

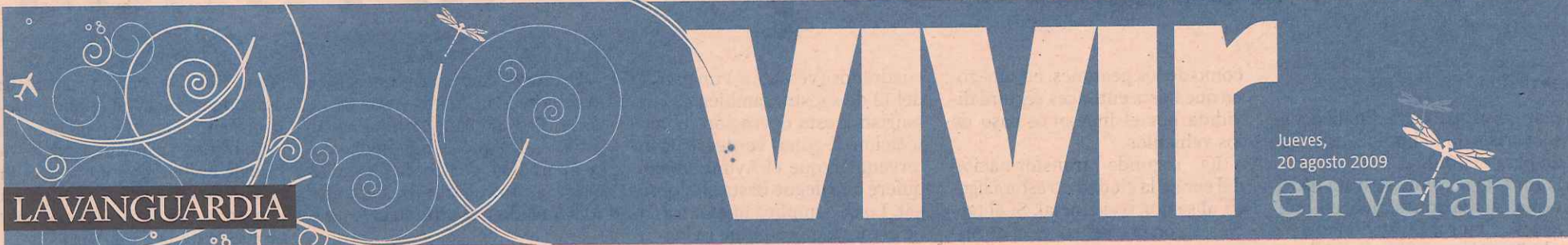
INFRAESTRUCTURAS P.3
El cuarto cinturón
será una autovía
Nadal asegura que
el nuevo eje será de
gran capacidad

TRADICIONES PÁGINA 5
Menos ruido en las
fiestas de Gràcia
Los limitadores
logran su objetivo

BADALONA PÁGINA 6
Alertas de
incivismo por SMS
Los ciudadanos
podrán avisar a la
policía con el móvil



GENTE PÁGINAS 8 A 11
El pasado nazi de
la familia de L'Oréal
La hija del fundador
prepara sus memorias



JORDI PLAY

A cubierto. La segunda fase de la cobertura de la Gran Via tendrá continuidad desde la plaza Europa y llegará hasta El Prat

Bulevar al río

● **La cobertura de la Gran Via creará un paseo peatonal que llegará hasta el río Llobregat**

SILVIA ANGULO / RAÚL MONTILLA
L'Hospitalet de Llobregat

L'Hospitalet de Llobregat debe parte de su nombre al río que, durante décadas del siglo XX, ha vivido a su espalda. Estar, estaba. Desde algunas partes de la ronda incluso era visible. Pero llegar

hasta él, eso era otra historia. Ya no lo será en el futuro. Ahora que la plaza Europa se ha convertido en una realidad palpable, el Ayuntamiento ha decidido proseguir con la transformación de la Gran Via hasta el municipio vecino de El Prat. La cobertura de esta arteria básica permitirá crear un nue-

vo polo sanitario de alto nivel -con el Duran y Reynals y Bellvitge en el epicentro- y se habilitará un corredor natural que llegue hasta el río, pasando por el futuro parque metropolitano de Cal Trabal. Los vecinos de L'Hospitalet podrán llegar andando, por fin, hasta el Llobregat.

El plan está sobre la mesa y la idea es que pueda ser una realidad en once años. La fecha marcada para transformar este nuevo sector que suma más de un millón de metros cuadrados es el 2020, ocho años después de la

CONTINÚA EN LA PÁGINA 2

ES TODO Y MUCHO MÁS

DESCÚBRALO EL SÁBADO CON

www.lavanguardia.es

LA VANGUARDIA
Libertad de opinión

es-

BULEVAR AL RÍO LA TRANSFORMACIÓN DE LA GRAN VÍA

Un viaducto para la ronda

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

plaza Europa cuya finalización, si la crisis no lo impide, está fijada para el 2012.

En esta ocasión, se trata de diversas actuaciones, más en la línea de mejorar la movilidad a pie y la conexión a ambos lados de esta arteria, que en una expansión inmobiliaria. De esta manera, el tráfico en la Gran Vía circulará de forma soterrada, a excepción en la zona donde se debe construir el túnel de cercanías -que pasa paralelo al del AVE- frente a la rambla Marina. Obras que están previstas que se liciten en el primer trimestre del 2010.

