



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:6-1-08

Elaborat per  serveis de comunicació

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

TEMA DEL DIA Pàgines 2 a 4

ES RESTA VOCS AUTOLLOQUES

MESURES PER COMBATRE LA SEQUERA

L'àrea de BCN esprenem tota l'aigua disponible per evitar restriccions

La recuperació de pous i l'arribada de vaixells d'abastament aportaran el 34% del consum anual

Les perforacions i la reutilització del Rec Comtal després de dècades de desús costaran 105 milions

XABIER BARRENA
BARCELONA

Les administracions catalanes, Generalitat i ens locals, han mobilitzat tots els recursos existents per evitar les restriccions de l'aigua de boca. Fins i tot s'ha cridat a files reservistes com el Rec Comtal, que ja fa dècades que no s'utilitzava per a aquestes necessitats. També s'ha previst l'arribada d'hídriques brigades tant internacionals (aigua del Roine procedent de Marsella) com nacionals (excedents dels aqüífers de Tarragona i aigua dessalada d'Almeria). Tots els recursos estan sobre la taula. Si no n'hi ha prou, arribaran les restriccions, però mai abans del juny. Es confia que el cel doni un cop de mà aquests mesos i se superi el tràngol sense tallar l'aigua.

A més, aquesta guerra total –estirant la metàfora– a la sequera es produeix simultàniament a una altra batalla sense quarter: l'electoral. L'aigua forma part de l'arsenal d'armes llançables dels partits. Al PP, fins i tot, amenaça de trencar la tan autoprotocladada unitat de discurs per a tot Espanya dels populars. La incorporació o no del transvasament de l'Ebre en el seu programa electoral enfronta les direccions regionals d'Aragó amb les de València i Múrcia. A Catalunya, CIU insisteix

que, en cas de negociar un pacte amb el PSOE, la primera demanda serà tramitar el transvasament del Roine.

Aigües de Barcelona i l'Entitat del Medi Ambient de l'Àrea Metropolitana de Barcelona van presentar ahir –sota l'auspici de la conselleria– una bateria de mesures que cobriran un terç del consum de la conurbació de Barcelona, la ciutat real, la dels 32 municipis i 3,2 milions de persones.

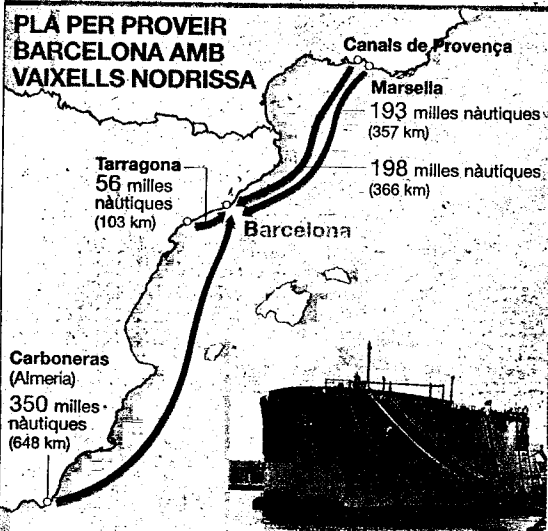
13 POUS / Les mesures s'agrupen en quatre grans àrees. La primera consisteix en la recuperació de 13 pous –a Sant Feliu de Llobregat, el Papiol, Gavà, Montcada i Reixac, la Llagosta, Castellbisbal, Sant Vicenç dels Horts, Molins de Rei i el Prat–, que aportaran l'equivalent al 22% de la demanda anual.

La segona actuació es basa a resuscitar el Rec Comtal. Datat del segle XI, aquest canal portava aigua del Besòs de Montcada i Reixac al pla de Barcelona quan aquí hi havia agricultura i indústries. Es va deixar d'usar quan les fàbriques el van contaminar. Les noves tècniques de potabilització permeten el seu reaprofitament. Una operació que, juntament amb la primera mesura, suposarà un cost de 105 milions d'euros, sufragats per la Generalitat.

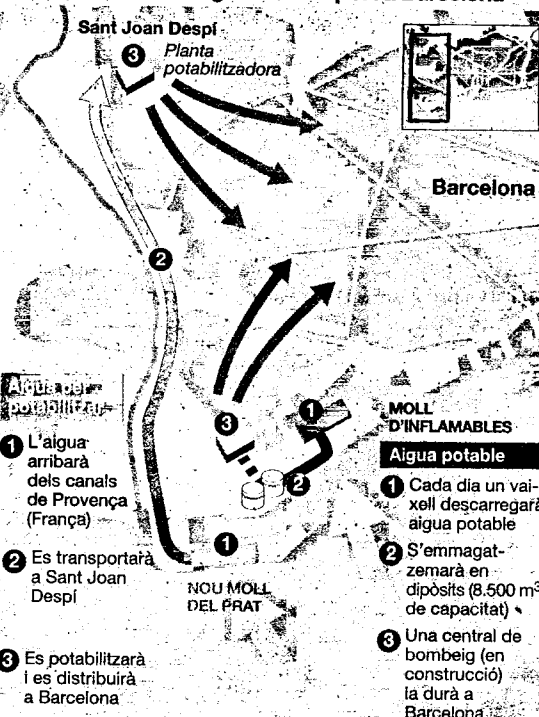
UNA GRAN CANONADA / S'impulsa també l'aigua regenerada per a usos industrials, agrícoles i ambientals, així com per al reg o la neteja urbana. Aquesta aigua, que no és apta per al consum, neix de la reutilització –després d'un tractament terciari en depuradora– d'aigua ja usada prèviament. Així, es construirà una gran canonada que subministrarà aquesta aigua residual –procedent de la planta del Prat– als polígons industrials de la Zona Franca i Pratenc. Aquesta obra permetrà reutilitzar un volum d'aigua equivalent a l'1,5% de la demanda.

