



L'estació de la Sagrera comença a caminar

El passat mes de desembre es van treure a concurs públic les obres de l'estació de la Sagrera. Amb aquest tràmit acomplert, ja es pot dir que la gran estació del futur comença a estar en marxa. L'operació que s'està duent a terme a la Sagrera va molt més enllà de la creació d'una important estació que ha d'unir en un mateix espai el tren d'alta velocitat, Rodalies, metro i autobús, perquè significarà també la unió

L'estació de la Sagrera, un dels principals compromisos de l'alcalde Hereu, es posa en marxa amb l'aval del Ministeri de Foment

de dos districtes de la ciutat, Sant Andreu i Sant Martí, separats avui per les vies del tren.

Barcelona viu l'època de més transformació de la història, fins i tot més que la que es va dur a terme amb motiu dels Jocs Olímpics de 1992.

Els darrers anys la ciutat ha viscut l'arribada de l'AVE i la posada en marxa de la Terminal 1 a l'aeroport. L'estació de la Sagrera ha començat a caminar

amb pas ferm, acomplint-se així un dels compromisos de l'alcalde Hereu des que va ser regidor del Districte de Sant Andreu. A més, el ministre de Foment, José Blanco, es compromet, des de les pàgines d'aquesta publicació, a tirar endavant el corredor del Mediterrani i a millorar la competitivitat del Prat, a més d'haver posat en marxa, aquest 1 de gener, la titularitat compartida de Rodalies.

ACCIÓ SOCIAL

Pàg. 5

Creixen les xarxes d'intercanvi solidari

S'incrementa el fenomen de les xarxes que cerquen intercanviar béns o coneixements

PRESSUPOST 2010

Pàg. 6

Més inversió davant la crisi

L'Ajuntament manté l'esforç inversor per seguir fent de motor econòmic

EDUCACIÓ

Pàg. 3

La preinscripció a les escoles s'avança al mes de febrer

Bona part dels centres organitzen jornades de portes obertes al gener



OPINIÓ

Cal tenir memòria

Miquel Roca i Junyent

Advocat



Jordi Solé Tura ens ha deixat. I ara és el moment –difícil i dolorós– de recordar-lo com a referent de llibertat i progrés, de democràcia i solidaritat, de catalanitat i universalitat. Aquestes qualitats són les que un dia van permetre que la ciutat de Barcelona li atorgués la seva Medalla d'Or. Una distinció a la qual ell no aspirava, però que va recollir emocionadament, en una de les seves últimes intervencions polítiques.

Parlo des de l'amistat i també des del respecte i la consideració. Jordi Solé Tura vivia amb senzillesa una història feta de sacrificis i compromisos. Va viure com a normal allò que pels altres era excepcional. Una vida de lluita constant per la llibertat i pel progrés, adaptant-se als canvis que la societat experimentava. Com a bon mestre, els seus principis i els seus valors –sempre els mateixos– seguïen el ritme del canvi del temps per servir millor el seu projecte de progrés.

Va conèixer l'exili, la presó, la repressió, però mai no va deixar de tornar a començar. Sempre en la mateixa direcció; tossudament, enfrontant-se amb el que fos, amb la voluntat d'aconseguir aquells objectius que compartia amb molts altres, però que va saber identificar amb la seva pròpia actuació personal.

Ara és el moment de fer memòria i de recordar tot el que el país deu a Jordi Solé Tura. I, certament com a ell li agradaria dir, a molts altres anònims o desconeguts que han protagonitzat pàgines exemplars de resistència al franquisme. Perquè, de la dictadura no se'n va sortir perquè sí. La transició no hauria estat possible si no haguéssim comptat amb gent i forces polítiques que, des de l'oposició al franquisme, van liderar i conduir el procés cap a la democratització del país. La recuperació de la llibertat per a tots no hauria estat possible sense la lluita dels qui, per guanyar-la, havien acceptat perdre la seva particular llibertat. La presó, l'exili, la repressió van marcar el camí de la llibertat.

I Jordi Solé Tura va aportar aquest valor de l'exemple a tot el procés de la transició. Era un moment difícil, però va saber substituir el ressentiment per l'esperit de reconciliació. Va saber donar resposta de progrés a una situació que trobava les seves arrels més profundes més enllà de la dictadura i de la Guerra Civil. La història traumatitzada d'una Espanya confrontada internament necessitava definir unes noves bases de llibertat i democràcia per donar estabilitat i solidesa al progrés que Solé Tura perseguia per a tothom.

I sempre des d'una forta catalanitat. La Constitució del 78 i l'Estatut del 79 tenen el segell de la seva intervenció decisiva. En puc i em plau donar-ne fe. I no va ser fàcil, però gràcies al seu esforç molta gent va seguir a Catalunya els objectius de la reivindicació nacional que, sense l'exemple de Jordi Solé Tura i el que ell representava, potser se'n hauria marginat.

Barcelona pot honorar-se del record d'un home de Mollet que va fer de Barcelona la seva ciutat. Segur que els ciutadans de Barcelona no l'oblidaran mai.