En el resto de esta vía se construirán rotondas a pie de calle similares a las que se han hecho en el primer tramo, que permitirá la transversalidad, ya sea del tráfico

como de los peatones, en una zona que hasta entonces seguirá dividida por el incesante paso de los vehículos.

La segunda transformación del sur de la ciudad no estará ligada al sector residencial. Sí al terciario, con la construcción de oficinas y modernas naves para albergar a las empresas dedicadas a la investigación en el ámbito de las ciencias de la salud. Nuevas viviendas están previstas que las construya en su término municipal El Prat, tras el cubrimiento de la Gran Vía.

Al contrario de lo que hizo en el distrito económico, en el entorno de la plaza Europa, aquí el Ayuntamiento pretende transformar el territorio, pero también recuperarlo. La construcción del futuro parque metropolitano de Cal Trabal de 218.000 metros

cuadrados (véase *La Vanguardia* del 12 de agosto) también contribuirían a esta operación de ampliación de zonas verdes. Una intervención que el Ayuntamiento quiere que llegue hasta el Llobregat. Lo que implica que se traslade el ramal que conduce a la ronda de Dalt unos 100 metros y que se construya un viaducto elevado de unos 15 metros que permita cruzar a pie por debajo de la ronda Litoral y llegar al río.

La operación, según fuentes municipales, no tendría ningún coste para Fomento, por lo que desde el Consistorio se cree que el ministerio no se opondrá a estas obras. El gran parque sería el colofón de un gran corredor verde que comenzaría en la plaza Europa y permitiría andar o pedalear a través de un carril bici hasta la ribera del río.

Un factor clave para conseguirlo es la reordenación viaria de la zona. Tres enormes rotondas, al estilo de las que se han hecho en la operación de Cerdà hasta la plaza Europa distribuirán el tráfico a un lado y al otro de la futura

Gran Vía soterrada y permitirá descongestionar algunas calles. Una frente a la calle Feixa Llarga, otra frente la avenida Mare de Déu de Bellvitge y, por último, en la rambla Marina, todo cosido con un gran vial verde en el lado montaña de la Gran Vía.

Junto al hospital Duran i Reynals, que soterrará su aparcamiento en superficie, se construirá un eje de investigación médica en el que se ubicará la Universitat de Barcelona, empresas de investigación, laboratorios farmacéuticos. En esta zona, no se construirán viviendas libres, las que se edifiquen serán anecdóticas y estarán relacionadas con el mundo de la investigación. Es decir, residencias para trabajadores del hospital de Bellvitge, la facultad de Medicina de la UB o apartamentos para estudiantes.●

EJE DE LA SALUD

Junto al hospital Duran i Reynals se ubicarán empresas y laboratorios

EL TRÁFICO

Tres grandes rotondas distribuirán la circulación sobre la Gran Vía soterrada

Una plaza que vale su peso en oro

RAÚL MONTILLA
L'Hospitalet

La nueva actividad económica que, a pesar de la crisis, se está asentando en la plaza Europa de L'Hospitalet genera una actividad económica anual de 2.245 millones de euros y permitirá la creación de unos 18.047 puestos de trabajo. Al menos, así lo apunta un laborioso estudio realizado por el Grup de Recerca AQR de la Universitat de Barcelona y el Institut de Recerca en Economia Aplicada (IREA) sobre el impacto económico de este sector de la segunda ciudad de Catalunya, que generó cerca de 6.000 puestos de trabajo en su creación y triplicará ese número una vez que se encuentre en marcha.

Y es que, la plaza Europa de L'Hospitalet y su entorno será en el futuro uno de los ejes de la economía catalana. Un potente motor económico que cuenta también a su favor con la proximidad de la Fira, un gran centro donde hacer negocios, pero también un escaparate mundial; la cercanía del aeropuerto, el puerto o la ciudad de Barcelona.

