



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 14-6-2007

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

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



Centro financiero de Madrid, en la zona de Azca, donde se encuentra la torre del BBVA. / RICARDO GUTIÉRREZ

El BBVA venderá varios edificios y la sede en Madrid para crear un centro financiero

La entidad aprovecha los altos precios de las oficinas para construir un campus corporativo

ÍÑIGO DE BARRÓN, Madrid

El segundo banco español también quiere sacar el máximo provecho a sus edificios. El BBVA ha decidido poner en venta su sede en Madrid y varios edificios para fi-

nanciar la creación de un centro corporativo en Madrid, dentro del radio de la autovía M-40, probablemente en la zona de Chamartín o Las Tablas. La entidad que preside Francisco González lleva algunos

meses analizando alternativas, y ha decidido crear "un campus abierto", es decir, un conjunto de edificios en el que no tendrán cabida rascacielos, por lo que se descarta la Ciudad Deportiva del Real Madrid,

Los bancos han sido tradicionales compradores de edificios en los centros históricos de las ciudades. Eran otras épocas, cuando el poder se reflejaba a través de construcciones emblemáticas. Ahora las entidades financieras sólo quieren liquidez para prestar dinero y, además, aprovechar el calentón del mercado de oficinas, que ha subido casi un 20% en el último año y medio. En medios inmobiliarios se interpreta que las entidades financieras considerarán que los edificios de oficinas ya tienen precios altos y no quieren asumir el riesgo de que puedan bajar los próximos meses.

El banco venderá su sede operativa en Madrid —la Torre de Sáenz de Oiza, en el paseo de la Castellana—, además de varios inmuebles, para construir un nuevo campus corporativo en la zona norte de Madrid, previsiblemente en Chamartín o Las Tablas. La operación no está cerrada, pero podría incluir un canje de suelo para el centro financiero por su actual sede madrileña y alguno de los edificios a la venta.

El BBVA quiere agrupar las diferentes sedes de servicios centrales que tiene en la capital de España. Como producto de las compras históricas del Banco de Bilbao, el Banco de Vizcaya y Argentinaria, el BBVA cuenta con gran patrimonio inmobiliario. En Madrid dispone del palacio del Marqués de Salamanca, en el paseo de Recoletos; la mencionada Torre de Sáenz de Oiza, en el paseo de la Castellana; otra en el número 14 de la calle de Goya; un edificio más para sistemas en La Vaguada, y otro de informática en Las Rozas. En Bilbao, el



Sede en Bilbao (arriba) y palacio del Marqués de Salamanca en Madrid.

BBVA tiene tres sedes, dos de las cuales están a menos de 500 metros. Una de ellas es el edificio de la sede social, en Gran Vía, 1 (que fue la sede del Banco de Vizcaya), y otra en Gran Vía, 12 (que fuera cuartel general del Banco de Bilbao). Además, dis-

ponen de otro edificio histórico en la plaza de San Nicolás, en el Arenal de Bilbao.

Este movimiento se conoce después de que el Santander haya decidido poner en venta todos sus edificios por 4.000 millones de euros, con unas plusvalías de

1.400 millones. La operación del BBVA es diferente: lo que quiere es reagrupar a sus empleados dispersos por diferentes edificios para trabajar de una forma más eficiente en un solo espacio físico, como también han hecho previamente el propio Santander y Telefónica. Así, el banco pondrá a la venta algunos edificios y dejará de ocuparlos, mientras que el Santander seguirá manteniendo a los empleados en los que vende. La operación del banco presidido por Emilio Botín se conoce como *sale and lease back*, es decir, una venta con alquiler posterior y pacto de recompra en un plazo determinado y con derecho de tanteo.

De Bilbao a Madrid

Por el momento se desconoce qué edificios conservará el BBVA para funciones representativas tanto en Madrid como en Bilbao. Según algunas fuentes, el banco se ha dirigido a la Diputación de Bizkaia para ofrecerle el edificio de Gran Vía, 1, sin que se haya alcanzado ningún acuerdo por el momento. Fuentes del BBVA desmintieron que la entidad tuviera intención de desprenderse del emblemático edificio.

Este movimiento coincide con una polémica decisión de la entidad de plantear el traslado de unos 150 empleados de la capital vizcaína a Madrid. Además, un centenar de subcontratados de Azertia también han dejado de trabajar para el BBVA por el traslado de servicios informáticos a Madrid, pese a las protestas de los sindicatos CC OO, CGT, ELA, LAB y UGT.

La fiscalía de Bolivia solicita que se procese a dos ejecutivos de Repsol

EFE, La Paz

La fiscalía de Bolivia pidió a un juez de la ciudad oriental de Santa Cruz la apertura de un proceso contra dos altos ejecutivos de Repsol YPF, el español Julio Gavito y el argentino Pedro Sánchez, acusados el año pasado de supuesto contrabando de petróleo. Así lo confirmó ayer el juez Zenón Rodríguez, del juzgado número 10 de la Corte de Distrito de Santa Cruz, quien se limitó a comentar que la petición, presentada el martes, argumenta que se han hallado "suficientes elementos" para iniciar el proceso penal contra los acusados.

