millones) y el Vic-Ripoll (290,76 millones). El grupo, que acudirá casi con toda seguridad al concurso del Eix Diagonal (341 millones), ha entrado en energía solar con un parque en el Eix del Llobregat y está interesado en la gestión del Aeropuerto de Alguairre, mientras sigue atentamente la intención del Govern por dar entrada al capital privado en la financiación de la L9 del Metro.

Además de la cárcel de Figueres, Justicia prevé poner en marcha otros tres centros penitenciarios con el sistema de derecho de superficie. Se trata de las prisiones de El Catllar (Tarragonès), Tàrraga (Urgell) y Sant Llorenç d'Hortons (Alt Penedès).

Aspirantes

Está previsto que pujan por el nuevo establecimiento de Figueres los principales grupos españoles del sector de la construcción. Al concurso para la cárcel del Bages, además de Ferrovial, se presentaron otros nueve consorcios integrados por compañías como Copisa, Corsan-Corviam, OHL, Tiferca, FCC, Emte, Sacyr, Comsa, Acciona, Dragados, Acsa y Proinsa.

El centro penitenciario del Alt Empordà se levantará en una parcela de 299.578 metros cuadrados, ubicada en la zona conocida como Puig de les Basses, a caballo entre los municipios de Figueres y Llers. El edificio tendrá capacidad para acoger a 750 reclusos y permitirá unificar en un solo centro las actuales prisiones de Girona y Figueres, que se han quedado obsoletas.

El plazo para la presentación de ofertas culminará el 31 de marzo y la apertura de pliegos tendrá lugar el 10 de abril. El Govern ha fijado en 9,65 millones el canon de arrendamiento máximo durante el primer año de la concesión.

GRAN BARCELONA

Turisme

La comissió municipal de Promoció Econòmica, Ocupació i Coneixement analitzarà un informe sobre el turisme a Barcelona.



L'alta velocitat a BCN

5.072 sensors vigilaran l'Eixample durant les obres del túnel de l'AVE

|| L'auscultació s'avança un any a l'excaució per veure els canvis estacionals als edificis

|| Els aparells es posaran en façanes i teulades, els carrers, el subsòl i les parets de la galeria

RAMON COMORERA
BARCELONA

Fins al 2011, l'eix Provença-Diagonal-Mallorca, els 5,6 quilòmetres que separen Sants de la Sagrera, serà la zona més vigilada de Barcelona. Però no per policies municipals o mossos, sinó per una densa xarxa d'instruments de tot tipus, fins a 5.072 segons el pla elaborat per l'empresa Intermac, que han de controlar el possible impacte de la perforació del túnel de l'AVE en el subsòl i en els 533 edificis situats als tres carrers. El gestor d'infraestructures Adif pretén detectar així qualsevol moviment del terreny i actuar de seguida sobre les obres per evitar mals pitjors. L'experiència de les esquerdes del Prat marca el camí. No obstant, la dimensió d'una zona amb 10.000 vivendes i la Sagrada Família o la Pedrera, és un repte sense precedents, asseguren els tècnics consultats.

Aquest pla d'auscultació s'iniciarà en poques setmanes malgrat que encara falti un any perquè la tunneladora que ha encarregat l'adjudicatària Sacyr comenci a excavar el túnel a la Sagrera. Aquesta anticipació permetrà obtenir dades precises del moviment dels edificis en cada estació de l'any. Elements com el fred, la calor o la humitat, expliquen els experts, incideixen en les estructures. Per afinar fins al mil·límetre el possible efecte de les obres és necessari conèixer totes aquestes dades.