L'actuació que crida més l'atenció són els vaixells amb aigua. Ja se'n coneixen quatre possibles orígens: un d'Almeria, un altre de Tarragona i dos de dos punts de Marsella. Un d'aquests, d'aigua potable, sorgeix dels excedents de la companyia marsellesa d'aigües. L'altre, d'aigua a potabilitzar, recollirà aigües del canal de la Provença, que neix del Roine.

L'ús de vaixells representaria el 12% de la demanda metropolitana. Serà la mesura que precedirà, si el cel no ho evita, les restriccions. ■

PLÀ PER PROVEIR
BARCELONA AMB
VAIXELLS NODRISCA

La distribució de l'aigua des del port a Barcelona



la mesura

TRANSPORT
PER MAR

MOLL D'INFLAMABLES

El director general d'Aigua a Catalunya i les Balears, Leonard Carcolé, va detallar ahir que els vaixells amb aigua potable a les seves cisternes (els procedents d'Almeria, Tarragona i el port de Marsella) es descarregaran al moll d'inflamables mitjançant tres punts de captació s'emmagatzemaran en dos dipòsits que ja hi ha al port, amb una capacitat de 8.500 metres cúbics. Una central de bombament impulsarà l'aigua fins a una canonada del carrer A de la Zona Franca, que té com a destí un dipòsit de Cornellà, des d'on es distribuirà a la xarxa.

AIGÜA NO POTABLE

Per la seva part, l'aigua prepotable, procedent del canal de la Provença del Roine, també a prop de Marsella, es descarregarà al nou dic sud del port, conegut com a Moll del Prat, i es canalitzarà de manera paral·lela al riu Llobregat fins a un punt aigües amunt de la planta de tractament de Sant Joan Despí, on s'abocarà al riu per ser captada per aquesta instal·lació i tractada amb la resta de l'aigua del Llobregat.

CONTRACTES NAVALS

Carcolé també va explicar que, al marge de l'execució de les infraestructures necessàries, s'estan intentant lligar els contractes amb els vaixells sistema que transportaran aquesta aigua perquè, segons les previsions actuals, puguin arribar a Barcelona «a finals d'abril o principis de maig». El responsable d'Aigua va afegir que, en cas que l'aigua provingui de Marsella o Tarragona, s'usaran vaixells capaços de transportar 28.000 metres cúbics d'aigua cada un, mentre que si l'origen és la planta de Carboneras es podrien usar vaixells de fins a 40.000 metres cúbics.

L'ajuntament
tancarà el 10%
de les fonts
públiques

►► L'Ajuntament de Barcelona no utilitzarà aigua potable per regar els parcs i jardins ni per netejar els carrers. A més a més, el govern municipal tancarà el 10% de les fonts públiques; perquè no disposa de mecanismes automàtics de tancament. Es tracta d'un intent d'evitar malgastar aigua, que està en plena sintonia amb el decret de sequera vigent i la declaració de la fase d'Excepcionalitat II que ahir va declarar la Conselleria de Medi Ambient. A partir d'ara, els treballs de neteja dels carrers i de reg de les zones verdes de la ciutat es faran amb aigües freàtiques, i d'aquesta manera es preveu que s'estalviarà 1.200 metres cúbics mensuals.

RAMON CURTO

Les infraestructures ferroviàries ► El debat polític

Pàgines 26 i 27 <<>



► El corredor de vies on hi haurà l'estació de la Sagrera, amb el pont de Calatrava al fons i les obres de les línies L-9 i L-4 del metro, ahir.

El Barcelonès Nord fa pinya a favor de l'AVE per l'Eixample

◀ Els alcaldes de Sant Adrià, Santa Coloma, Badalona i Montcada donen suport al túnel

◀ Hereu destaca la «centralitat metropolitana» de l'estació de la Sagrera

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

El túnel de l'AVE per l'Eixample no només és un tema de Barcelona, sinó un debat de país. Amb aquest missatge inequívoc en clau de política catalana es va presentar ahir Jordi Hereu als terrenys on es construirà la futura estació de la Sagrera, acompanyat pels alcaldes dels quatre municipis del Barcelonès Nord implicats en el pla: Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, Badalona i Montcada i Reixac. Anticipant-se al possible suport d'ERC a una moció que presentarà avui CIU al Parlament contra l'actual traçat, els cinc regidors socialistes van fer pinya en un acte amb un marcat accent metropolità.