Tras una denuncia de la aduana sobre contrabando de petróleo, el español Julio Gavito, ex presidente de Repsol YPF en Bolivia, y el argentino Pedro Sánchez, director de Producción y Desarrollo, fueron detenidos en marzo de 2006 en Santa Cruz, donde tienen su sede la multinacional y su filial boliviana, Andina.

A los ejecutivos de la petrolera se les responsabiliza de la presunta venta irregular de crudo por 9,2 millones de dólares (7,7 millones de euros), supuestamente cometida por Andina entre junio de 2004 y julio de 2005. Sánchez y Gavito fueron liberados el mismo día de su detención, a cambio de una fianza, pero sin poder abandonar el país.

El precio más caro del AVE Madrid-Barcelona será de 250 euros

EL PAÍS, Madrid

El precio más caro del billete de ida y vuelta entre Madrid y Barcelona en el AVE costará 250 euros. Las tarifas más baratas incluirán descuentos de hasta el 60%, en un sistema de precios que será aprobado en un plazo de dos semanas y que pretenden emular los del actual puente aéreo de Iberia, informó Cuatro. Las tarifas contarán con descuentos en el caso de reservas y en los horarios menos utilizados, y recargos en los casos de compras en ventanilla y en hora punta. Renfe prevé fijar inicialmente 25 servicios diarios, con unos 10.000 viajeros al día, frente a las 13.000 plazas del puente aéreo. Spanair, Vueling y, sobre todo, Iberia, perderán parte de la cuota de mercado actual, según las previsiones que maneja Renfe.

La llegada del AVE a Barcelona está prevista para antes de fin de año, según el compromiso mil veces repetido por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez. Pese a que la llegada del AVE a Barcelona, su paso por la capital catalana y su enlace con Francia están pulverizando de forma negativa todas las previsiones, Álvarez atribuyó ayer esos retrasos a la "herencia del PP". La ministra puntualizó que no hay "ningún retraso" por parte del actual Gobierno en las obras del AVE que conecta Barcelona con la frontera francesa y afirmó que los trazados alternativos que ahora se proponen como "mejores" fueron rechazados en la anterior legislatura.

CAMBIO DE CICLO EN EL LADRILLO

COLONIAL ASEGURA QUE SU REFINANCIACIÓN SUFRE "PEQUEÑOS AJUSTES"

El efecto Astroc pasa factura al resto del sector

Reyal ha conseguido evitar la amortización anticipada de un préstamo por 500 millones de euros suscrito por Urbis antes de la fusión.

EXPANSIÓN. Madrid

Colonial habla de "pequeños ajustes" y el mercado de endeudamiento del crédito. El préstamo sindicado de 7.200 millones de euros suscrito por la inmobiliaria presidida por Luis Portillo para financiar sus últimas compras -Colonial, Riofisa y la participación del 15% en FCC- sigue en el punto de mira.

Fuentes del mercado apuntan que los bancos aseguradores del préstamo -Royal Bank of Scotland y Goldman Sachs- estarían exigiendo a la compañía pagar más intereses ante las dificultades que están encontrando para sindicarse el crédito y reducir así el riesgo contraído. Colonial, sin embargo, niega que exista ninguna "exigencia" por parte de las entidades de crédito: "Ante la nueva situación de mercado, la compañía está estudiando pequeños ajustes para reducir la deuda más rápidamente".

Las entidades tienen dificultades para sindicarse el préstamo de 2.900 millones a Fadesa

te", apunta un portavoz de la empresa.

El crédito sindicado de Colonial, suscrito el 20 de marzo, está dividido en tres tramos. El primero de ellos, por importe de 4.800 millones de euros, tiene un vencimiento a cinco años. Está destinado a refinanciar las cantidades ya utilizadas para la compra de Colonial, FCC y la futura adquisición de Riofisa. El segundo tramo del crédito tiene, según la auditoría remitida a la CNMV, un "vencimiento inicial" a cinco años. Su importe es de 1.700 millones de euros y su finalidad es refinanciar un préstamo sindicado ya existente de Colonial. La financiación se completa con un tercer tramo por importe de 700 millones de euros, que tiene un vencimiento a doce meses. Está destinado a financiar parcialmente la compra de Riofisa y está previsto que se cancele con los fondos de una ampliación de capital que Colonial prevé realizar próximamente.

El préstamo suscrito en marzo tiene el objetivo de refinanciar el crédito sindicado por importe de 3.518 mi-

llones de euros que la antigua Inmocaral firmó para financiar la compra de Colonial y la participación en FCC.

Este préstamo inicial contemplaba unas garantías que, según Colonial, no se han exigido en la nueva financiación. "Una compañía (la antigua Inmocaral) no tiene nada que ver con la otra (la surgida de la fusión)", explica la empresa, en alusión al patrimonio que atesora la sociedad resultante de la integración.