En este sentido, el estudio al que ha tenido acceso *La Vanguardia*, además de analizar el periodo comprendido entre el 2002 y el 2008, se atreve a vaticinar lo que sucederá hasta el año 2012, fecha en la que el entorno de la plaza estará prácticamente acabado así como las otras obras que no forman parte desde el inicio pero que han querido subirse también al tren. Ambos periodos, tanto el que ya ha pasado como el

que vendrá, son una de las mejores apuestas del Ayuntamiento por la economía local, y por el conjunto de la ciudad.

Según el estudio, tan sólo las obras de urbanización de la Gran Vía y de la plaza Europa generaron en la ciudad un impacto total de 533 millones de euros sobre la producción, de casi cerca 266 mi-

LAS PREVISIONES

Buena recaudación hasta el 2012

■ El Ayuntamiento también ha ganado, y tiene previsto seguir ganando, pese la crisis en la que están inmersos muchos consistorios españoles a causa de la situación económica. Entre este año y el 2012 el gobierno local recibirá más de tres millones de euros por la recaudación del impuesto de construcciones y obras, 110.654 euros en concepto de plusvalías, 263.517 euros anuales a través del IAE, 72.631 euros en concepto de IVA y 91.633 euros más como recaudación del IRPF. En L'Hospitalet la crisis inmobiliaria que se ha extendido por toda Catalunya parece que, por el momento, ha pasado de largo.



Un filón. La plaza Europa se ha convertido en una fuente de negocio para L'Hospitalet

llones de euros sobre el valor añadido bruto y de más de 115 millones de euros sobre las rentas del trabajo. Las obras permitieron crear -todavía, en parte existentes- unos 5.950 puestos de trabajo, de forma directa, indirecta o inducida. Un fuerte impacto económico que ha beneficiado a la ciudad, pero también al conjunto de Catalunya, aumentando su

producción en unos 418 millones de euros. En el año 2007, las obras de urbanización de la Gran Vía y la plaza Europa supusieron un 0,03% del producto interior bruto catalán y un 0,02% de su población ocupada.

Pero esto es sólo el principio. Y es que, según el estudio, dirigido por Manuel Artis y Jordi Suriñach, lo mejor está todavía por

Está previsto que la plaza Europa produzca de forma anual 2.245 millones de euros

INFRAESTRUCTURAS

Nadal no duda de que el cuarto cinturón será autovía

En el Pacto Nacional de Infraestructuras, tal y como está, caben CiU, PP y Foment del Treball, según el conseller

BARCELONA Redacción

“Todo el mundo tiene asumido que debe ser una autovía”, manifestó ayer Joaquim Nadal en relación al cuarto cinturón, algo que, a su juicio, está reflejado en el Pacto Nacional de Infraestructuras que ha remitido a los grupos políticos y entidades. En declaraciones a RAC 1, el titular de Política Territorial i Obres Públiques no dudó en afirmar que este eje tendrá “al menos dos carriles por sentido” y que formará parte del corredor del Mediterráneo. Por tanto, no será, como el Govern había indicado otras ocasiones, de carácter comarcal.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, Nadal no comparte que CiU, PP y Foment del Treball prefieran mantenerse al margen del pacto. “El cuarto cinturón está presente, como mínimo, en condiciones suficientes para que nadie se pue-

da sentir desmarcado”, insistió el conseller. Por ello volvió a pedirles que se sumen, tal como ya lo ha hecho, aseguró, “el 80% de las entidades e instituciones”, aunque advirtió de que “habiendo tantas cosas como hay en el pacto, una sola que según ellos está a medias pueda estropear el marco de referencia de un gran acuerdo” que también incluye ferrocarriles, puertos, aeropuertos, energía, agua, residuos o nuevas tecnologías.