La xarxa de vigilància tindrà quatre nivells: a les mateixes parets del túnel, dins del terreny que envolta la galeria i que la separa de la superfície, als carrers i a les façanes i teulades. Es crearan un total de 39 seccions principals d'auscultació, una cada 150 metres i fins a una profunditat de 40. Així mateix, es col·locaran elements de referència

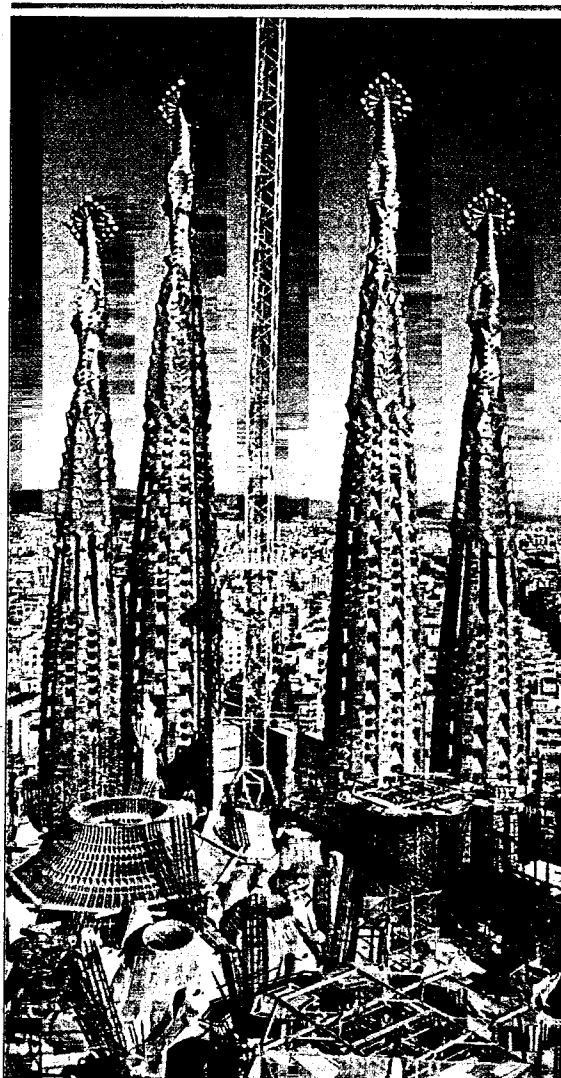
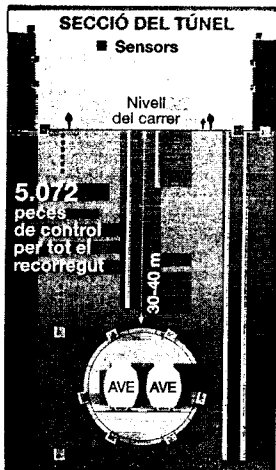
als edificis cada 15 metres, a més a més dels xamfrans de les cruïlles amb els carrers transversals. En aquestes vies es posaran, així mateix, dos punts d'anivellament (muntanya i mar) a 50 metres de les cruïlles.

UN MIL·LÍMETRE A 100 METRES / Una part important de tot aquest dispositiu la constitueixen els 1.800 prismes reflectors que se situaran en façanes i parets i sobre els quals faran continuament mesuraments de distància i volum amb raigs làser desenes d'aparells automatitzats (teodolits) situats en punts elevats. El pla preveu un nombre similar de referències per a anivellament del terreny. Els tècnics asseguren que amb el sistema cyclops de teodolits, ja usat al Prat, es veu un moviment d'un mil·límetre a 100 metres.

Aquests seran els instruments més visibles. Sota terra se n'instal·laran molts més per mesurar des de dins oscil·lacions laterals i verticals del subsòl, canvis en la seva densitat i variacions de la pressió de l'aigua per la irrupció de la tunneladora i del tub de formigó que va deixant darrere seu. Són els que tècnicament s'anomenen extensòmetres

(550 unitats), inclinòmetres (78), piezòmetres (86) i cel·lules de pressió (261).

Dins de la Sagrada Família, Adif preveu situar tres d'aquests arsenals tècnics, així com prismes a les torres. Però abans s'ha de fer «un primer informe, d'acord amb l'ajuntament, sobre el seu estat», segons Rafael Rodríguez, director d'infraestructures de la línia. El temple no ha autoritzat fins ara cap acció en aquest sentit. El seu rebuig al túnel el porta a condicionar-ho tot a la decisió de l'Audiència Nacional sobre la sol·licitud de paral·lització cautelar del projecte.