El crédito inicial estaba condicionado a que Luis Portillo mantuviera un porcentaje en Inmocaral no inferior al 20%. Además, estaba garantizado con una promesa de hipoteca sobre la totalidad del patrimonio de Inmocaral y tenía en prenda la totalidad de las acciones de Colonial y FCC que en aquel momento poseía Inmocaral. Según Colonial, la nueva financiación sólo mantiene la prenda sobre los títulos de FCC.

Confianza en un proyecto

Reyal y Urbis, por otra parte, han completado esta semana su integración. La compañía presidida por Rafael Santamaría lanzó en julio de 2006 una opa sobre el 100% de Urbis a 26 euros por título. Para financiar la operación, Reyal ha recurrido a un crédito sindicado por un importe máximo de 4.040 millones de euros, según se recoge en el folleto de la oferta registrado en la CNMV. Reyal canceló a principios de mes un tramo de 650 millones de dicho crédito vinculado a un préstamo sindicado de 500 millones de euros suscrito por Urbis en julio de 2005 (antes de integrarse con Reyal) con 19 entidades financieras, en su mayoría cajas de ahorros. El préstamo de Urbis incluía una cláusula de vencimiento anticipado en caso de fusión de la compañía. Tras negociar con las entidades financieras, el sindicato ha optado finalmente por refinanciar el crédito y no exigir a la empresa su vencimiento anticipado. De ahí que Reyal haya cancelado el tramo de 650 millones de euros que iba a destinarse a cumplir con esa obligación.

Fuentes cercanas a la inmobiliaria califican de "buenas" las nuevas condiciones establecidas en la financiación. No obstante, conside-

ran más relevante el hecho de que "en el actual contexto de mercado", el sindicato de 19 entidades haya optado por no exigir la amortización anticipada del préstamo. "Es una muestra de confianza hacia el proyecto Reyal-Urbis", apuntan.

Según apuntan en el sector financiero, la inmobiliaria presidida por Fernando Martín podría encontrarse en una situación similar que sus colegas del sector. Martins y Huson firmaron un contrato por un importe total de 4.100 millones de euros el pasado 5 de marzo, para financiar su opa por el 100% de Fadesa. El

El peso de la deuda

	Beneficio 07	Incr.	Ventas 07	Incr.	Ebitda 07	Incr.	Valor de los activos	Deuda neta 07	Incr.	Deudas/Activos
Metrovacesa	448,50	208,60	511,50	83	216,60	36	20115,00	9351,00	-1,30	46
Fadesa	43,1	4	260,8	0	66,5	-	10.537	2082	39,70	20
Colonial*	205,6	-	191,8	-	-	-	11020	7006	-	63,50
Reyal Urbis	76	73	275,1	-4	123,9	55	4.953	1580	15,00	26
Renta Corporación	16	60	242,5	87	25,5	14	1193	510,3	11,10	71**
Riofisa	0,4	-	17,8	-3,30	4,6	43,70	1.551,80	293,7	-	18,90
Parquesol	3,7	-68	34,1	-32	11,7	-49	1198	476,9	-	36,70
Testa	18,2	25	68	25	-	-	4592	1872	-	40,70
Vallehermoso	48,2	8,30	313,3	3	-	-	7800	3196	-	40,90
Astroc	5,7	-82,00	213	160	18	-	2313	1465	-	-36,60
Urbas Guadaheirma	0,6	-20,40	1,02	-94,20	-	-	-	-	-	-
Montebalito	1,3	-63,00	1,15	-15,00	-	-	-	-	-	-
Aisa	0,4	-	42,3	-	-	-	-	-	-	-
Sotogrande	1,04	-	14,3	26,96	-	-	-	-	-	-
Inbesos	0,19	-80	6,58	-50	-	-	-	-	-	-

(*) Los datos de Colonial (antigua Inmocaral) no son comparables con los de 2006. (**) En relación con el patrimonio neto.

préstamo contaba con tres tramos; el A, de 1.000 millones; el B, de 2.265 millones; y el C, de 835 millones de euros. A él acudieron Morgan Stanley, Caja Madrid, La Caixa y Ahorro Corporación. Fadesa

comunicó el pasado 22 de marzo que no hará uso del tramo C, por la captación de fondos mediante una ampliación de capital. Actualmente, Caja Madrid y Morgan Stanley podrían estar pidiendo

hasta 2,5 puntos porcentuales por encima del euríbor para prestar a la compañía.

Información elaborada por: María Martínez, David Anglés, Daniel Badía y Enrique Calatrava.

CAMBIO DE CICLO

LOS BANCOS TEMEN UNA FUERTE DESACELERACIÓN DEL SECTOR

Las entidades financieras endurecen las condiciones de los préstamos a inmobiliarias

Los tipos de interés se elevan y los plazos de carencia se reducen. Los bancos ya no creen que el ladrillo sea la gallina de los huevos de oro. El temor hacia el sector es más profundo entre las entidades extranjeras.

