



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 1-6-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

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

CONSORCIOS DE FERROVIAL Y ACCIONA COMPLETAN LA PUJA POR LA CONCESIÓN

Abertis y Cedinsa presentan las ofertas más competitivas para desdoblarse el Eix

Acesa y ACS proponen la tarifa más baja por vehículo en el 'peaje en la sombra' del Govern, pero la concesionaria participada por FCC, Caixa Catalunya, Comsa, Copisa y Copcisa obtendría la puntuación más elevada.

IGNASI PUJOL, Barcelona

Las empresas y la Generalitat coincidían desde hace tiempo en que el concurso por el desdoblamiento del Eix Transversal, el *peaje en la sombra* más importante adjudicado por la Generalitat -con un presupuesto total de 1.109 millones de euros-, estaría muy competido. Ayer, con la apertura de plicas, las previsiones se confirmaron. La oferta de Acesa, concesionaria del grupo de infraestructuras Abertis, y ACS es la que presenta una tarifa más reducida, aunque Cedinsa Concessionaria podría obtener la puntuación más elevada al sumar todos los requisitos de las bases.

Acesa y el grupo constructor presidido por Florentino Pérez presentaron una tarifa de 0,03433 euros, que es el canon que debería pagar el Govern a la concesionaria por vehículo y kilómetro. Esta oferta, un 22,5% más baja que la tarifa de partida que consta en las bases, es ligeramente inferior a los 0,03585 euros de Cedinsa, que rebaja en un 19,06% el importe del pliego.

El consorcio de Acciona, OHL y las constructoras catalanas Acsa, Rubau y Viscan Torredembarra y la unión entre Ferrovial e Isolux Corán cierran las ofertas con 0,03756 euros (-15,2%) y 0,04341 (-2%) euros, respectivamente.

Sin embargo, la puntuación más alta, según las bases del concurso, correspondería a



Pilar de Torres pilotará la adjudicación del desdoblamiento del Eix desde la vicepresidencia de Gisa./E.R.

Cedinsa, con 241,6 puntos sobre un total de 260 puntos, según la compañía participada por FCC (27%), Caixa Catalunya (20%), Comsa (17,6%), Copisa (17,6%) y Copcisa (17,6%).

Sistema de puntuación

Acesa y ACS obtendrían 220,71 puntos; el grupo de Acciona, 193,2 puntos, y el consorcio de Ferrovial, 108,53 puntos. Las bases del concurso contemplan un total de 600 puntos. Los 340 restantes corresponden a criterios técnicos (240 puntos) y económicos (100), como la solidez de la entidad financiera que acompaña al candidato, el capital social o el plan económico-financiero.

Cedinsa recibirá 1.494 millones al final de la concesión, y Acesa y ACS, 1.643 millones

Las ofertas de Ferrovial y Acciona tienen cánones y presupuestos más elevados

Cedinsa, que cuenta con el apoyo financiero de Caixa Catalunya y Caja Madrid, también propone el presupuesto de obras más bajo: 708,3 millones de euros, que supone una baja del 11,77% respecto al presupuesto de salida: 802, 22 millones (sin incluir la gestión y el mantenimiento). Acesa y ACS fijan el importe en 730,53 millones (un 9% menos que las bases), Acciona y sus socios en 736,94 millones (-8,95%), y Ferrovial e Isolux, en 742,56 millones (-7,5%).

La oferta más económica según el cálculo de retribución máxima al final de la concesión -de 33 años- es la de Cedinsa, con 1.494,47 millones. Acesa y ACS reci-

Criterios técnicos

- Las obras del Eix -que une Cervera (Segarra) con Riudellots de la Selva- empezarán entre finales de este año e inicios del próximo, con el objetivo de convertirla en autovía durante el segundo semestre de 2011.
- Fuentes de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques remarcaron ayer que la oferta económica no es el único criterio para la adjudicación, que también contemplará los aspectos técnicos, entre otros.
- La Generalitat adjudicará las obras, a través de Gisa, durante este mes.

rían 1.643,54 millones; el grupo de Acciona, 1.723,35 millones, y el consorcio de Ferrovial, 1.075,2 millones.

Fuentes de Cedinsa mostraron ayer su optimismo, mientras que desde Abertis -participada por La Caixa y ACS- y que opta a su primer *peaje en la sombra*, declinaron hacer declaraciones. La Generalitat adjudicará las obras en junio.

Hasta el momento, el Govern ha adjudicado cuatro *peajes en la sombra*: los socios de Cedinsa ganaron el Eix del Llobregat -en la época de CiU-, Platja d'Aro-Maçanet y el eje Vic-Ripoll. La autovía Reus-Alcover se la adjudicó Dragados (ACS) y Benito Arnó.