CiU critica la “ambigüedad” del texto. En el apartado sobre el cuarto cinturón no se habla ni de autovía y ni de corredor del Mediterráneo. Para llegar a la conclusión de que este eje será de al menos dos carriles por sentido y que formará parte del itinerario Algeciras-La Jonquera hay que leer otro capítulo que afirma que este itinerario de largo recorrido se completará a través de vías de alta capacidad libres de peaje de manera continuada. Y es aquí donde cabe interpretar que incluye el cuarto cinturón.

Que no haya más detalles en el texto ha facilitado el acuerdo en el seno del Govern. En este sentido, Nadal argumentó que ahora no es el momento de proponer un trazado concreto.

“Nos pronunciaremos cuando el Ministerio de Fomento presente el estudio informativo, no antes”, afirmó.

Sobre el traspaso de cercanías, efectivo a partir del próximo 1 de enero, Nadal dijo que le gustaría que fuese “el termómetro de nuestro autogobierno” porque debe comportar “una mejora gradual del

El conseller ironiza sobre la legalidad de las obras de la Sagrada Família y su rechazo al túnel del AVE

servicio” que comenzará a notarse en la confortabilidad de los trenes, la información y la atención a los usuarios. El conseller también celebró que todos los tramos del AVE estén ejecutándose. Y en cuanto al túnel Sants-Sagrera, Nadal dudó de que las obras puedan paralizarse por mandato judicial al considerar que afectan a la Sagrada Família. “¿Alguien imagina –ironizó el conseller– que algún juez pare la Sagrada Família porque tiene la licencia incompleta, si es que la tiene?”



FUENTE: Google Earth

LA VANGUARDIA



ANA JIMENEZ/ARCHIVO

venir. Teniendo en cuenta el conjunto de toda la plaza Europa, está previsto que produzca de forma anual unos 2.245 millones de euros, con una ocupación, también anual, de 18.047 personas. Los miles de metros cuadrados que se han construido en la zona no son para menos.

También se espera que el crecimiento demográfico de la zona

—antes eran desguaces, naves obsoletas y descampados— también tenga una importante incidencia en la economía local. Y es que, se prevé que un total de 4.651 personas vivan en el entorno de la plaza en el año 2012, que, en total, tendrán un gasto anual que superarán los 34 millones de euros. De estos, tan sólo 8,9 millones los gastarán fuera de l’Hospitalet.



ROGER CASTELLON / ARCHIVO

Tramos en obras. El cuarto cinturón está construyéndose entre Abrera y Terrassa. Queda por definir las características y trazado entre esta última y Granollers

El Govern impulsa otro eje Baix Llobregat-Vallès

BARCELONA Redacción

Un tercer eje enlazará el Baix Llobregat con el Vallès, entre la AP-7 y el cuarto cinturón. Se trata de la conocida como vía interpolar, que conectará Molins de Rei con Sant Celoni. Será una carretera desdoblada que cumplirá una función principalmente metropolitana, destinada a mejorar la conectividad interna y la accesibilidad a las zonas industriales y residen-

ciales por las que discurrirá y que en algunas zonas aprovechará el trazado de otras carreteras ya existentes. En un extremo este corredor conectará con la B-23, la B-24, la A-2 y la AP-2 y en el otro con la AP-7, el cuarto cinturón y el futuro desdoblamiento de la C-35 hasta Maçanet que se incluirá en el corredor del Mediterráneo.

El proyecto avanza en varios tramos, todos ellos en fase de estudio. Este nuevo corredor

está incluido en Pacto Nacional de Infraestructuras en cuyo primera fase, que abarca hasta el 2015, se prevén ejecutar dos tramos: el comprendido entre Molins de Rei y El Papiol, y el que irá de El Papiol a Sant Cugat, con una inversión estimada de 70 millones de euros. Los otros tramos quedan para la segunda fase de pacto, hasta el 2020 (178 millones).

Los estudios informativo y de impacto ambiental del tramo El Papiol-Sant Cugat (la variante desdoblada de la C-1413a, de 4,5 kilómetros, que discurre junto a la AP-7) acaban de recibir luz verde de Política Territorial. La inversión estimada es de 47 millones.