EXPANSIÓN. Madrid

El desplome bursátil de Astroc las situó en el centro de la tormenta y el endurecimiento global de las condiciones de crédito no las deja salir de ahí. Las compañías inmobiliarias continúan bajo la lupa. El mercado inmobiliario se ralentiza y los tipos de interés repuntan al alza, lo que está pasando factura al negocio y a la propia estructura financiera de estas empresas. "El grifo se ha cerrado de una forma bestial. Hay bancos que rechazan cualquier operación con inmobiliarias españolas, sin ni siquiera mirar de qué se trata", comenta el responsable de una entidad financiera española. "La orden es negar cualquier nueva financiación y mirar hasta el más mínimo detalle cuando se trata de re-financiar algún crédito existente", comenta otro experto consultado.

Las inmobiliarias españolas están fuertemente endeudadas tras las agresivas compras que han efectuado en los últimos años, aprovechando las benignas condiciones de financiación. El volumen de las operaciones corporativas realizadas por las inmobiliarias españolas desde 2000 asciende a 68.000 millones de dólares, un importe que supera ampliamente la capitalización bursátil de BBVA. La mayoría de estas adquisiciones, sin embargo, se ha financiado con préstamos concedidos por entidades de crédito.

Cambio de escenario

Según datos de Thomson Financial, los bancos han concedido en los últimos siete años préstamos por importe de 62.400 millones de dólares a las inmobiliarias españolas. Esos mismos bancos son los que están endureciendo las condiciones de financiación, ante el nuevo panorama que afronta el sector. "Estamos empezando a ver que el ajuste en bolsa del sector, la subida de tipos y el empeoramiento de expectativas están influyendo en algunos préstamos", señala un banquero español especializado en préstamos sindicados que no quiere ser mencionado. "Las entidades están pidiendo mayores márgenes y un endurecimiento de los *covenants* (o requisitos financieros que los bancos piden a la compañía



La guerra entre el presidente de Metrovacesa, Joaquín Romero, (en la foto) y Román Sanahuja se saldó con un empate ya que ambos se repartirán la inmobiliaria y su filial gala Gecina. Romero tiene un 36% del capital.

Fernando Martín se ha convertido en el máximo accionista de Fadesa después de lanzar una opa sobre la compañía de la familia Jove. El nuevo presidente de la inmobiliaria posee un 86% del capital.



Rafael Santamaría, presidente de la recién fusionada Realia Urbis, es el propietario del 96,4% del capital del grupo. El pasado año, Realia hizo una oferta de compra por Urbis, propiedad hasta entonces de Banesto.

Luis Portillo preside Inmobiliaria Colonial. Es el principal accionista con un 37% del capital. El 10,2% de las acciones está en manos de Nozar y un 8,9% pertenece a Alicia Koplowitz.



Enrique Bañuelos es el presidente de Astroc. Su participación asciende al 31,4%. Nozar ostenta el 24,9% de las acciones y Rayet, el 10%. Carmen Godia controla el 5,2% del capital.



Ignacio Bayón es el presidente de Realia, la última inmobiliaria que ha dado el salto al parque bursátil. El primer ejecutivo cuenta con una participación del 0,089%. FCC y Caja Madrid son sus principales accionistas.



para mantener los préstamos)", asegura. Es mucho más difícil conseguir un préstamo y las condiciones de los créditos existentes se están revisando al alza. Si antes muchas operaciones se cerraban con un euribor más 0,20 puntos, ahora se está pidiendo un euribor más 2,5 puntos porcentuales, señalan en el sector de la banca de inversión. En el ámbito financiero explican que ahora es cuestión de hacer estructuras de financiación menos agresivas. Afirmar que sigue habiendo mercado, pero que es más conservador que antes de la caída bursátil de Astroc.

Nadie quiere tener relación con el sector inmobiliario en España. Las noticias negativas publicadas en la prensa

internacional están haciendo mella, según apuntan en una firma extranjera de banca de inversión.

"Teníamos prácticamente cerrada una operación con una multinacional europea

El diferencial sobre el euribor ha pasado desde 0,20 puntos hasta 2,5 puntos porcentuales

para la compra de una empresa española de servicios inmobiliarios. Y todo se ha paralizado en el último momento por miedo a la evolución del sector inmobiliario en España", comenta Enrique Quezada, consejero delegado de

ONE to ONE Capital Partners, una firma española de banca de inversión especializada en fusiones y adquisiciones de empresas. Las dificultades que encontró Realia para colocar sus títulos entre los inversores institucionales extranjeros, a pesar de que su precio de salida presentaba un descuento importante sobre el valor neto de los activos de la compañía, evidencian también los recelos que el sector suscita entre los gestores de los grandes fondos inmobiliarios europeos.