PRIMERA PLANTA

La alemana Aleo Solar producirá energía en Osona

EXPANSIÓN. Barcelona

La empresa alemana Aleo Solar, dedicada a la producción de placas solares, ha puesto en marcha en Santa María de Palautordera (Osona) la primera planta de producción que instala fuera de Alemania.

El presidente de la junta directiva de Aleo Solar, Jakobus Smit, explicó ayer que la planta, que ha supuesto una inversión de casi 4 millones de euros, fabricará el 10% de los 100 megavatios que produce la empresa, capacidad que "puede aumentar" en el futuro.

En las instalaciones de Santa Maria de Palautordera trabajan en la actualidad 47 empleados en dos turnos de trabajo, aunque a finales de año los responsables de la empresa aseguran que tendrán 70 trabajadores. Smit explicó que el ritmo de producción durante estos primeros meses de funcionamiento de la planta ha sido de 210 paneles solares al día, informa *Efe*.

Previsiones

El responsable de la factoría, Manel Grao, aseguró que al final del año esperan que la nueva instalación haya fabricado 35.000 paneles solares. Toda la producción de la planta se destinará al mercado español.

En España, Aleo Solar dispone de clientes como Gamesa, Endesa o Geosol y también presta servicios a instaladores y empresas especializadas en la venta de placas solares y sistemas fotovoltaicos.

El nuevo mapa eléctrico

El sector energético marca nuevos récords por la especulación en torno a Iberdrola

La pugna entre ACS y Sánchez Galán multiplica las quinielas sobre nuevas operaciones

SANTIAGO CARCAR, Madrid
El movimiento más reciente en el sector energético —la compra de un 5% de Iberdrola por el empresario belga y vicepresidente de Suez, Albert Frère— ha vuelto a desatar

la fiebre especulativa. Ayer, las empresas del sector subieron con fuerza en la Bolsa y marcaron precios récord en sus cotizaciones. El centro de atención es Iberdrola. La pugna apenas disimulada entre su presiden-

te, Ignacio Sánchez Galán y su principal accionista, ACS (11,8%), no sólo ha abierto la puerta a nuevos inversores, sino que ha abonado la idea de que puede haber nuevas operaciones corporativas en perspectiva.

No hay tregua. El sector de la energía bulle y los precios de las acciones lo reflejan. Ayer, las cotizaciones de las empresas del sector subieron un peldaño más en el camino al cielo y marcaron precios récord. Iberdrola, centro de todas las hipótesis, ganó un 1,97%; Unión Fenosa un 1,48%; Gas Natural un 1,58% y Repsol YPF un 1,98%. La entrada del millonario belga Albert Frère, vicepresidente y primer accionista del grupo franco-belga Suez, en Iberdrola, con la compra de un 5% por 2.210 millones de euros, ha tenido el efecto de una aspirina efervescente en un bote de gasosa. Se ha disparado la especulación.

Simplificando las hipótesis —hay múltiples, variadas y complejas—, todo gira en torno a Iberdrola. Con tres posibilidades: independencia, fusión con Unión Fenosa o naípe de otra partida, al estilo de lo sucedido en Endesa, para constituir un gran grupo energético nacional.

Un pulso duro

El presidente de la compañía, Ignacio Sánchez Galán, libra un pulso tan duro como soterrado con su principal accionista ACS (11,8% del capital) desde hace meses. El grupo ACS, con su presidente Florentino Pérez al frente, quiere fusionar Iberdrola con la otra eléctrica que controla, Unión Fenosa. Sánchez Galán se opone y ha trabajado duro para mantenerse al timón.

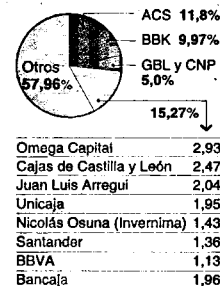
Con este panorama, alguien tenía que mover ficha. Y lo ha hecho un millonario belga, Frère, que es primer accionista del grupo Suez, accionista a su vez de Gas Natural.

Sánchez Galán tomó un avión a París el miércoles, el día en que se anunció la operación y 48 horas antes del viaje oficial del nuevo presidente francés, Nicolas Sarkozy, a España. El presidente de Iberdrola se entrevistó con los máximos responsables de Suez y de EDF.