L'ALCALDE

Jordi Hereu

L'estació de la Sagrera, en marxa

Finalment diem adéu a un any que ha estat difícil, si, però ho fem amb la satisfacció i la convicció que tot i la duresa de la crisi econòmica, ha estat un any guanyat per Barcelona. Un any que ha servit per posar en funcionament infraestructures bàsiques per la ciutat com la nova terminal de l'aeroport o la dessalinitzadora. Un any en el que s'han acabat significatives reformes urbanes com la plaça Lesseps o l'enderroc del viaducte del Guinardó. Ha estat un any en el que també han començat a caminar projectes molt importants com el Campus universitari del Besòs, el nou Sant Pau, la Zona Franca del segle XXI i la nova Diagonal. És l'any de la nova contracta de neteja i de l'acabament del desplegament de la policia de proximitat.

I aquest any, tan dens de projectes i realitzacions, ha acabat de la millor manera possible, amb la licitació de les obres del que ha de ser el projecte de transformació urbana més important dels propers deu anys, l'estació de la Sagrera. 2008 va ser l'any de l'arribada de l'AVE a Barcelona. 2009 és el del llum verd definitiu a l'estació i la transformació urbana de Sagrera i el seus entorns. Amb la Sagrera, finalment licitada, tot i els entrebancs hem demostrat que quan es tenen les idees clares, quan hi ha una voluntat ferma, un projecte i una visió de ciutat i de país, les coses surten endavant. La futura estació és l'eix vertebrador d'una nova centralitat a tot l'àmbit del Besòs, i el que permetrà crear nous equipaments i oportunitats econòmiques pel conjunt del nord de l'Àrea Metropolitana.

Estem parlant de completar la xarxa ferroviària i de transport públic. Estem parlant d'una gran estació intermodal, on confluiran 3 línies de tren, 4 de metro i una nova estació d'autobusos on hi passaran més 90 milions de passatgers. I estem parlant d'un espai que s'integrarà harmònicament a la trama urbana, i en dinamitzarà decisivament la seva transformació. La Sagrera vol dir obrir definitivament la unió de Sant Martí i Sant Andreu i garantir el futur del nord de la ciutat. Amb la licitació ha guanyat Barcelona i ho ha fet de la ma d'un govern municipal que sempre ha cregut amb la Sagrera i que sempre ha apostat pel desenvolupament dels barris del nord de la ciutat.

La Sagrera és un projecte clau, ineludible i inajornable. Perquè genera llocs de treball i activitat mentre es construeix i un cop construïda i perquè ajuda a mirar endavant amb seguretat, i això és avui més important que mai.

Una excel·lent notícia per començar el nou any.

“La Sagrera significa la unió de Sant Martí i Sant Andreu i garanteix el futur del nord de la ciutat”



ENTREVISTA



“La Sagrera marcarà un abans i un després a Barcelona”

José Blanco
Ministre de Foment

Va néixer a Palas de Rey (Lugo) el febrer de 1952 | És casat i té dos fills | És Diputat per Lugo des de l'any 1996 | Diu que li agrada confrontar idees i dir les coses clares | Creu en una Espanya en xarxa més que radial | Ministre de Foment des de l'abril de 2009 | Ha establert una nova relació del Ministeri amb Barcelona

Barcelona està vivint una de les etapes de major transformació de la seva història. Després de l'entrada en funcionament de l'AVE i la T1, ara arriba l'estació de la Sagrera. José Blanco defensa aquesta inversió

Joan Àngel Frigola

S'està vivint un impuls històric en les inversions a Barcelona?

Los datos lo confirman. Estamos realizando una apuesta sin precedentes en infraestructuras en Cataluña. Desde la llegada de José Luis Rodríguez Zapatero al Gobierno, Cataluña es la primera comunidad autónoma en dotación presupuestaria en infraestructuras. Desde 2004, hemos ejecutado obra por más de 12.000 millones de euros. Y es una inversión que cumple con lo establecido en la disposición adicional tercera del Estatut.

Anteriors administracions podien creure que Barcelona havia tingut prou inversions amb els Jocs Olímpics. Hi ha un canvi?

Por supuesto que esta etapa va a marcar un cambio. Un cambio a mejor. Estamos corrigiendo los desequilibrios que se han cometido en el pasado, las insuficientes inversiones de épocas pasadas. Catalunya no podía permanecer por más tiempo con el sistema de transportes existente. Requería urgentemente un fuerte impulso por parte del Gobierno para renovar y mejorar las infraestructuras y crear otras nuevas. Y eso es lo que venimos haciendo desde 2004.

Ha estat transcendent la licitació de l'Estació de la Sagrera ?

La Sagrera será una macroestación con capacidad para albergar a más de 100 millones de viajeros al año. Será un centro de transportes intermodal que acogerá servicios de Alta Velocidad, cercanías, metro y autobús urbano e interurbano. Por ello, se convertirá en uno de los polos estratégicos para el desarrollo de la red de transporte público

en el área metropolitana de Barcelona. Y por tanto, opino, al igual que el Ayuntamiento de Barcelona, que marcará un antes y un después en la movilidad de los ciudadanos de la ciudad condal.