Perquè aquest és el quid de la qüestió, segons van coincidir, el de la «centralitat metropolitana» de la futura terminal. «Aquesta serà

també la nostra estació», va resumir l'alcalde de Sant Adrià, Jesús Maria Canga, que va apel·lar a la «solidaritat» dels barcelonins amb la primera corona de la ciutat, que va definir com un «continu urbà». Un espai conjunt que permetrà «compartir» la millora de la mobilitat i la «generació de riquesa» que, per ell, comportarà la connexió «via túnel» de les terminals de Sants i la Sagrera.

SOTERRAR VIES / L'alcalde de Montcada, César Arrizabalaga, va posar un exemple pràctic, ja que el pas de l'AVE per aquesta localitat els permetrà soterrar tres quilòmetres de l'actual línia ferroviària cap a Portbou que travessen la ciutat, i guanyar un «gran espai-civís vertebrat per una rambla». «Volem ser protagonistes d'una nova centralitat que millorarà la vida de 700.000 persones i ens convertirà en una comarca de primera categoria», va afegir el seu homòleg de Santa Coloma, Bartomeu Muñoz.

L'alcalde de Badalona, Maite Arqué, es va moure en els mateixos paràmetres i, després de recordar que el Barcelonès Nord ha estat «fora durant molts anys dels plans de millora d'infraestructures i de la mobilitat», va assegurar que ara arriba el moment de fer el «pas decisiu». Un pas que, tal com van rubricar els cinc alcaldes en un manifest, només serà possible si s'inicien «sense dilacions» les obres de construcció del

el projecte

NOU FRONT AMB EL BESÒS

RECUPERAR LA RIBERA

► Hereu va aprofitar la presència dels alcaldes del Barcelonès Nord per recordar la idea llançada durant el mes de gener, en la seva conferència d'inici del curs polític municipal, de reordenar i urbanitzar tot l'espai de la ribera del Besòs que pertany a Barcelona. «Ham arreglat entre tots el riu i ara és el moment de planificar, des del Consorci del Besòs, la reforma del front barceloní que hi passa pel costat per homogeneïtzar-lo amb el de l'altre costat», va explicar.

ÚS SOCIAL

► Segons va reconèixer Hereu, «si s'agafa la Ronda Litoral i es compara amb els fronts de Santa Coloma i de Sant Adrià, és evident que hi ha una feina de transformació urbana pendent en el vessant de Barcelona». L'objectiu principal, en la mateixa línia, és el de guanyar aquest nou espai per a un ús ciutadà, tal com ja passa als municipis veïns.

túnel per l'Eixample, adjudicades el gener passat.

En aquest punt va ser on més va incidir Hereu, que va arribar a assegurar que hi ha en joc «el pa de la gent». «I amb el pa no s'hi juga», va dir per acabar. Per al·lusions, el president del grup municipal de CIU, Xavier Trias, va titllar les declaracions d'electoralistes al primar «una vegada més» els interessos del PSC sobre els de Barcelona.

Trias va dir que els endarreriments en la construcció de l'estació de la Sagrera, de la qual encara no s'ha aprovat ni el projecte de l'edifici, no són atribuïbles al Ministeri de Foment, sinó al mateix Ajuntament de Barcelona. «Han mantingut aturats durant molt temps el debat i l'aprovació dels plans urbanístics vinculats a l'estació», va afirmar.

MÉS EQUIPAMENTS / En referència a aquests últims, l'associació de veïns de la Sagrera va aprofitar l'acte d'ahir al barri per reclamar la revisió del pla de millora urbana de l'entorn de l'estació, aprovat a finals de l'any passat pel consistori amb el vot en contra de CIU.

Segons aquesta entitat, el pla «no deixa prou espai per a equipaments, zones verdes de qualitat o vivendes de protecció oficial» i només se centra a costejar l'operació ferroviària. Altres demandes veïnals són «millorar la mobilitat al barri i garantir el cobriment total de les vies».

Morlán diu que les vies de l'últim tram fins a Sants ja estan posades

CRISTINA BUESA
L'HOSPITALET

Victor Morlán va tornar a apel·lar ahir a la paciència dels catalans. El secretari d'Estat d'Infraestructures els va demanar calma per «frontar l'arribada de l'alta velocitat a Sants». «Tinguin molt poca paciència, no molta, molt poca», va reclamar referint-se a la imminència de la posada en servei de l'AVE Barcelona-Madrid. Mentre el tren dièsel de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) va continuar efectuant proves ahir a l'entorn de l'estació barcelonina, Morlán va assegurar que ja estan completament col·locades les vies en els últims quatre quilòmetres del traçat.

No obstant, encara falta instal·lar una part de la catenària i dels sistemes de seguretat. A continuació, s'hauran de dur a terme les comprovacions correspo-

El número dos de Foment sosté que el túnel

ja és «gairebé operatiu»

nents. Però el número dos del Ministeri de Foment, de visita en el nou Centre de Formació de Renfe per a maquinistes que està situat a l'Hospitalet, va evitar una vegada més establir un calendari. Ni de l'arribada de l'AVE ni tampoc dels dies de proves que necessita Adif i després l'operadora ferroviària per poder validar la infraestructura. «El túnel gairebé ja és operatiu però fins que no ens asseguruem que tot funciona bé no s'estrenarà», va afirmar Víctor Morlán.