Las inmobiliarias están teniendo problemas con los préstamos porque existe ya demasiada concentración de los bancos en el mercado inmobiliario, y el apetito por el riesgo de las entidades finan-

ciarias tiene un límite. Según argumentan los expertos, los bancos extranjeros tienen más capacidad de rechazar operaciones que los bancos españoles. En el caso de Astroc, la mayor parte de las en-

A los bancos españoles les resulta más difícil rechazar a los clientes del sector inmobiliario

tidades financieras que participan en los préstamos son españolas o con presencia en España. Desde Londres, las cosas se veían de otra manera y preocupaban más, comenta el director de un banco de inversión extranjero. El proble-

El sector pierde 10.000 millones en capitalización

Las empresas del sector han perdido la confianza de los inversores y algo más. La capitalización bursátil de las inmobiliarias cotizadas españolas ha disminuido en 10.600 millones de euros desde el 18 de abril, día en el que el desplome de Astroc avivó las incertidumbres sobre la evolución del mercado inmobiliario en España. La compañía presidida por Enrique Bañuelos, en pleno proceso de transformación, cae en bolsa un 72% en lo que va de año. Ayer cerró en 11,10 euros, frente a los 45,51 euros a los que se cambiaba a finales de abril.

La mayor incertidumbre sobre la evolución de la actividad inmobiliaria ha provocado que prácticamente todas las compañías del sector presenten un saldo negativo en bolsa en lo que va de ejercicio. Las acciones de Urbas caen un 42% en 2007 y los títulos de Metrovacesa, compañía que se encuentra en pleno proceso de segregación, se deprecian un 33%. Otras inmobiliarias que caen más de un 20% en lo que va de año son Fadesa y Colonial, que ha culminado recientemente su integración con Inmocaral. Los títulos de Fadesa pierden un 25% en 2007 y los de Colonial, un 23%. Parquesol, por su parte, cae un 21% en lo que va de ejercicio. Montebalito y Riofisa consiguen, por el contrario, esquivar los números rojos. Los títulos de la primera se han revalorizado un 12% en lo que va de ejercicio y los de la segunda, un 19%. Riofisa es, además, una de las compañías que mejor se ha comportado desde el desplome de Astroc. La compañía cerró ayer en 43,73 euros, frente a los 43,6 euros a los que cotizaba hace mes y medio.

ma, para muchas entidades españolas, está vinculado con las buenas relaciones comerciales que mantienen con los grandes grupos inmobiliarios nacionales. Dicen en círculos financieros que los bancos no pueden rechazar a las inmobiliarias porque son buenos clientes. Algunos directivos del sector incluso son accionistas de entidades financieras. "Si vienen a pedir un préstamo, estamos obligados a escucharlos. Pero es cierto que ahora se les pide un 0,30% o un 0,40% más", reconocen. Pág.2 LALLAVE

Información elaborada por:
María Martínez,
David Anglés, Daniel Badía
y Enrique Calatrava

ASÍ SERÁ EL RECINTO DE LA EXPOSICIÓN

H₂O, protagonista del paisaje

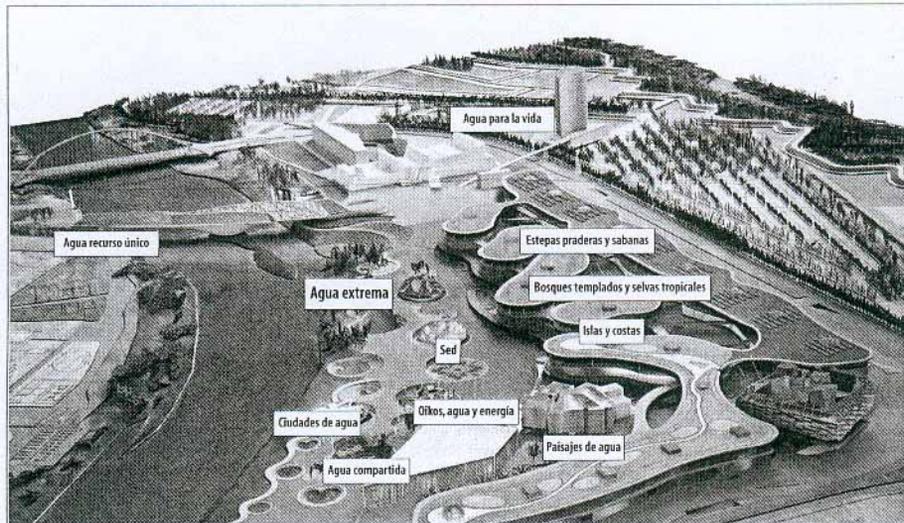
Los distintos pabellones que conformarán la exposición internacional se están construyendo para ser un entorno único.

DESUPERANZA

En una cita internacional donde el protagonista es el agua, es lógico que la ubicación escogida para albergar la feria sea un meandro rodeado por el cauce del río Ebro.