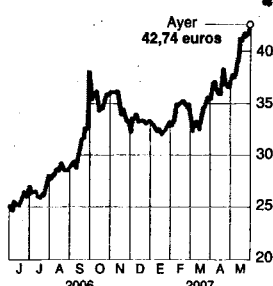
Cotización de las empresas del sector

IBERDROLA

■ ACCIONARIADO

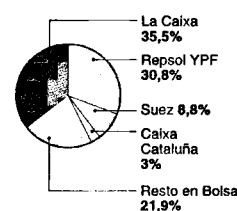


■ EN BOLSA

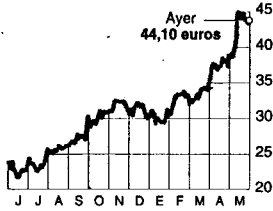


GAS NATURAL

■ ACCIONARIADO

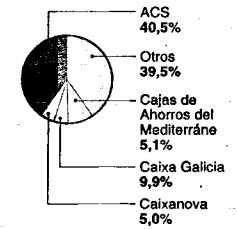


■ EN BOLSA

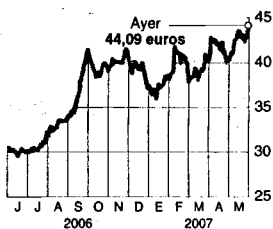


UNIÓN FENOSA

■ ACCIONARIADO



■ EN BOLSA



Fuente: datos de las empresas.

La pregunta de Sánchez Galán a los franceses de Suez fue la misma que corre por Madrid: ¿Intenta Suez, sola o en compañía, entrar en España vía Iberdrola? La respuesta oficial del presidente de

Suez, Gerard Mestrallet, fue que la inversión de Frère se ha realizado al margen del grupo.

Oficialmente, por tanto, no existe pacto entre ACS (con intereses en Iberdrola y Unión Fenosa),

Suez (accionista de Gas Natural) y La Caixa (accionista de Gas Natural, Repsol YPF y Unión Fenosa) para descabalar a Ignacio Sánchez Galán y emprender nuevas operaciones de fusión o reparto de activos. "Simples elucubraciones sin sentido", señalan fuentes de ACS.

Pero las declaraciones oficiales, a menudo, se asemejan a la leche envasada. Tienen fecha de caducidad, se pasan y después no sirven. De ahí que Sánchez Galán no baje el pistón en la exposición de planes y más planes (salida a Bolsa de Iberdrola, examen de posibles nuevas compras en el exterior) con un doble propósito: encarecer cualquier posible operación hostil y mantener a Florentino Pérez en un segundo plano el mayor tiempo posible.

Eficiencia

Mientras se entrega a la tarea, Sánchez Galán recibe halagos. También oficiales. Ayer, el ministro de Industria, Joan Clos, aseguró que la entrada de Frère —que según sus portavoces no reclama consejos— en Iberdrola responde a la eficiencia empresarial de la compañía que preside el empresario salmantino.

En el mismo sentido, y con mucha intención, el presidente de Repsol YPF, Antonio Brufau afirmó, según Efe, que "Iberdrola es una gran compañía y si (Frère) quiere invertir allí tendrá sus motivos", como la rentabilidad. Pero Brufau descartó, de paso, cualquier posible plan con Suez como ariete. Y subrayó que "Repsol, Gas Natural e Iberdrola están en sectores distintos" y "todo tiene que tener lógica industrial, no hay que hacer las cosas por hacerlas".

Brufau añadió que "en el mercado español, como está muy agitado, la gente toma posiciones sabiendo que, en el peor de los casos, si las deshace, no tiene por qué perder dinero, sino todo lo contrario".

Un sector en convulsión continua

M. A. NOCEDA, Madrid
El sector energético español vive en una continua convulsión desde incluso antes de que Gas Natural lanzase aquella polémica OPA sobre Endesa en septiembre de 2005 que puso todo patas arriba. La solución de la pelea ha dejado un panorama en el que se encadenan las posibilidades: hay una OPA en marcha de Enel y Acciona sobre Endesa; la derrotada E.ON ha anunciado que quiere ser el tercer grupo energético peninsular a partir de Viego y otros activos que va a comprar a Endesa; Iberdrola, ante posibles amenazas de compra de los alemanes o de otros, se quiere hacer fuerte adquiriendo Scottish Power y aumentando su presencia en Estados Unidos; el gru-

po belga Frère, principal accionista de Suez, compra el 5% de su capital, del que ACS es el principal accionista con más del 10%; al mismo tiempo, esta constructora controla el 45% de Unión Fenosa; la citada Suez ha aumentado su participación en Gas Natural de acuerdo con La Caixa...

