RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data: 23-7-2007

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

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

EL GRUPO EUROPEO GÉNESIS, QUE COTIZA EN FRÁNCFORT, IMPULSA UNA PLANTA EN CÁDIZ

La tecnología fotovoltaica de 'pantalla plana' se instala en España

Tiene diferentes nombres –placa de silicio amorfo o célula solar ultrafina– y aplicaciones aún por descubrir. Es la segunda generación de placas solares, más baratas y fabricadas como las televisiones y monitores LCD.

CARLOS PIZÁ. Sevilla

A los huertos solares, tan populares hoy entre los inversores gracias a las enormes subvenciones (primas) que recibe la venta de su producción eléctrica en el mercado, les está surgiendo un poderoso competidor: las que podrían denominarse popularmente *cortinas solares*. Se trata de la segunda generación de placas fotovoltaicas, que está despegando actualmente a escala mundial y en la que España va a tener un protagonismo destacado en el contexto europeo gracias al proyecto de Génesis Solar en Cádiz.

Esta compañía, filial de Génesis Energy Investment (que cotiza en la Bolsa de Fráncfort), va a ser la segunda en toda Europa, sólo por detrás del consorcio germano Schott, en instalar capacidad productiva y de I+D+i sobre esta incipiente tecnología en el Viejo Continente.

Las denominadas células solares de silicio amorfo o placas fotovoltaicas ultrafinas que fabricará esta firma desde Puerto Real tienen dos ventajas competitivas clave respecto a las tradicionales. Primero, precisan de un 99% menos de silicio (materia prima de los paneles); y segundo, se ha demostrado que producen un 13% más de electricidad, explica Dieter Hentschel, director general de Infinite Technologies, la ingeniería alemana que trabaja para Génesis.

Temperatura y luminosidad

Esa mayor capacidad de generación se basa en dos cualidades ya probadas en situaciones reales. La primera, que su funcionamiento no se resiente tanto cuando trabaja a altas temperaturas (una placa ultrafina pierde un 6% de su potencia nominal a 60 grados, frente al 16% del panel actual). Y, segundo, porque el silicio amorfo le saca más partido a condiciones de luz difusa o indirecta debido a su menor dependencia de la intensidad lumínica para conseguir un buen rendimiento.

Todo ello hace que "con los actuales precios de mercado, el coste total de un sistema fotovoltaico de silicio amorfo, incluida la instalación y el terreno, sea un 7% menor" que el de un campo solar tradicional, y el beneficio que obtiene el promotor es un 20% mayor, según Hentschel. En ese abaratamiento, influye de manera determinante la drástica caída de las necesidades de silicio de los nuevos paneles, material cuya escasez y alto coste está constriñendo el desarrollo de la fotovoltaica a escala mundial.

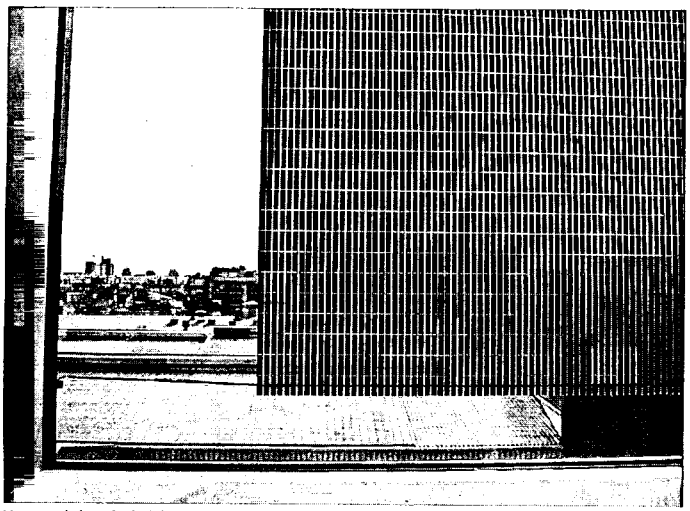
"El negocio solar sólo puede tener éxito a largo plazo si los precios de las células solares se abaratan tanto como para competir con otros métodos de producción de electricidad", asegura el tecnólogo. La filosofía de negocio que subsiste en el proyecto de Génesis es la de colocar en el mercado productos que sean competitivos para los promotores *verdes*, una vez que disminuyan o desaparezcan las primas a medio plazo a escala global.