El recinto está situado al oeste de la ciudad de Zaragoza, y en él se están construyendo los distintos pabellones que transmitirán los puntos de vista de cada nación ante el problema de los recursos hídricos. Las construcciones que se están llevando a cabo están marcadas por la pretensión de convertir la zona en un parque empresarial, una vez finalizado el encuentro. Por ello, los espacios que conformarán la Expo Zaragoza 2008 tendrán un diseño horizontal y con formas adaptadas a las trazas del terreno.

El tema general que engloba la cita se está desarrollando en tres subtemas -el



El recinto está estructurado en tres subtemas principales para orientar la participación de los países.

Agua recurso único, Agua para la vida y Los paisajes del agua-. "Con esto se quiere facilitar la interpretación y orientar la participación de los países que van a estar presentes en la exposición", asegura Roque Gistau, presidente de la muestra internacional. Las propuestas españolas que se están desarrollando giran en torno a la importancia del agua para la humanidad y su funcionalidad

El recinto está situado al oeste de Zaragoza y se encuentra rodeado por el río Ebro

para los hombres.

Pabellones

El pabellón Puente es uno de los espacios principales, y ha sido creado por la arquitecta iraní Zaha Hadid. "En éste se intenta transmitir, a través de los decorados, los múltiples usos que los seres humanos hemos dado al agua a lo largo de los años, y lo que ha significado

para nuestro desarrollo", explica el presidente de Expo Zaragoza 2008. Según él, "el proyecto tiene una forma característica, ya que simula un gladiolo que se abre y cierra como los elementos de la naturaleza".

El icono vertical de la Expo será la llamada Torre del Agua. Construida sobre un zócalo en forma de gota de agua, su altura alcanza los setenta y tres metros. Su es-

tructura se inspira en las distintas formas que adquiere este líquido en la naturaleza. Además, en el interior, durante los tres meses que dura la muestra, se presentará la exposición *Agua para la Vida*. "Con ella se pretende hacer reflexionar a los visitantes sobre la supervivencia del planeta y su papel en la naturaleza", explica el presidente.

Por sus características visuales y el atractivo de su interior, el Acuario Fluvial es una de las estructuras que más destacan entre los espacios de la exposición, ya que "será el acuario de agua dulce más grande del mundo", afirma el presidente. El pabellón abordará el tema *Los paisajes del Agua y, en su interior, los visitantes podrán recorrer una serie de salas, dedicadas cada una de ellas a grandes cuencas hidrográficas del mundo -el Amazonas, el río Mekong o el Ebro, entre otros-. "Este espacio es un homenaje a los ríos y pretende revelar el alma profunda y la fragilidad de este líquido", afirma Gistau. Además, "su estrategia escenográfica no es la de una simple sucesión de peceras, sino que presenta y pone en valor cada uno de los ecosistemas que se muestran", concluye.*

Les infraestructures ferroviàries ▶ Les novetats a l'alta velocitat

Pàgines 28 a 30 >>>

L'AVE més rutilant entra en escena el dia 22

● L'S103 de Siemens comença a circular a les línies de Tarragona i Sevilla

● EL PERIÓDICO participa en un dels últims recorreguts de prova de Renfe

MANUEL VILASERÓ
MADRID

Retinguin a la memòria aquests dos guarismes: 15A i 15B. Són els corresponents als seients de classe turista enganxats a la cabina del conductor del nou AVE S103 de Siemens. Des d'allà es disfruta d'una panoràmica inèdita, la mateixa vista que té el maquinista: un tren llançat com un llamp, a 300 km/h, que devora les vies a una velocitat de vertigen, superior a la d'un Jumbo quan s'enlaira. A partir del divendres dia 22, viatjar en aquestes places ja estarà a l'abast de tothom. El tren cridat a ser l'estrella de l'alta velocitat espanyola entra en servei

tant a la línia de Tarragona com a la de Sevilla. EL PERIÓDICO va assistir ahir a Toledo a les últimes proves i va poder comprovar com el seu atractiu i disseny superen tot el que s'havia vist fins ara.

¿Com és possible que els passatgers viatgin a la locomotora, enganxats a l'esquena del maquinista, de qui només els separa una vidriera? Senzillament perquè la locomotora ja no existeix. És una de les singularitats del model dissenyat per la multinacional alemanya. Els motors no van als cotxes del davant, sinó distribuïts a tocar de les rodes, com si es tractés d'un 4x4, cosa que li ofereix «més adherència als rails i, per tant, un millor aprofitament de l'energia», segons el cap de projecte de l'AVE S103, Juan Carlos Luna. Al no haver-hi motors al cotxe del davant, l'espai queda alliberat per a les privilegiades butaques.