En fin, un lío de participaciones y de intereses cruzados que permiten aventurar todo tipo de vaticinios. En medio de todo, el nuevo presidente francés, Nicolas Sarkozy, propone potenciar el eje mediterráneo y, entre otras cosas, eso incluye el sector energético, de máxima importancia para Francia y el norte de África, con España en una situación estratégica excelente. Parece normal y obligado que el

Ejecutivo español esté preocupado por el futuro del sector.

No es para menos. En España, al contrario de los países del entorno, las empresas del sector son privadas y, desde ese punto de vista, hay poco margen de maniobra. Sin embargo, pertenecen a un sector regulado, lo que da opciones para manejar los hilos. Dicho esto, la situación está abierta.

La irrupción de ACS en Iberdrola se contempló como un primer paso para una integración con Unión Fenosa. La hipótesis no gustó nada al presidente de Iberdrola, Ignacio Sánchez Galán, que recurrió al crecimiento para diluir a la constructora con la compra de Scottish Power. Otra línea de actuación conduce a una fusión

de Iberdrola con Gas Natural (participada, a su vez, por La Caixa y Repsol). Ambas son complementarias, participan cajas de ahorros y mantienen sus sedes en Cataluña y el País Vasco. En esa operación, que tampoco gusta en Iberdrola, ACS vendería su participación para concentrarse en Unión Fenosa con activos de aquella.

En el fondo late que las tres quieren reforzarse ante E.ON, que, no obstante, maneja dinero y daría sustanciosas plusvalías. Si a los alemanes, que bastante tienen con Gazprom, no les salen los planes, sólo les quedaría Hidrocarburos y EDP, ya que los portugueses también tienen mucho que decir en el futuro mercado ibérico. Y, mientras tanto, la Bolsa sube.



►► Uns operaris treballen al carril tancat al trànsit al costat de la plaça de Lesseps, ahir.

TRANSFORMACIÓ D'UN IMPORTANT NUS DE BCN

Les obres a Lesseps causen retard en els busos en hores punta

● Els semàfors de la Travessera de Dalt causen retencions de la circulació

● La reordenació dels vials de l'espai s'acabarà a finals d'aquest any

J. S.
BARCELONA

Les obres de la plaça de Lesseps causen endarreriments a les línies d'autobusos que travessen la zona. Els problemes es produeixen a les hores punta per la congestió i la lentitud que provoquen els semàfors de la Travessera de Dalt, segons Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). Els endarreriments se solucionaran probablement a finals d'any quan s'acabi la reordenació viària de l'espai, cosa que permetrà que els cotxes circulin sense obstacles pels vials nous.

Des del seu inici el febrer passat, la plaça ha viscut alguns embussos importants. Un dels més sonats va ser a principis de febrer quan es va anul·lar un vial sense ni tan sols avisar la Guàrdia Urbana. La recent obertura al trànsit dels túnels de la Ronda del Mig per sota de la plaça ha millorat la circulació, encara que això no evita que segueixin els problemes a les hores punta que afecten els autobusos que travessen la plaça, entre els de les línies 22, 31, 32, 24 o 74.

Segons TMB, les línies més perjudicades són les que travessen la plaça en sentit Besòs-Llobregat. Els



►► Cues de vehicles al carrer Gran de Gràcia, ahir.



principals problemes es produeixen entre les 7.30 i les 9.30 hores i entre les 17.00 i les 19.00 hores, cosa que produeix una «desregularització» de les línies. Els busos triguen més temps a arribar o, en ocasions, n'arriben dos a la vegada, com va succeir ahir al migdia amb l'autobús de la línia 22. Una de les rutes més afecta-

des és la 74, una de les més importants de la ciutat, ja que diàriament transporta unes 24.000 persones. Segons fonts de l'empresa Barcelona d'Infraestructures Municipals SA (BIMSA), TMB no ha plantejat aquest problema a les reunions que tenen amb regularitat.

URBANITZACIÓ EL 2008 / La finalització de l'ordenació viària, prevista per a finals d'any, acabarà amb aquests problemes. La nova plaça unirà l'avinguda de la República Argentina amb el carrer del Príncep d'Astúries, i el carrer de Gran de Gràcia amb l'avinguda de l'Hospital Militar. Una vegada acabats aquests treballs, BIMSA iniciarà, durant el primer trimestre del 2008, la urbanització definitiva de la plaça que inclourà, entre altres elements, zones dures i enjardinades.

L'obra va obligar ahir a reduir la circulació en un carril en sentit ascendent a la confluència del carrer

Gran de Gràcia amb el del Príncep d'Astúries. A la zona es van registrar algunes petites retencions, sobretot quan coincidien amb els treballs dels operaris al paviment.