ALBERT BERTRAN

UN LABERINT DE FORMIGÓ ARMAT

Barcelona • Les principals obres de la Sagrada Família es fan ara sobre la volta de la nau central orientada a la futura façana i porta de la Glòria, al carrer de Mallorca per on passarà l'AVE, una zona no visible des del carrer. En aquesta foto presa ahir s'aprecia com creix el laberint d'estructures de formigó armat, tècnica que no va usar Gaudí, al costat de les torres embolicades amb malles per la caiguda de fragments.

EL CALENDARI

El tren arribarà a Sants a partir del 20-F, segons els maquinistes

CRISTINA BUESA
BARCELONA

Qualsevol pista és bona i totes les informacions que es refereixin a la línia d'alta velocitat serveixen per fer conjectures sobre el calendari d'arribada a Sants. L'última es va produir ahir i va venir de la mà d'aquells que hauran de conduir els trens: el sindicat CGT va revelar que el 20 de febrer finalitzava un curs per a futurs maquinistes de l'AVE, de manera que a partir d'aquesta data es podria produir l'engegada.

Sempre que no hi hagi un contratemps d'última hora, queda al voltant d'un mes per completar els quilòmetres d'entrada a la ciutat. Però ni Foment ni l'Adminis-

A menys d'un mes vista, ningú s'atreveix a concretar la data

trador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) s'atreveixen a fer pública la jornada definitiva després del fiasco dels esvorancs de Bellvitge que van obligar a posposar la cita del 21 de desembre passat.

Però el coordinador de Tracció de Renfe a Catalunya de CGT, Juan Ramón Ferrandis, va estimar ahir que, segons les seves notícies, el tren veloc podria funcionar entre Madrid i la capital catalana a partir del 20 de febrer, malgrat que va reconèixer que no hi havia una data oficial ni dia d'inauguració. La campanya electoral comença precisament dues jornades després encara que de totes maneres no hi haurà tall de cinta. Dies enrere Adif va comunicar a Foment que podria iniciar el servei cap al 28 de febrer, però informacions recents apunten que els treballs marxen amb una celeritat fins i tot superior a la prevista.

INICIATIVA PIONERA AL BARRI MARINER DE LA CAPITAL CATALANA

BCN obrirà el 2009 un gran centre d'educació ambiental

● L'equipament ocuparà l'edifici de l'antiga fàbrica de gas de la Barceloneta

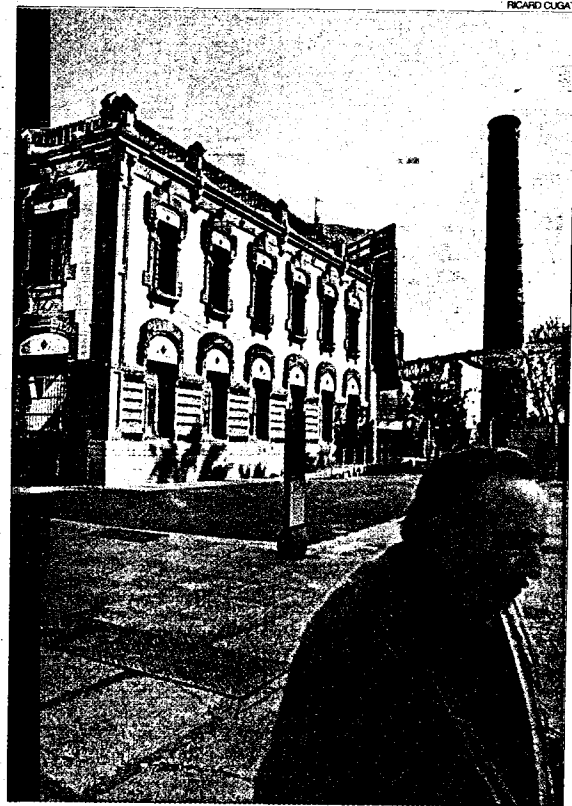
● A la instal·lació, d'accés gratuït, s'oferiran solucions per estalviar energia