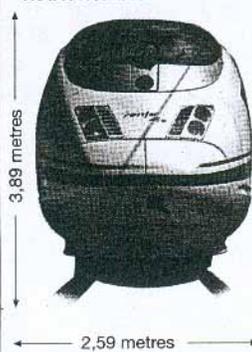
MAQUINISTA VIRTUAL // El maquinista tampoc és tal. «Només hi és per si falla el sistema automàtic. El tren rep i executa directament les ordres del sistema de senyalització ERTMS», segons Luna. «Podria sortir a prendre cafè amb els passatgers si no fos pel mecanisme d'home mort», afegeix. Aquest atura automàticament el tren si al pilot li passa alguna cosa o decideix anar-se'n. Així que no hi ha perill que la proximitat dels passatgers el distregui. Disposa a més de la possibilitat de convertir en opac el vidre blindat que el separa del passatge. Ahir no ho va fer, però si els passatgers l'atabalen...

Passa a la pàgina següent

AIXÍ ÉS EL NOU AVE QUE CONNECTARÀ BARCELONA I MADRID

El Siemens S103 Velaro entra ara en servei i a finals d'any cobrirà la línia directa entre Madrid i Barcelona. EL PERIÓDICO ha assistit a les proves per mostrar les característiques de tren més veloç

VISTA FRONTAL



NOM COMERCIAL

Siemens S103

Inspirat en el tren alemany ICE-3

VELOCITAT MÀXIMA INICIAL

300 km/h

VELOCITAT MÀXIMA EN EL FUTUR

350 km/h

VELOCITAT MÀXIMA A QUÈ HA ARRIBAT EN EL PERÍODE DE PROVES

404 km/h

Rècord mundial d'un tren d'alta velocitat convencional

PERÍODE DE PROVA

17 mesos

CAPACITAT CONFIGURACIÓ SIMPLE

404 passatgers

CONFIGURACIÓ DOBLE (S'HI AFEGEIXEN VAGONS)

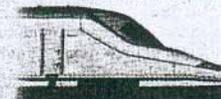
808

ELS AVES DE RENFE



Siemens S103

TRAJECTE: Tarragona-Madrid
Madrid-Sevilla



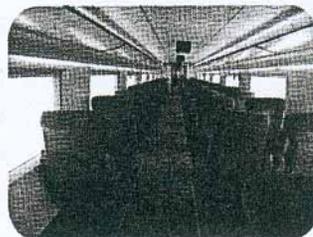
Talgo S102

TRAJECTE: Tarragona-Madrid



Alstom S100

TRAJECTE: Madrid-Sevilla



CLASSE CLUB

CLASSE PREFERENT

25,6 m

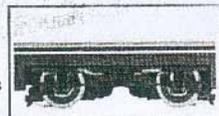
24,7 m

24,7 m

200 metres

EL 4X4 DEL FERROCARRIL

Els 16 motors del tren estan distribuïts en els eixos de quatre dels vuit vagons. Així s'aconsegueix el mateix efecte que en els tot terrenys i s'allibera espai per als passatgers a l'eliminar les locomotores



la funció

TRES VIATGES DIARIS

Escollir el Siemens per viatjar serà molt fàcil per als passatgers habituals. Aquests trens cobriran sempre les mateixes franges horàries. Només s'han de conèixer. En principi està previst que facin tres viatges diaris en cada sentit entre Madrid i Tarragona. Per als viatgers ocasionals no serà tan fàcil. El tipus de tren no sortirà reflectit a la web ni a les pantalles de les agències de viatge. Els seients concrets es poden contractar només a través del telèfon de Renfe Reserves o directament a la finestreta.

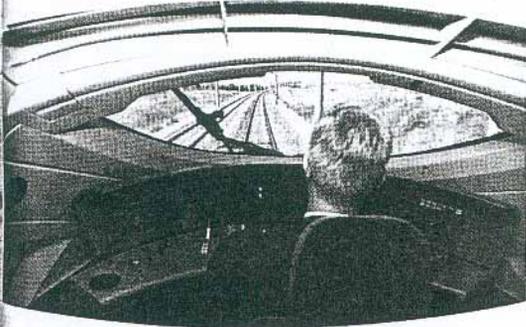
Les infraestructures ferroviàries ▶ Les novetats a l'alta velocitat

Pàgines 28 a 30 ▶▶▶

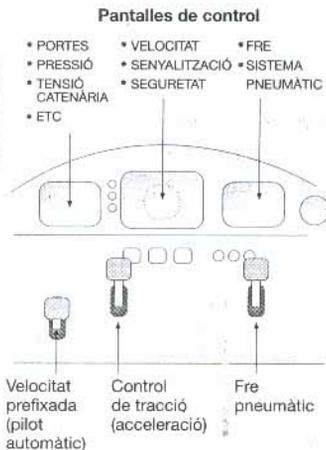
GRÀFIC: RICARD GRÀCIA. FOTOGRAFIES: AGUSTÍN CATALÁN I RICARD GRÀCIA

CABINA PANORÀMICA

Està dotada amb els últims avenços tècnics. Les pantalles són tàctils i tots els comandaments, digitals



Aquesta mateixa vista estarà a l'abast dels passatgers que ocupen les primeres places de la classe turista darrere de la mampara que els separa de la cabina



LES CATEGORIES DEL TREN



Ve de la pàgina anterior

La cabina panoràmica és la singularitat més gran de l'S103, però no l'única. La seva decoració està també més cuidada que a l'Àncel de Talgo o a l'Alstom que cobreix el Madrid-Sevilla. El seu autor és un dels tòtems de l'interiorisme alemany. Les seves propostes van agradar tant a Renfe que algunes es van traslladar també a l'Àncel de Talgo.