Fusión

Junto al menor coste y la mayor capacidad de producción de electricidad, las placas ultrafinas tienen un tercer punto fuerte a su favor: precisan de un proceso productivo mucho más sencillo que el de los paneles actuales. Por decirlo con simplicidad, en él se fusionan la tecnología de fabricación de las pantallas planas (conocida como LCD) con la de elaboración de paneles, ya que las modificaciones en los procesos que ya se utilizan en la confección de esas pantallas para su adaptación a los paneles solares son mínimas

Este método utiliza planchas de cristal de gran tamaño que incluyen varios módulos solares, con lo que se consigue elaborar más superficie con el mismo número de etapas productivas.

Su extrema finura permite, además, instalarlos en fachadas y ventanas (ver fotografía). Génesis va a investigar en Cádiz su adaptación a superficies de plástico.



Ventana de la sede de Schott en Sant Adrià del Besòs (Barcelona), con una placa solar ultrafina incorporada.

La vanguardia renovable

- Las primeras células solares de silicio amorfo se instalaron en la década de los años setenta en calculadoras y relojes para sustituir a las baterías.
- Hasta 2006, no existía en el mundo una capacidad productiva desarrollada y capaz de fabricar paneles solares con esta tecnología.
- Las compañías pioneras en este campo son Sharp y Kaneka, en Japón; Schott Solar, en Alemania; y Unisolar, en Estados Unidos. A ellas, se unirá Génesis en dos o tres años.
- La producción mundial en 2007 rondará los 300 megavatios (MW) y el silicio amorfo representa el 10% de la fotovoltaica mundial.
- Las previsiones ante 2010 pasan por que las células ultrafinas dupliquen su peso, hasta alcanzar el 20% del mercado global.
- En ese año, se producirán unos 2.200 megavatios y Génesis pretende alcanzar una cuota del 12% con sus tres plantas gemelas de Hungría, España y Singapur, que sumarán 275 MW.

Sólo un puñado de firmas, entre ellas Schott o Sharp, producen estos paneles desde 2006

Necesita un 99% menos de silicio que las convencionales y produce hasta un 13% más de energía

ÍNDICES DE FONDOS EN LA SEMANA

	DINERO EURO	RENTA VARIABLE ESPAÑA	RENTA FIJA EURO	MIXTOS RV ZONA EURO	MIXTOS RF ZONA EURO
ÚLTIMO DATO	2.047,75	6.827,53	2.396,72	1.123,81	1.054,09
RENTAB. MES	▲ 0,05%	▲ 1,44%	▲ 0,35%	▲ 0,47%	▲ 0,22%
RENTAB. 2006	▲ 1,53%	▲ 10,62%	▼ 1,12%	▲ 5,85%	▲ 2,49%

LA SELECCIÓN: SECTOR ENERGÍA Y ENERGÍA GLOBAL

La larga transición energética

Mientras muchos inversores tratan de buscar nuevas alternativas más allá del petróleo, los expertos recuerdan que los mercados mundiales de la energía seguirán dominados por el llamado oro negro durante los próximos años.

STANDARD AND POOR'S

Un año sin huracanes. Un invierno relativamente suave y un verano menos cálido de lo normal. A pesar de algunos problemas en Nigeria, la producción de petróleo no ha sufrido grandes sobresaltos en 2007. Además, la economía de EEUU ha experimentado una cierta ralentización y el temor a una desaceleración global ha persistido. A pesar de todo esto, el precio del barril de petróleo ha alcanzado nuevos máximos, rozando los 73 dólares en el caso del Brent, el crudo de referencia en Europa.

