

La foto del dia**Geithner viatja a la Xina**

El secretari del Tresor, Timothy Geithner, és a la Xina per buscar acords sobre com actuar en la crisi i com sortir-ne. Geithner, que va estudiar mandarí en una universitat de Pequín a la dècada de 1980, també prepararà la reunió que tindrà lloc a Washington aquest estiu dins del Diàleg Estratègic i Econòmic Xina-EUA.

**El producte****Accessoris de disseny per a gossos**

Civiccan, empresa especialitzada en accessoris per a mascotes, ha posat a la venda la seva nova col·lecció caracteritzada per una línia de disseny cuidada –i de colors alegres– per a gossos grans i petits. Per un costat, els seus collars de niló d'alta qualitat disposen de cinta de color i logo brodada (a un preu d'entre 5,90 i 7,90 euros, segons mides). Les corretges fan joc amb els collars, i estan disponibles en quatre dissenys diferents (entre 9,70 i 12,70 euros). Civiccan també ha

llançat originals estovalleres per a menjadores amb divertits dissenys de gossos de diferents races en rosa i blau (6,90 euros), mentre que les menjadores també es poden trobar en els dos colors (5,25 i 7,25 euros). També estan disponibles kits portabossetes per a excrements (cada un conté 15 bosses), amb un preu d'11 euros la caixa de 12 kits. Tots els articles es poden comprar a la botiga *on line* www.civiccan.com; i els kits portabossetes, també en botigues especialitzades i El Corte Inglés.

**Zona franca**

XAVIER
Salvador

**'Auto de papá'**

En el debat sobre l'estat de la nació, el president **José Luis Rodríguez Zapatero** es va treure del barret de copa un pla per estimular la demanda en el sector de l'automòbil. Són 2.000 euros d'incientiu a la compra que es reparaixen de manera tripartida: Madrid en paga 500; les marques, 1.000; i les autonomies, 500 més.

El que semblava una bona iniciativa, reclamada des de diferents àmbits, a Catalunya es va convertir en una odissea política com tantes altres atresorades en els últims anys. Primer perquè el president de la Generalitat, en ple estira i aflixa negociador del finançament, va agafar un gran cabregre amb el seu coreligionari socialista i li va criticar que disposés dels diners de les comunitats sense consultar-les abans. Després, fruit de la pluralitat que divideix l'Executiu català, els independentistes d'ERC es negaven a sotmetre's a un pla espanyol no

Es canvia promesa electoral per una mica més de responsabilitat

consensuat i capitalitzat políticament des de Madrid. Així que va tocar *catalanitzar-lo* (amb un altre límit de preu diferent, incloent-hi les motos, etcètera), i s'acabava el problema.

Però no, no es va acabar. Hores abans de la seva aprovació per la Generalitat, els tercers en discòrdia, els ecosocialistes d'ICV, van defensar que, a més, el pla havia de ser verd. És a dir, respectar els mínims de contaminació estipulats per Zapatero i no la llibertat que socialistes i republicans catalans van planificar per beneficiar, fonamentalment, Seat i Nissan. Tots van voler imposar i marcar el seu perfil polític en plena campanya electoral i tots ells amb una mica de raó objectiva, aquí i a Madrid.

Atòmits assistien al disbarat els concessionaris, els fabricants i, en última instància, els ciutadans, que encara desconeixen amb precisió quant es bonificarà la seva compra, qui la subvencionarà i si és més rendible la ciutadania catalana, basca, navarresa, valenciana o andalusa a l'hora de comprar-se un simple cotxe. Assistim per moments a una reedició del popular *Auto de papá de Gaby, Fofó i Miliki* dels 70.

És clar, estem en campanya electoral, però qualsevol els canviaria als responsables públics una promesa electoral menys per una mica de responsabilitat política més. Assosseg.

Empreses**Altamira** ▶ Imatges de satèl·lit

Les 'mides' de la terra

Aquesta companyia indaga amb exactitud mil·limètrica si la terra s'eleva o s'enfonsa. Els principals clients són la indústria d'extracció de petroli i els operadors ferroviaris.