La estación de Sagrera será el proyecto de mayor envergadura que el Ministerio de Fomento va a ejecutar en la ciudad de Barcelona en los próximos años, situándose a un nivel muy semejante a la nueva terminal del Aeropuerto de El Prat que pusimos en servicio el pasado mes de junio.

Aviat la tuneladora de l'AVE estarà operativa sota l'Eixample. Poden estar tranquils els ciutadans?

Para mi y para mi equipo la seguridad es un elemento prioritario. Por ello, estamos adoptando todas las medidas para garantizar la integridad de las edificaciones del Eixample. Están avaladas por los mejores técnicos y profesionales en ingeniería y geotecnia de nuestro país. Y también lo están –hasta en 6 ocasiones– por las instancias judiciales. Además, hemos encargado a una empresa especializada e independiente un estudio sobre la interacción entre las obras de construcción del túnel con las del templo de la Sagrada Familia. El estudio –insisto, realizado por una empresa especializada e independiente y que, además, fue acordada por Adif y el Patronato del Templo de La Sagrada Familia– concluye que la ejecución del túnel no implica ningún riesgo estructural para el templo.

Por tanto, aprovecho esta oportunidad para transmitir a la Sociedad Catalana un mensaje de tranquilidad. Estamos trabajando con el máximo rigor y transparencia, y con un objetivo prioritario siempre en mente: garantizar la seguridad, la seguridad de los ciudadanos, de nuestros trabajadores, y de los edificios del entorno.

Des de l'ú de gener Rodalies és ja de titularitat compartida amb la Generalitat...

Hemos trabajado intensamente para que el traspaso de los servicios de Cercanías a la Generalitat sea una realidad. La labor realizada y la posición constructiva de todas las partes ha permitido que la Generalitat esté ya ejerciendo las competencias que le reconoce el Estatut.

Com valora els primers dos anys de l'AVE Madrid-Barcelona?

La conexión de alta velocidad entre Madrid y Barcelona ha sido utilizada por cerca de 4 millones y medio de pasajeros. Ha tenido un crecimiento anual entorno a los 200.000 viajeros. El servicio se ha consolidado y los usuarios lo reconocen. Mi valoración no puede ser más que positiva.

“El primer trimestre del 2010, presentaré el estudio sobre el corredor mediterráneo”

Quan serà una realitat el “Corredor Mediterrani”?

Para mi es incomprensible que en el año 2003 el Corredor Mediterráneo no se contemplase en la red transeuropea de transporte con carácter prioritario. Voy a tratar de corregir esta situación durante la presidencia española del 2010 y desde luego vamos a darle el mayor de los impulsos. En el primer trimestre de 2010 tengo previsto presentar un estudio técnico de viabilidad presupuestario y de tiempo de ejecución sobre el Corredor Mediterráneo.

¿Quin balanç fa del primer semestre de la Terminal del Prat?

Al igual que el AVE Madrid-Barcelona, la puesta en servicio de la Terminal T1 ha sido todo un éxito. En estos meses ya

han pasado por ella casi siete millones de viajeros. Pero en el Ministerio no nos conformamos. Queremos mejorar y ampliar más El Prat. Ya estamos redactando el proyecto para construir un nuevo edificio Satélite que conectará con la Nueva Terminal y lo dotará de una capacidad para 70 millones de pasajeros.

Per quan el consorci amb Generalitat, Ajuntament i societat civil?

He pedido comparecer el 12 de enero en el Congreso para explicar el nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Permítame que tenga que ser reservado. Sí le puedo adelantar mi intención de impulsar la eficiencia y la sostenibilidad económica del sistema. Contemplaremos una gestión individualizada para aquellos aeropuertos cuyo volumen de tráfico garantice su viabilidad económica y financiera. Es decir, con el nuevo modelo vamos a preparar al aeropuerto de El Prat, para la nueva etapa del “cielo único”. Vamos a fomentar su competitividad frente a los aeropuertos internacionales y a favorecer su crecimiento.

Com augmentarà la competitivitat de El Prat?

El nuevo modelo permitirá a nuestras compañías ser mucho más competitivas. En estos momentos, tenemos unas de las tasas de navegación aérea más caras de la Unión Europea. Para ser competitivos tenemos que abaratar los costes y mejorar la gestión. Por ello, contemplamos separar la navegación aérea de la entidad Aeropuertos de España SA. Con ello, primaremos la gestión empresarial y podremos alcanzar los objetivos de eficiencia y de competitividad del modelo.

Fa dos anys, amb les crisis de l'electricitat, la sequera, rodalies podia arribar a crear-se un sentiment d'abandò o de manca d'inversió. Estem davant un escenari diferent?

Mi objetivo como Ministro de Fomento es trabajar por una España cohesionada. Y no concibo una España cohesionada sin una Cataluña fuerte, dotada de los recursos y de las infraestructuras necesarias. ■