PARADES ANUL·LADES / La remodelació ha obligat també a anul·lar dues parades (marquesines) d'autobús del carrer Gran de Gràcia a l'altura de la plaça i a col·locar un pal amb les línies que passen per la zona a la mateixa vorera encara que uns metres més enrere. Alguns usuaris, i fins i tot també algun autobús, es van despistar i van esperar o van estacionar a les parades tancades. Aquestes obriran una altra vegada d'aquí a unes sis setmanes.

Aquests treballs tenen com a objectiu eliminar els diferents nivells d'altura que la plaça té a la confluència de Gran de Gràcia amb Príncep d'Astúries. La remodelació deixarà Lesseps en només un nivell, que seguirà el pendent natural de la plaça, sense cap mena de barreres arquitectòniques, segons van pactar l'Ajuntament de Barcelona i els veïns abans que comencessin les obres.

NOU COL·LECTOR / Una vegada eliminades les estructures vials d'aquest costat de la plaça, es disposarà de l'espai necessari per poder començar les obres del col·lector de l'avinguda de la República Argentina i de Gran de Gràcia, cosa que permetrà augmentar bastant la seva capacitat actual.

El col·lector és un dels treballs que es porten a terme paral·lelament a la transformació de l'eix viari i que contemplen també la construcció d'un nou accés de la línia 3 del metro. ■

RENOVACIÓ D'UN ESPAI DEL BARRI DEL POBLE-SEC

La plaça de Las Navas serà tota de vianants a mitjans del 2008

● Les obres inclouen un aparcament subterrani per a 352 cotxes i 52 motos

● Alguns veïns protesten perquè la reforma podria danyar un refugi antiaeri

JORDI SUBIRANA
BARCELONA

La plaça de Las Navas, al barri del Poble-sec, es convertirà en un espai de vianants a mitjans del 2008. La plaça tancarà al trànsit i s'hi construirà un aparcament subterrani i un gran parc infantil. No obstant, la reforma no està exempta de polèmica. Alguns veïns diuen que pot danyar el refugi antiaeri de la guerra civil.

Fins ara, per aquest espai del Poble-sec inaugurat el 1982 hi circulaven i aparcaven vehicles. Amb la reforma, la plaça passarà a ser una zona on veïns i transeünts prendran el protagonisme. El tram de vianants s'estendrà al carrer de Teodor Bonaplata, des de l'avinguda del Paral·lel fins al carrer de l'Olivera, i al carrer de Jaume Fabra, entre Elcano i l'Olivera. El nou tram de vianants de Teodor Bonaplata es convertirà, després d'empalmar amb el carrer de la Bòbila, en un eix cívic que arribarà a la Ciutat del Teatre.

FALTEN PLACES PER APARCAR // A la zona, únicament s'hi permetrà l'accés de vehicles privats que aniran a l'aparcament subterrani, que tindrà capacitat per a 352 cotxes i 52 motocicletes. Segons el gerent del districte de Sants-Montjuïc, Josep Garcia Puga, es tracta d'una instal·lació molt necessària i molt reclamada pels veïns d'aquesta zona del barri del Poble-sec, ja que falten places de superfície. L'ajuntament té la intenció de destinar una de les quatre plantes per als residents.



► L'actual plaça de Las Navas, amb vehicles aparcats als voltants.

el passat

TÚNELS CONTRA LES BOMBES

► Durant la guerra civil espanyola, es van construir a Barcelona uns 1.400 refugis antiaeris. Segons la historiadora Judit Pujadó, la majoria es van fer a barris com Gràcia i Sants, i no al centre de la ciutat. Encara que formen part del patrimoni històric, Barcelona només té actualment dos refugis que es poden visitar. Un d'aquests és el Refugi 307, que està situat a la part més pròxima a Montjuïc del carrer de Nou de la Rambla, al mateix barri del Poble-sec. L'altre està situat a la plaça del Diamant, a Gràcia. Tant en l'un com en l'altre s'organitzen visites per recuperar la memòria històrica.



Alguns veïns, en canvi, van expressar la seva preocupació perquè l'obra pugui danyar el refugi. Eduard Garcia, que té un comerç a la zona, va explicar que s'havia dirigit al districte per informar de l'existència de la construcció. Segons el seu punt de vista, les obres poden deteriorar la instal·lació si no es prenen mesures per preservar-lo.

El Poble-sec és un dels barris de Barcelona amb més refugis, ja que

va ser molt castigat per l'aviació franquista durant la guerra civil. N'hi ha de diversa importància en funció de la seva mida i el seu estat. La historiadora Judit Pujadó, autora del llibre *Oblits de rereguarda: els refugis antiaeris a Barcelona (1936-1939)*, va dir que el de la plaça de Las Navas podia tenir capacitat per a unes 840 persones. Aquest refugi, com altres, va ser construït pels veïns a principis del 1938.