MANEL TORREJÓN
BARCELONA

Al francès Alain Arnaud (40 anys) li van encomanar a l'Agència Espacial Europea (ESA) la tasca de fomentar noves tècniques per aprofitar les imatges de satèl·lit que generava l'organisme europeu. Interessava que nous negocis rendibilitzessin totes aquelles imatges. **«Però no hi havia manera, faltava cultura de creació d'empreses».** En aquestes circumstàncies, Arnaud va decidir que ell mateix es convertiria en empresari de la disciplina que tan bé coneixia: el tractament de la informació que es capta des de l'espai a través de satèl·lits.

Va fundar a Barcelona la companyia Altamira Information, que ha posat en el mercat una eina de detecció de moviments de les superfícies –sobretot, enfonsaments o elevacions– que promet una precisió mil·limètrica gràcies a la tecnologia del radar. L'estrena comercial del software es va produir quan s'intensificaven els enurts en els treballs de construcció del tractat de l'AVE, a l'altura de Saragossa. **«Vam preveure que el sector de les grans infraestructures seria un gran beneficiat de la nostra solució. Per planificar un tractat: per evitar les zones menys estables –les que, al llarg del temps, estan demostrant un enfonsament gradual– o, si això no és possible, per treballar en els punts delicats amb tecnologies més segures».** diu Arnaud.

El primer projecte va ser per a SNCF, la Renfe francesa. Es tractava de validar els resultats d'una inspecció d'un tram de 40 quilòmetres de la xarxa d'alta velocitat: **«Es volien reforçar els punts més febles».** La normativa ferroviària europea dicta que la gestió de les vies és independent de la gestió dels trens, per així incentivar la professionalització del manteni-



ALVARIO MONGE

La seu

▶▶ Alain Arnaud, al seu despatx.

¿Per què no va establir Arnaud el seu negoci a Tolosa, on va treballar per a l'ESA? Diu que es va instal·lar a Barcelona –a més de perquè es va casar amb una catalana– per la disponibilitat d'enginyers i per l'atractiu de la ciutat com a pol de negocis. «Estar a Barcelona ens ha permès diferenciar-nos».

ment de la infraestructura ferroviària. Segons l'empresa, amb les dades que la seva eina facilita es contribueix a aquest objectiu. **«Es redueixen costos i riscos d'accident perquè no fa falta tanta inspecció sobre el terreny».**

Una altra gran indústria que està traient avantatge de la professionalitat de la companyia és la petrolera. De fet, es tracta del client per a qui treballen més: l'envergadura dels projectes d'extracció justifica de sobres l'ús de tecnologies com la que ofereix Altamira. Aquesta visió contrasta amb la de les promotores immobiliàries, que veuen com un luxe la revisió de l'estabilitat del sòl sobre el qual construeixen (de fet, segons la llei no tenen cap obligació de mesurar el possible deteriorament dels terrenys sobre els quals edifiquen). En el sector petroler es pot anticipar l'enfonsament d'una superfície d'extracció, per així poder prendre mesures que ho impedeixin, com per

exemple la injecció d'aigua o CO₂. Així mateix, aquestes injeccions –les d'aigua també són útils per facilitar l'extracció de les reserves de petroli més amagades, les que més es resisteixen a aflorar– ha de ser supervisades per satèl·lit, per així assegurar-se que tot va bé.

Un altre filó de negoci és el control dels espais subterranis en què, des de fa un parell d'anys, s'emmagatzema CO₂ perquè cristal·litzi i, d'aquesta manera, no s'emeti i no contamina l'atmosfera. **«Es fan servir com a dipòsits antigues mines, antigues zones d'extracció de petroli o gas i aquífers».**

Al marge de l'acció dels terratrèmols, que no es poden preveure, la superfície de la terra es pot elevar o enfonsar de forma quasi inadvertida. Pot ser cosa de només mil·límetres, però mil·límetres poden anar a més. **«Els principals causants d'aquestes variacions són les aigües subterranies».** explica Arnaud. =