Justament això és el que va reclamar el portaveu adjunt del PP al Parlament, Josep Llobet, que va exigir que els barcelonins no siguin «conillots d'Índies» de l'alta velocitat. Llobet va demanar que no s'estreni el nou transport ferroviari fins que no es faci el període de proves mínim que garanteixi la seguretat dels viatgers.

El secretari d'Estat va insistir en el fet que durant els últims mesos s'han realitzat milers de quilòmetres de comprovacions entre les estacions del Camp de Tarragona i el Prat, «amb bons resultats».

SENSE DATES / En aquest trajecte s'han provat també els trens comercials de Renfe, els Pato, un pas més que encara no té calendari en el cas del tram entre el Prat i la terminal de Sants, que inclou l'Hospitalet. «Quan el Talgo BT hagi examinat la via i tinguem la catenària, la posarem en tensió i comprovarem com funciona, però fins llavors no puc fixar cap data», es va excusar el responsable ministerial. ■

LOS AVATARES DE LA ALTA VELOCIDAD

Frente municipal en defensa del túnel del AVE y Sagrera



ANA JIMÉNEZ

Canga, Muñoz, Hereu, Arqué y Arrizabalaga, en el Pont del Treball

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

Cinco alcaldes del norte de Barcelona escenificaron ayer –sobre el Pont del Treball, ante el descampado en el que se ha de erigir la estación de Sagrera– la necesidad de que se construya esta macroinstalación y su enlace con Sants mediante el túnel por el centro. Pese a que esta obra ya se ha adjudicado, los ediles del PSC consensuaron un manifiesto para contrarrestar el uso por el PP y CiU de esta infraestructura como moneda electoral, ya sea durante la campaña o con iniciativas en el Parlament al modo de la instada para esta semana por los nacionalistas, que solicitarán mañana que se modifique el trazado. “Está en juego el pan de los ciudadanos, y con el pan no se juega”, replicó el alcalde Jordi Hereu.

La reivindicación del eje vertebrador de una nueva centralidad, en alusión a la Sagrera, se convirtió en el prefacio a la petición de que no se dé más vueltas a un debate sobre la línea recta entre Sants y Sagrera, un debate que ya se cerró en el 2002. El túnel ha de facilitar, subrayaron, la reconversión del entorno urbano desde Sagrera al nudo de la Trinitat. Este recorrido, de 3,7 kilómetros, se divide en dos tramos, con un coste total de 375 millones de euros, que en principio se han de

Morlán dice que las vías hasta Sants ya están colocadas, pero insiste en que aún no hay fecha para el tren

adjudicar en la reunión del Adif del 20 de febrero. Son los dos únicos que quedan por resolver hasta la frontera. Luego sólo faltará ultimar el proyecto de la estación, cuya conclusión se ha programado para el 2012, cuando se

haga realidad toda la línea, de Madrid a Francia. La voz crítica la alzaron las asociaciones de vecinos, nada satisfechas con la planificación urbanística que se prepara para Sagrera y su entorno.

Los alcaldes de Santa Coloma –Bartomeu Muñoz–, de Badalona –Maite Arqué– y de Montcada i Reixac –César Arrizabalaga– elogiaron el efecto que supondrá la implantación de la red de alta velocidad, incluido el túnel de la discordia, por el sentido de continuo urbano. Pero fue el primer edil de Sant Adrià, Jesús María Canga, quien de forma más directa apeló a “la solidaridad” del Eixample, la misma que han demostrado los residentes en estos términos municipales donde han sufrido y sufren el impacto de carreteras, rondas o autopistas.

Por supuesto, Hereu no se libró de la pregunta del millón: ¿cuándo llegará el AVE a Barcelona? El alcalde echó balones fuera. Más o menos igual que lo que hizo poco después, en l’Hospitalet, el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán. Dijo que todavía no les han entregado la obra hasta Sants, aunque aseguró que ya está instalada toda la vía y recordó que se hacen pruebas. Pero, de calendario, nada de nada. “Inminente” o “ya” son las respuestas habituales. Renfe confía en esa inminencia para desbloquear la venta de billetes entre las dos grandes capitales. ●

El sucesor del TGV alcanza los 360 km/h

■ El TGV ha muerto, ¡viva el AGV! El tren de alta velocidad fabricado en los últimos 25 años por la compañía francesa Alstom, el célebre TGV (*train à grande vitesse*), tiene los días contados. El nuevo heredero responde a las siglas AGV (*automotrice à grande vitesse*) y trae bajo el brazo una auténtica revolución: el tren no tiene locomotora, sino que los motores van repartidos en la base de los diferentes vagones, lo que aumenta su velocidad. El AGV logró

en un viaje de prueba en abril del 2007 un récord mundial al alcanzar una punta de 574,8 km/h, y su velocidad comercial eleva la del actual TGV de 320 km/h a 360 km/h. Lo que traducido en tiempo de viaje significa poder recorrer 1.000 kilómetros –los que separan Barcelona de París– en sólo tres horas. Siempre, eso sí, que la vía lo permita. Los primeros AGV circularán a partir del 2010 en Italia, que ha comprado 25 trenes por 1.500 millones. / L. Uria

POSIBLE INYECCIÓN AL SECTOR DE LA VIVIENDA

El presidente del ICO cree "importante" debatir el plan de rescate a las inmobiliarias

Aurelio Martínez habla sobre la línea de créditos blandos a promotoras que sopesa el Gobierno: "No estoy en el consejo de Ministros, pero, aparentemente, si no se ha ido aprobando es porque consideran que tienen problemas de articulación".