ROSA MARI SANZ
BARCELONA

Es barcelonins cada vegada estan més sensibilitzats amb la necessitat d'utilitzar els recursos naturals d'una manera més d'acord amb el medi ambient, encara que aquesta presa de consciència no s'està traduint en canvis de comportament en la vida quotidiana notables. És el que es desprèn de les enquestes que el municipi elabora cada quatre anys sobre els diferents hàbits dels ciutadans, segons va explicar ahir la segona tinenta d'alcaldia, Imma Mayol. Per això, el nou centre lúdic d'educació ambiental que s'obrirà el 2009 a l'antiga fàbrica de gas, al barri de la Barceloneta, difondrà solucions casolanes per estalviar energia, alhora que educarà escolars en la matèria i assessorarà professionals.

La instal·lació, rebatejada com la Fàbrica del Sol, tindrà un aforament per a 200 persones i oferirà, de forma gratuïta, un recorregut pels seus 1.500 metres quadrats de superfície, dividits en tres plantes. La visita començarà després de passar sota un túnel, on el visitant trobarà un primer punt d'informació que es basarà en una pantalla interactiva sobre transport sostenible.

SEU DE L'ASSOCIACIÓ DE VEÏNS / D'allà es passarà a un espai polivalent on es projectaran audiovisuals en pantalles de 180 graus, per seguir per altres sales dedicades a explicar les energies renovables i els consums domèstics, i una altra d'específica



►► L'històric edifici, rebatejat com la Fàbrica del Sol, ahir.

dedicada a l'aigua i el seu tractament. També hi haurà espais per a exposicions temporals, una cafeteria, i una sala que es reservarà a l'Associació de Veïns de la Barceloneta. Un altre lloc destacat serà la terrassa, on s'explicarà el funcionament de les plaques solars i es podrà descobrir el sistema de recollida de l'aigua de la pluja.

Mayol va subratllar que el centre oferirà un punt gratuït perquè els ciutadans portin a terme consultes.

«El que es pretén és que les persones que visitin la fàbrica puguin incorporar a la seva vida diària els conceptes de sostenibilitat apresos en la visita», va explicar la regidora.

El propòsit de l'ajuntament és que les obres de reforma de l'edifici, que és autosuficient en energia i aigua, gràcies a l'impuls de l'associació Futur Sostenible, s'adjudiquin abans d'acabar aquest primer trimestre i que estiguin acabades a finals d'any, perquè el centre pugui

el recinte

UNA OBRA DEL 1907 PROTEGIDA

IMMOBLE MODERNISTA

► L'edifici, ubicat al número 1 del carrer de Salvat Papasselt, a l'altura del carrer de Ginebra, va ser dissenyat per l'arquitecte modernista Josep Domènech Estapà el 1907 per acollir les oficines de direcció de la companyia Catalana de Gas, precursora de l'actual Gas Natural. A la dècada dels anys 70, quan es va introduir el gas canalitzat, la fàbrica va tancar, i el 1990 es va demolir, exceptuant aquest bonic edifici, que va ser catalogat, i la xemeneia veïna.

PROPIETAT MUNICIPAL

► La propietat de l'antiga Fàbrica de Gas, en un estat deplorable, va passar llavors a mans de l'ajuntament. El 1999 en va cedir la gestió per un període de 20 anys a l'associació Futur Sostenible (formada per sis entitats i empreses dedicades al medi ambient), agrupació que des d'aleshores ha dut a terme una primera fase de treballs de rehabilitació d'una part de l'immoble, on actualment té la seva seu.

obrir a principis del 2009. El cost d'aquesta remodelació és d'1,3 milions d'euros.

Aquest centre agafarà el relleu de part de l'activitat que es desenvolupa des del 1999 al Centre de Recursos Barcelona Sostenible, al carrer de Nil Fabra, a Gràcia (al qual s'estudia donar un altre ús), i treballarà en xarxa amb els altres equipaments mediambientals que la ciutat té a la Barceloneta (el Centre de la Platja) i a la Sagrada Família. ■