«La sensació d'amplitud i d'espai és més gran que en els altres AVE», diu amb satisfacció el cap de tren que ha treballat també en els altres dos models. La prova definitiva serà comprovar si amb ell no es produeixen les molestes vibracions i el balanceig que pateixen els Àncels. Aquest diari va comprovar ahir que les oscil·lacions causades pel peculiar sistema oscil·lant dels Talgo no apareixen al Siemens. Queda per comprovar si la resta de vibracions -que Talgo atribueix a l'estat deficient d'alguns trams de via-, també s'eliminen quan el Siemens cobreixi el recorregut complet fins a Tarragona. La prova d'ahir va tenir lloc en-

Classe turista (4 VAGONS)

264 places

- Taula reclinable
- Control d'auriculars en el seient



Preferent (2 VAGONS)

103 places

- Taula reclinable
- Control d'auriculars
- Endolls a la base del seient per a dispositius electrònics

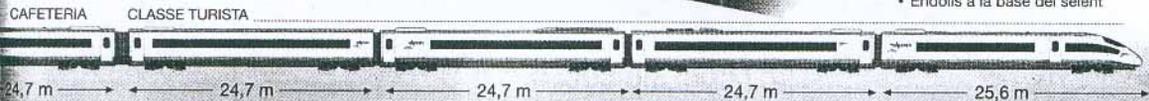
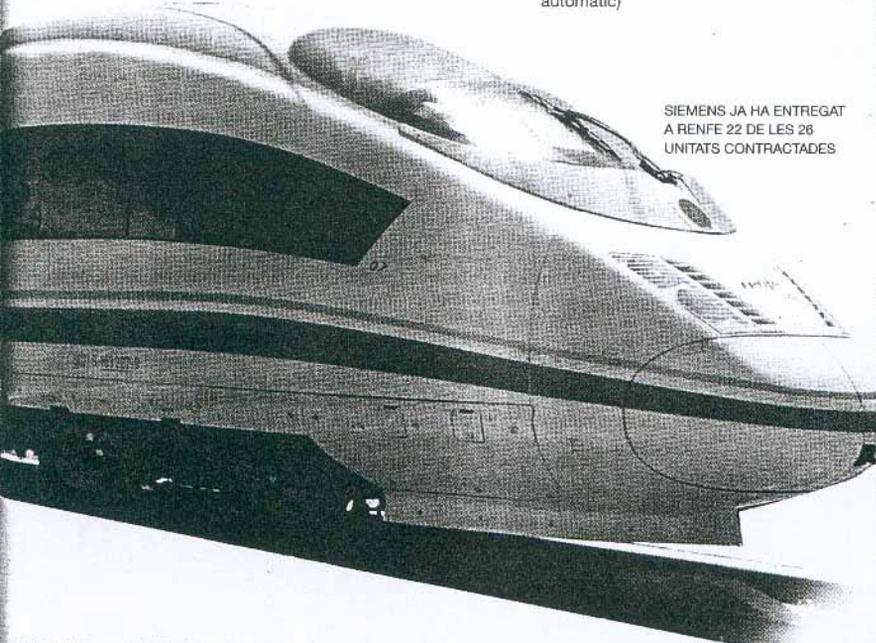


Classe club (1 VAGÓ)

37 places

- Tapisseria de pell
- Taula reclinable
- Control d'auriculars
- Endolls a la base del seient

SIEMENS JA HA ENTREGAT A RENFE 22 DE LES 26 UNITATS CONTRACTADES



Els combois no pateixen el molest balanceig dels 'àncels' de Talgo

tre Madrid i Urda (Toledo), on el tren va arribar als 290 quilòmetres per hora sense immutar-se.

Còmode, bonic i també el més veloç. Pocs ho recorden, però el Siemens té el rècord mundial de velocitat d'un tren convencional amb 404 km/h aconseguits en el tram entre Calataiud i Guadalajara. La proesa del TGV francès que va arribar als 580 km/h el mes de març passat es va fer amb un tren d'assajos, preparat especialment per a l'ocasió. «El que arriba a 404 per hora és el mateix que veieu avui i hi pujaran els passatgers», es va vanagloriar el responsable de Renfe. Quan entri en servei dividendres que ve arribarà als 300, i en el futur podrà anar a 350 per hora.

Per totes aquestes raons, Renfe ha elegit el Siemens per fer la major part dels recorreguts directes entre Madrid i Barcelona, quan l'AVE arribi a la capital catalana, a finals d'aquest any. ■