JUAN M. LAMET, Madrid

El presidente del Instituto de Crédito Oficial (ICO), Aurelio Martínez, reconoció ayer que las ayudas mediante líneas de crédito blando que se ha planteado el Gobierno para ayudar a las inmobiliarias más afectadas por la crisis constituyen un "debate importante" e "interesante" que "hay que hacerlo con muchas cautelas" para no repetir "experiencias no muy positivas de hace muchos años", como la del Banco de Crédito Industrial, que acabó teniéndose que privatizar.

Martínez respondió así, durante la presentación del Indicador de Confianza (ver página 29), a las preguntas de los periodistas a raíz de la información revelada por EXPANSIÓN el pasado sábado 2 de febrero. En ella se relataba cómo la Presidencia del Gobierno sopesaba la posibilidad de destinar préstamos jumbo del ICO a solventar los problemas surgidos en las entrañas financieras de las grandes inmobiliarias por las restricciones de crédito que aplican las entidades financieras desde la crisis

"Lógicamente, si el Gobierno lo estima oportuno, el ICO estará a su disposición", aseguró

subprime y por el parón de la demanda. Esto enfrentó, de nuevo, al presidente, José Luis Rodríguez Zapatero, y al vicepresidente económico, Pedro Solbes, quien se negaba por el elevado riesgo de aumentar la deuda exterior española.

El presidente del ICO no cerró la puerta a estas ayudas: "No estoy en el consejo de Ministros, pero aparentemente en este momento si no se ha ido aprobando es porque consideran que tienen problemas de articulación". Y añadió que "no se debe ser frívolo" al tratar este tipo de ayudas y que "lógicamente, si el Gobierno lo estima oportuno, el ICO estará a su disposición" para llevarlas a cabo "faltaría más".

85% de VPO en 2008

Martínez destacó que "cuando nos han dicho este tipo de medidas es porque piensan que son las que toca tomar", y que ya se ha aprobado un plan de avales para relanzar la actividad de la VPO.

Precisamente, los Agentes de la Propiedad Inmobiliaria (Apis) pronosticaron, también

"Hay que debatirlo con muchas cautelas" para no repetir experiencias negativas, afirmó

ayer, un boom de VPO en este año y los siguientes. "Por las obligaciones de la Ley de Suelo y de los gobiernos regionales" y porque "se va a proponer muy poca vivienda libre", la VPO se disparará, dijo Germán Navarro, consejero de comunicación de los Colegios de Apis. "Entre el 85% y el 90% de las viviendas iniciadas en 2008 será VPO", apostilló.



El presidente del Instituto de Crédito Oficial, Aurelio Martínez.



¿Está preparada su empresa para una ola de impagos?

www.creditoycaucion.com
902 12 00 82



Crédito y Cautión

AYUDAS EN LA ANTESALA DE LAS ELECCIONES GENERALES

Primero, el cheque vivienda...y luego, el voto

EXPANSIÓN, Madrid

La ministra de Vivienda, Carme Chacón, anunció ayer que los jóvenes que ya han solicitado la renta básica de emancipación, la ayuda de 210 euros mensuales que el Ejecutivo prometió a los inquilinos de entre 22 y 30 años, con rentas brutas inferiores a los 22.000 euros anuales, comenzarán a ser efectivas a finales de febrero.

Chacón ofreció ayer un balance del primer mes de la entrada en vigor de la ayuda, periodo en el que se recibieron "más de 1.000 solicitudes al día". Eso sí, de las 33.199 peticiones contabili-

zadas, se produjeron "1.880 resoluciones positivas", un 5,6%.

Aunque la lectura de la ministra es otra: La celeridad en la tramitación de las ayudas, que Vivienda achaca a la "implicación" de las administraciones regionales, se traducirán en que los primeros beneficiarios "podrían empezar a cobrar su

ayuda antes de quince días", en plena antesala de la cita con las urnas.

Según los datos del Ejecutivo, más de la mitad de las ayudas se localizan en Galicia (731), seguida de Andalucía (372), Asturias (255) y Castilla-La Mancha (185). Y un hecho llamativo: Ningún madrileño ha conseguido luz verde para recibir la

prestación. Desde la consejería madrileña de Vivienda explican que "el sistema informático del Gobierno no permite consultar los datos de la Seguridad Social y la Agencia Tributaria necesarios para revisar si el candidato cumple los requisitos" básicos para recibir la renta, un hecho que se ha traducido en que no ha habido "ninguna solicitud tramitada", ("una", según Chacón).