La transformació de la plaça de Las Navas tan sols ha començat. Després de la desviació dels serveis d'aigua, gas i la col·locació de les pantalles perimetral, la plaça es tancarà i començarà l'enderrocament de l'estructura actual i les excavacions. La urbanització està prevista que comenci l'abril del 2008 i finalitzi un parell de mesos després. La plaça tindrà un espai únic sense desnivells amb una zona infantil, 53 arbres i l'escultura *Maternitat*, de Joan Rebull. Es tractarà d'una còpia. El 1995, el consistori va decidir retirar l'original al ser decapitada. ■

Economía



Antoni Brufau

Brufau: una fusión Gas Natural-Repsol-Iberdrola carece de sentido

PÁGINA 66

ESPAÑA ↑ 1,27% LONDRES ↑ 0,29% NUEVA YORK ↓ 0,04% PETRÓLEO ↑ 68,04 DÓLAR/EURO ↑ 1,3453 YEN/EURO ↑ 163,56

REUNIÓN EMPRESARIAL

Rajoy dice que se tomará en serio las nuevas infraestructuras que necesita Catalunya

El líder del PP pide colaboración a los empresarios en las jornadas del Círculo

■ Mariano Rajoy, líder de la oposición, prometió ayer que tendrá en cuenta las necesidades de Catalunya en el campo de las infraestructuras. En la conferencia inaugural de las jornadas del Círculo pidió la colaboración de los empresarios.

LALO AGUSTINA
Sitges



Por caprichos del calendario, la inauguración de la XXIII Reunión del Círculo de Economía que tuvo lugar anoche en

Sitges levantó gran expectación. Mariano Rajoy, líder del Partido Popular, aprovechó ayer la oportunidad de dirigirse a cerca de 400 empresarios y miembros de la sociedad civil catalana tan sólo cinco días después de su ajustada victoria electoral en las elecciones municipales para lanzar sus promesas. Tanto su intervención, muy moderada, como el debate que puso fin a la cena, tuvieron un tono de absoluta normalidad, carentes de la tensión de otras ocasiones.

El déficit de infraestructuras que padece Catalunya y la forma de resolverlo centraron las referencias a la comunidad que realizó Mariano Rajoy en el acto inaugural de las jornadas. A la reunión asistió una nutrida representación de empresarios y directivos catalanes de múltiples sectores.

"La falta de infraestructuras no puede obstaculizar el crecimiento económico, y su desarrollo debe ir al ritmo del crecimiento económico y demográfico", sostuvo Rajoy. Según el presidente del primer partido de la oposición, "si en Catalunya



ALEX GARCIA

Miquel Roca saluda a Mariano Rajoy, con el presidente del Círculo, José Manuel Lara, en primer término

hay un millón de personas más que hace cinco años y la economía es también más grande, está claro que Catalunya necesita nuevas infraestructuras".

Ante esta evidencia, la respuesta de Rajoy fue la esperada: "Nosotros nos tomamos en serio las necesidades de infraestructuras que tenía Ca-

talunya cuando llegamos al gobierno; entonces se acertó porque hablamos mucho y supimos localizar entre todos las necesidades más urgentes". Ahora, la propuesta del político del PP es repetir la experiencia y, por este motivo, pidió la colaboración de todos. El empresario puede escribir ya su carta a los Reyes:

"Deseo incorporar a mi programa las aportaciones e ideas que ustedes consideren oportunas".

En este sentido, Rajoy recordó que tres de los mayores proyectos de infraestructuras de Catalunya —la nueva terminal y la tercera pista del aeropuerto de El Prat, la ampliación del puerto de Barcelona y el

AVE— fueron impulsados por el PP. "Sería bueno que finalizara la realización de estas infraestructuras lo antes posible", zanjó Rajoy.

Al margen de las infraestructuras, el líder popular explicó las líneas principales de su programa económico, en el que destacó el impulso a la educación, el fomento de la innovación y la investigación y la

Rajoy promete una nueva reforma fiscal, en la que suprimiría los impuestos de sucesiones, donaciones y de patrimonio

potenciación de la eficiencia en las administraciones públicas, entre otras. Además, Mariano Rajoy prometió abordar una nueva reforma fiscal, ya que cree posible bajar los impuestos, en especial el de sociedades, sin poner en riesgo las políticas sociales. "La reforma fiscal que defendiendo se basa en el apoyo a la competitividad, el fomento del ahorro y el apoyo a las familias". El impuesto de sociedades es, dijo Rajoy, muy superior al de otros países de la Unión Europea. También hizo otro guiño a los empresarios y les anunció que su intención era suprimir los impuestos de sucesiones y donaciones y el de patrimonio.