Por su parte, Cataluña registró dos tramitaciones resueltas en este periodo, aunque, un número también bajo, aunque se desconoce la causa.

Chacón anunció ayer que los beneficiarios podrían cobrar su ayuda "antes de quince días"

La comunidad de Madrid detecta fallos en el sistema informático para tramitar las ayudas

Manifiesto de alcaldes socialistas a favor del túnel del AVE por Barcelona

CiU lleva al Parlament una moción para aplazar el trazado que pactó en 2002

FRANCESC ARROYO
Barcelona

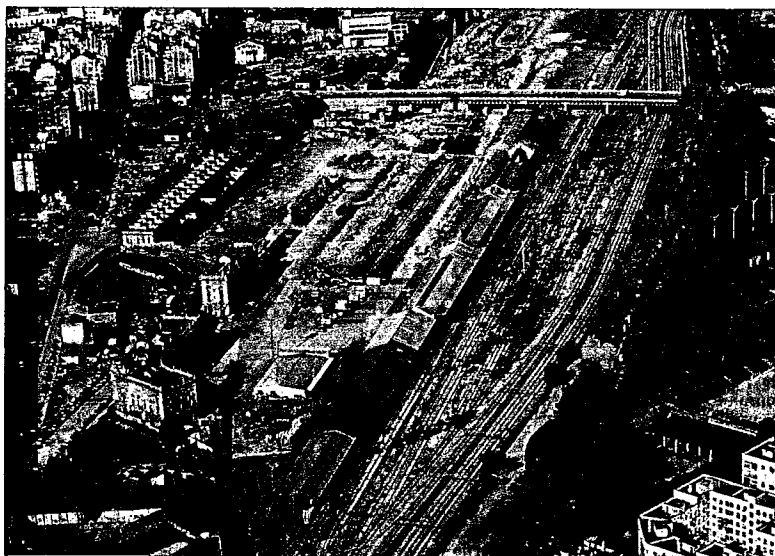
El túnel del AVE por Barcelona sigue siendo caballo de batalla. Convergència i Unió (CiU) ha llevado el asunto al Parlament, en un intento de poner en evidencia a Esquerra (ERC). Al movimiento han respondido cinco alcaldes socialistas con un manifiesto a favor del trazado por el centro de la ciudad. El alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, fue incluso más allá y sostuvo que la oposición a la obra amenaza al "pan" de los barceloneses, para concluir con una advertencia: "Con el pan no se juega".

Los alcaldes se reunieron en la zona de Sagrera, donde se producirá la gran transformación ferroviaria y urbanística. Desde allí insistieron en la oportunidad de licitar ya las obras que van de Sagrera al nudo de la Trinitat. En esa pieza de terreno debe instalarse la estación. El coste del conjunto de las obras ronda los 800 millones de euros: 98 millones para el entorno de la estación; 430 millones para la propia estación y 276 millones para el trazado que va de Sant Andreu al nudo de la Trinitat.

Hereu quiere —y ayer dijo que tiene garantías de que así será— que estas obras estén licitadas o adjudicadas antes de abril, y que todo esté terminado y operativo en 2012.

Al acto asistieron, además de Hereu, los alcaldes de Sant Adrià, Jesús María Canga; Santa Coloma, Bertomeu Muñoz; Badalona, Maite Arqué, y Montcada, César Arrizabalaga. Todos ellos intervinieron, junto al teniente de alcalde de Barcelona, Ramon García-Bragado, para defender la bondad del trazado y, en el caso de Canga, para decir que hay localidades que han sufrido durante años y aún sufren el paso de los trenes por el centro de la población y que no entenderían que Barcelona no acogiera el trazado, además, soterrado.

La visita de los alcaldes sirvió a las asociaciones de vecinos para



Vista aérea de la zona ferroviaria de Sagrera. / JOAN SÁNCHEZ

Renfe dice que no sabe nada del AVE

José Salgueiro, presidente de Renfe, aseguró ayer en L'Hospitalet de Llobregat que no tiene ni idea de en qué fecha podrá funcionar el AVE a Barcelona. Más aún, Salgueiro dijo que ni siquiera tiene una hipótesis de trabajo al respecto y que se limitará a cumplir las órdenes que se le den desde el Ministerio de Fomento.

Salgueiro acudió, junto al secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Mor-

lán, a L'Hospitalet a visitar una escuela para conductores de tren, escuela que Renfe entiende que no debe figurar entre las transferencias a la Generalitat. En ella hay simuladores de cabinas para formar a los futuros ferroviarios.

Víctor Morlán también repitió la cantinela: "No sé nada, no hay fecha, pero será antes de lo que se piensa". Y al final se despidió de los asis-

tentes de una forma enigmática: "Hasta la semana que viene". A los directivos de Renfe se les veía envarados. Uno de ellos, que pidió explícitamente mantenerse en el anonimato, señaló que la prueba del AVE de anteaer tenía como primer objetivo salvar la cara de la candidata del PSC, Carme Chacón, que las había anunciado una semana antes en una entrevista televisiva.

reclamar que la reforma urbanística sea revisada y que haya más equipamientos y zonas verdes y menos densidad residencial.