El último punto de sus propuestas quedó reservado a las reformas estructurales que, según su parecer, han brillado por su ausencia en los años del actual Gobierno socialista. Estas reformas deben basarse en "la liberalización y la unidad de mercado". Mariano Rajoy apuntó que "la economía española necesita un impulso energético que potencie su dinamización y su flexibilidad para adaptarse a las exigencias del mundo globalizado".

Privatizar la gestión de los aeropuertos

■ Los empresarios catalanes pidieron a Rajoy que seajara sobre el aeropuerto de Barcelona y ya en la primera intervención del coloquio que siguió a la cena, Josep Maria Serra (Ficosa) le preguntó por cuál era su modelo de gestión. Rajoy traía estudiado el tema y no se escondió: "Aunque no tengo una postura cerrada, está claro que vamos hacia la privatización de la gestión de los aeropuertos. Eso es lo más normal en el mundo en el que vivimos, y yo iré por este camino".

Posteriormente, el líder del PP volvió sobre la cuestión, esta vez para responder a Joaquim Coello

(Applus). El ex director del puerto de Barcelona le pidió su opinión sobre los modelos de gestión en los que participan administraciones públicas y empresas privadas, en velada alusión a las negociaciones de la Generalitat con el Gobierno para entrar en la gestión de El Prat con un sistema de este tipo.

Para Rajoy, la sociedad civil puede hacer las cosas mucho mejor que la administración. "Aquí hay muchas fórmulas, como los consorcios que Ud. ha mencionado, pero a mí lo que me apetece más es que el aeropuerto sea gestionado por la iniciativa privada porque creo que es mucho más eficaz", concluyó.



Mariano Rajoy i José Manuel Lara ahir poc abans d'iniciar-se la reunió del Cercle d'Economia a Sitges ■ ALBERT OLIVÉ / EFE

Rajoy promet als empresaris les infraestructures que reclamen

■ “Els projectes que Catalunya necessita seran els meus projectes també”, afirma el líder del PP ■ Avança que reduirà 5 punts més l'impost de societats i que suprimirà el de patrimoni si arriba a governar

Bernat Deltell
SITGES

El líder del PP, Mariano Rajoy, va demanar ahir a l'empresariat català col·laboració amb el seu programa electoral, aportant aquelles idees que considerin oportunes, “perquè si coincidim amb els objectius que són el benestar de Catalunya i Espanya, hem de fer també un esforç per compartir les fórmules d'actuació”.

D'aquesta manera, Rajoy va picar l'ullet a l'empresariat català apro-

Frases

“Vostès saben que [en l'anterior govern del PP] ens vam prendre molt seriosament les necessitats d'infraestructures que tenia Catalunya?”

fitant el sopar-col·loqui que va tenir lloc ahir al vespre a Sitges en el marc de la XXIII Reunió del Cercle d'Economia.

En el seu intent de cercar

“Em comprometo a acabar com més aviat millor l'aeroport, l'ampliació del port de Barcelona i l'arribada del TGV, que s'estan retardant massa?”

la complicitat de l'empresariat, Rajoy va lamentar que algunes de les obres d'infraestructura cabdals per al desenvolupament de Catalunya s'estiguin retardant

excessivament, com ara la nova terminal de l'aeroport del Prat i la seva tercera pista, l'ampliació del Port de Barcelona i l'arribada del TGV. “Els projectes que necessiti Catalunya seran també els meus projectes”, va assegurar Mariano Rajoy davant la flor i nata de l'empresariat català.

Sortir del guió

Potser per aquest motiu el líder popular va sortir del seu guió escrit i va anunciar una rebaixa del 5% de l'impost de societats i l'eliminació del de patrimoni,

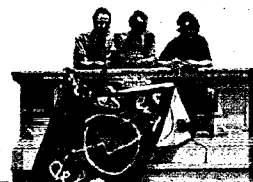
“tal com ja fem en aquelles comunitats on governem”, va recordar a l'auditori.