ERC se debate en el Parlament sobre si dar su voto a CiU, que

tendrá el apoyo del PP, en el rechazo al túnel, pese a que los republicanos discrepan de las propuestas de los dos partidos. En el fondo, sostuvo ayer un dirigente de ERC, esto es un "marrón que nos ha

endilgado Portabella". Jordi Portabella es concejal de ERC en el Ayuntamiento de Barcelona y defiende, en solitario, un túnel del AVE bajo el túnel de los Cercanías de Aragón.

ERC e ICV vaticinan un acuerdo sobre el Cuarto Cinturón a final de este mes

J. FOGUET, Barcelona

El acuerdo para dar luz verde al Cuarto Cinturón —que en el nuevo proyecto pasa a denominarse Ronda del Vallès para contentar a ERC e ICV— en el seno del tripartito va por buen camino. Mañana será una fecha clave. Aprovechando el pleno del Parlament, representantes de los grupos del tripartito, a los que por parte socialista se añadiría el consejero de Política Territorial, Joaquim Nadal, esperan dar "un paso importante" para llegar al pacto. Mientras que el grupo de ICV-EUIA prefiere no hacer ruido pero vaticina un

acuerdo, el portavoz de ERC, Joan Ridoa, indicó que el encuentro de mañana podría ser "decisivo".

Además, el portavoz independentista expuso que "el trazado que saldrá de este acuerdo no tendrá nada que ver con el proyecto de hace 40 años y responderá a las necesidades de movilidad del Baix Llobregat y de la zona del Vallès". Fuentes de ambas formaciones confían en que a final de este mes habrá acuerdo, si no lo hay ya mañana. Y eso que todavía no habrán pasado las elecciones generales.

Una de las diferencias entre el proyecto de Cuarto Cinturón

y la actual propuesta de Ronda del Vallès es que se pasa de una autopista de paso a una carretera de distribución, con los diferentes límites de velocidad que esto comporta. La semana pasada el Gobierno catalán aprobó el pacto nacional de Infraestructuras, documento que incluye proyectos complicados de digerir para ICV-EUIA, como el Cuarto Cinturón y la interconexión eléctrica con Francia. La formación ecosocialista expuso que "el pacto no incluiría el Cuarto Cinturón", según el candidato a las generales, Joan Herrera. Pero desde Presidencia se apuntaba que "la obra se hará, sólo

falta determinar su trazado".

Hasta el momento los socios del tripartito habían mantenido a raya sus discrepancias sobre el Cuarto Cinturón a base de asegurar que esta infraestructura se haría bajo un nuevo formato, con menos impacto y menor capacidad. El nuevo nombre de Ronda del Vallès busca destacar estos cambios. También rebajó tensiones la decisión del presidente José Montilla de aparcar la negociación sobre el pacto de Infraestructuras hasta después de las elecciones generales. Sin embargo, la presión de Convergència i Unió ha obligado al PSC a avanzar en el proyecto.

URBANISME



El solar que acollirà els nous equipaments vist des del carrer Veneçuela; al fons hi ha la zona de Diagonal Mar i al fons a l'esquerra la del Fórum ■ M. ÀNGELS TORRES

El Poblenou tindrà una nova residència per a universitaris

■ L'antic solar de la Caixa del carrer d'Agricultura acollirà també un laboratori de recerca biomèdica ■ Una quarta part dels terrenys es destinarà a diversos serveis per al barri

Virginia Mascaró
BARCELONA

El consell plenari del districte de Sant Martí informarà avui favorablement sobre el pla urbanístic previst a l'illa delimitada pels carrers Pallars, Veneçuela, Josep Pla i Agricultura, al districte 22@ del Poblenou. En un antic solar de la Caixa destinat a usos esportius i d'oci s'hi farà un laboratori de recerca, una residència d'estudiants, zona verda i equipaments per al barri. Els serveis de barri

La xifra

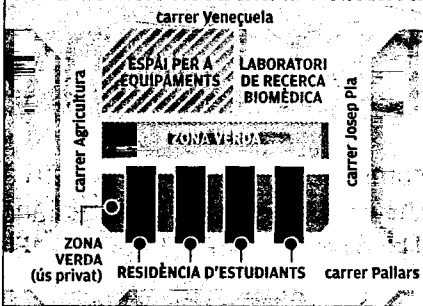
750

lits tindrà la nova residència d'estudiants que es construirà en un solar del barri de Provençals del Poblenou.

encara no s'han detallat, afirma el regidor del districte de Sant Martí, Francesc Narváez. El pla s'haurà d'aprovar definitivament al plenari municipal.