L'aposta per un sistema educatiu de qualitat per a tothom, la millora de la competitivitat amb un suport més decidit a la R+D i les infraestructures “que vostès saben que és un tema que quan estàvem al govern ens vam prendre molt seriosament” són les prioritats del programa econòmic del PP davant d'un panorama “que, si som realistes, no té motius per a l'alarma però sí per a la preocupació”, va sentenciar Rajoy. ■

Barcelona +

'Reokupat'
un
immoble

**Els okupes
tornen a entrar
a la casa de la
Barceloneta
desallotjada
dimarts**



URBANISME

L'hotel de Miramar obre després d'estar dues dècades en desús

■ L'Ajuntament ha construït el túnel per darrere de l'hotel per treure el trànsit del jardí públic ■ L'arquitecte Tusquets assegura que el nou edifici no supera l'original del 1929 ■ La reforma té un fort impacte visual



El nou Hotel Miramar de Montjuïc ha conservat només la façana de l'edifici que es va construir el 1929 i on durant 30 anys hi va haver els estudis de TVE ■ J. LOSADA

Maria Favà
BARCELONA

L'hotel de cinc estrelles gran luxe que s'ha construït a Miramar, que es va començar a gestar fa 21 anys i que ha provocat cíclics polèmiques per l'ús privat d'un espai públic, es va inaugurar ahir de forma oficial. Ja rebia clients des de la tardor, i ha assolit una ocupació d'un 70% de mitjana.

L'arquitecte autor del nou edifici, Òscar Tusquets, va explicar que havia estat un projecte alhora "complex, apassionat i conflictiu", va criticar el fet que l'Ajuntament els hagués obligat a conservar la façana més per "raons romàntiques que arquitectòniques"

i va assegurar que no s'havia construït ni un centímetre més que el que ja ocupava l'edifici vell que era de l'Exposició del 1929. Cloet va fer esment dels "molts anys de polèmica" i va acusar els mitjans de comunicació d'haver atiat el debat que acusa els promotors i l'Ajuntament de privatitzar uns jardins públics i de fer el nou edifici més voluminós que el vell. "El desmentiment més radical ha estat acabar l'hotel i això estalvia moltes explicacions", va dir. Tot i això, l'impacte visual de l'ampliació és evident.

Diversos operadors i alcaldes han intentat tirar endavant l'hotel, amb la col·laboració d'empreses

El govern ja va impedir fer aquest edifici el 1989

El 1926 l'arquitecte Ramon Raventós va rebre l'encàrrec de construir un edifici a Miramar perquè servís de restaurant de l'Exposició Universal. Trenta anys després, el 1959, l'Ajuntament va cedir el casalot a Televisió Espanyola, que el va retornar a la ciutat el 1986. Aquell mateix any el grup Husa va proposar a l'alcalde Maragall reconvertir els vells es-

tudis en un hotel. Però el guanyador del concurs que es va convocar per tirar endavant el projecte va ser el grup format pels milionaris Von Thyssen i Eric de Rothschild i pels empresaris Antonio Parés, Oriol Regàs i Ricard Bofill. Aquest, a més, va ser l'encarregat de redactar el projecte constructiu. Bofill va imaginar un edifici de 140 metres de llarg i 10.000 me-

tres de sostre i el túnel que s'ha acabat foradant.

Però la comissió d'urbanisme va vetar el projecte al·legant que s'utilitzaven zones verdes i equipaments per a ús privat i que s'augmentava l'edificabilitat. L'Ajuntament va haver de indemnitzar els promotors. Però el 2001 el consistori va recuperar el projecte amb uns altres promotors que finalment han fet l'hotel.

El president del grup AC Hoteles, Antonio Catalán, que va definir l'hotel "com el més glamurós de la ciutat", va explicar que l'obra ha suposat una inversió de 45 mi-

lions d'euros aportats pel fons de capital risc Apollo. A més, l'Ajuntament, que controla un 10% de l'hotel, ha sufragat la construcció del túnel que forada la munta-

Les xifres

45

millions d'euros ha invertit l'empresa nord-americana de capital risc Apollo per a la construcció d'aquest hotel que explota el grup AC.

1,3

millions s'ha gastat l'Ajuntament per restaurar els jardins de Miramar que Jean-Claude Forestier va fer per a l'exposició del 1929.

10

per cent del capital de l'hotel el controla l'Ajuntament de Barcelona, que era la propietària de l'edifici original, que està dins d'un parc públic.

nya i evita que passi per davant de l'hotel el trànsit de la carretera de Miramar que puja i baixa de Montjuïc.

L'obra d'aquest túnel ha obligat a interrompre l'antic camí que anava del castell al Poblesec. En eliminar els cotxes de davant de l'hotel, ha estat possible fer per a viants els jardins que l'Ajuntament va restaurar l'any passat. Aquesta obra va costar 1,3 millions d'euros i va servir per recuperar el projecte que va fer per l'Exposició del 1929 l'arquitecte i jardiner Jean-Claude Forestier. L'element més característic d'aquests jardins són les bellombres quasi centenàries (*Phytolacca dioica*), que s'han complementat amb plantacions noves. ■