Els nous edificis, que es començaran a construir aquest any, són claus per a una zona on l'Ajuntament vol afavorir la instal·lació d'empreses relacionades amb la sanitat i les tecnologies mèdiques. L'objectiu és agrupar en un espai pròxim aquest nou laboratori de recerca amb altres centres d'investigació ja consolidats, com el Parc de Recerca Biomèdica i el centre de recerca de l'Hospital del Mar, afirma Aurora López, directora d'Urbanisme del districte 22@. En aquest

Urbanització nova illa al Poblenou



AVUI

solar també s'hi farà una nova residència d'estudiants, que tindrà 750 llits, afegeix López. "Serà una residència Nido Student Living, similar a la que funciona actualment a Londres", assenyala Albert Montull, gerent de Barcelona Centre Universitari, consorci que potencia Barcelona i la seva àrea d'influència com a ciutat universitària internacional.

"La nova residència, que està previst que entri en funcionament el curs 2010-2011, oferirà serveis típics d'un col·legi major, però tindrà un caràcter més obert", explica un responsable del projecte.

S'hi faran activitats culturals de tota mena i tindrà molts espais comuns per als residents, ja siguin per a l'estudi en comú, veure cinema o jugar, entre d'altres. A més, algunes de les instal·lacions, com ara una gran sala de videoconferències, serà accessible a les empreses.

Futur Campus Besòs

Aquesta residència està molt relacionada amb el futur Campus del Besòs. El nou campus acollirà en un mateix espai els estudis tècnics i d'enginyeria superior de Barcelona –part de la comunitat hi està en contra–, a més de laboratoris i centres de recerca relacionats amb l'energia, l'aigua i la sostenibilitat. També està prevista la construcció d'una residència per a personal docent i investigador. Segons el gerent de Barcelona Centre Universitari, "hem vist que una de les claus per atreure estudiants de fora és poder tenir allotjaments de qualitat i amb bons serveis ben a prop dels campus". ■

Hospitalet Infante Construcciones, S.A.

Ampliació d'objecte social La Junta General de la societat Hospitalet Infante Construcciones, SA, amb NIF A-43019785, va acordar amb data 1 de gener de 2008 ampliar el seu objecte social, de manera que quedà l'article 2n dels seus Estatuts Socials com segueix:

"Article 2n. Constitueix l'objecte de la Societat: L'objecte de construir immobles de tota mena, adquirir i alienar solars, edificació o immobles en general, cedir-los en arrendament, efectuar la seva explotació i, en general, efectuar tota mena d'actes, contractes o operacions sobre béns immobles i finques de tota mena, compresos dintre de l'objecte propi de les anomenades Societats Immobiliàries, així com qualsevol altre que sigui conseqüència, complementari o derivat de l'expressat".

La societat té per objecte també la promoció, construcció, explotació i participació en plantes d'Energia Elèctrica provinents de fonts renovables, principalment energia solar amb plaques fotovoltaïques". Tarragona, 1 de gener de 2008. L'Administrador Unic, Sr. Juan Solé Tomás.

URBANISME

Data i pressupost per a les obres a Cotxeres de Borbó

■ Llum verda a la construcció d'un complex sanitari, dotat amb 350 milions

Marta Clércoles
BARCELONA

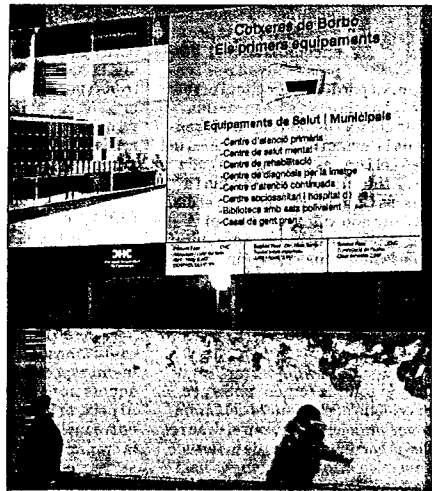
Amb més d'un any de retard començaran les obres de construcció d'un nou complex sanitari als terrenys de les antigues Cotxeres de Borbó, al districte de Nou Barris. El projecte, que aplega diferents tipus de serveis sanitaris, a més d'una biblioteca, un casal d'avis i un poliesportiu, va

brebre ahir el visticlau del govern, que va aprovar una dotació de prop de 350 milions d'euros: 25 per a les obres de construcció i la resta per finançar l'activitat dels propers anys.

La consellera de Salut, Marina Geli, va anunciar que les obres començaran durant el primer semestre de l'any i que els equipaments sanitaris donaran atenció a partir del 2010 a 250.000 ciutadans. Al terreny, de 22.000 m², es construirà un gran edifici que albergarà a les diferents plantes sis serveis sanitaris: un centre d'aten-

ció primària (CAP), un d'atenció continuada (CAC), un dispositiu de diagnòstic per la imatge, un centre de rehabilitació, un de salut mental i un de sociosanitari, aquest darrer amb 50 places d'hospital de dia i 205 llits.

El nou CAP ha de servir per descongestionar els del Turó de la Peira, Rio de Janeiro i Chafarinas, mentre que el centre de diagnòstic ajudarà a reduir el temps d'espera per a proves. D'altra banda, el CAC ha d'absorbir part de la demanda d'urgències de Vall d'Hebron i Sant Pau. ■



El solar de les Cotxeres de Borbó acollirà un complex sanitari i, en el futur, la conselleria d'Acció Social ■ MIQUEL ANGLARILL