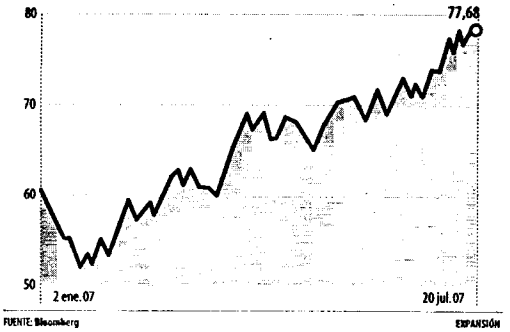
Rango de precios

"Veremos un rango de precios de entre 50 y 80 dólares por barril durante un buen tiempo", afirman Robin Batchelor y Poppy Allonby, gestores de la firma estadounidense BlackRock. La era de la energía barata, de momento, parece enterrada. Y los fondos que invierten en compañías del sector energético siguen sacando partido de ello. Hasta el cierre de junio, la rentabilidad de estos productos superaba el 16% y en tres años acumulan ganancias superiores al 98%.

John Segner, gestor del fondo Invesco Energy, considera que el negocio del petróleo sigue ofreciendo un enorme potencial para los próximos años, aunque intenta centrar su inversión en empresas que estén menos vinculadas a los vaivenes en el precio del crudo. "Buscamos compañías que sean capaces de hacer crecer sus beneficios e incrementar su flujo de caja independientemente de los precios del petróleo", comenta. En su cartera predominan las empresas que se dedican a la exploración, al transporte y a los servicios antes que las grandes petroleras tradicionales. Aunque hay algunas excepciones, como la británica BP, de la que Segner destaca su firme apuesta por las energías renovables.

El brent vuela a máximos

Evolución del precio del barril en Europa en 2007, en dólares.



FUENTE: Bloomberg EXPANSIÓN

> La búsqueda de energías limpias es un filón para los inversores profesionales

Precisamente, la búsqueda de energías limpias y sostenibles ha abierto un nuevo filón para los inversores profesionales. En el caso de BlackRock, su fondo MLIIF New Energy consigue una rentabilidad del 25% en la primera mitad del año. Los gestores señalan que la nueva legislación que se discute ahora en EEUU (con unas seis nuevas leyes en trámite parlamentario), aunque todavía puede sufrir modificaciones, "es muy positiva para el sector de las energías renovables y alternativas".

Pero que nadie se lleve a engaños. El petróleo continuará siendo la fuente dominante de energía durante los próximos años. Y todos los expertos coinciden en destacar que los factores estructurales que han impulsado los precios del crudo siguen presentes.

"La demanda consume entre el 97% y el 98% del petróleo que se puede producir. El crecimiento de la producción de los países no OPEP igualará el incremento de la demanda mundial en 2007. Pero vemos muy pocas probabilidades de que estos países puedan volver a elevar su capacidad de producción en 2008 y 2009, así que creemos que los próximos dos años serán buenos para estar invertido en el sector energético", afirma Segner.

S&P analiza los lunes las estrategias de los fondos con ráting cualitativo, que identifica a los productos más consistentes.

Los más rentables a largo plazo

Nombre del fondo	Rent. 3 año	Rent. 1 año	Rent. 2007
Fortis L Eq Energy Europe C	129,27	21,04	14,33
BK Sector Energía	119,61	33,87	15,45
Share Energy	116,45	18,05	18,76
INVESCO Energy A	109,82	12,01	18,05
ABN AMRO Energy USD A	109,56	16,24	16,47
Merrill LIIF New Energy A $	106,55	31,58	25,00
Merrill LIIF Wld Energy A	106,37	6,59	15,40
Vontobel GT New Power Tech A2	104,14	35,93	27,22
Dexia Eqs L Europe Energy C	103,50	22,08	9,03
Amex Epic Gbl Energy Eq-DU	100,37	10,79	16,14
ING (L) Inv Energy P Cap	100,28	14,51	14,53
Robeco Energy Equities D	95,72	15,50	15,25
Parvest Global Resources C	93,48	18,32	15,37
Schroder ISF Glbl Energy B Acc	90,82	19,81	17,03
Ibercaja Petroquímico	87,23	18,09	14,21
SAM Smart Energy Fund B	80,76	36,21	30,71

Rentabilidad en euros hasta el 31/07.

La sonrisa de Al Gore brilla sobre la rentabilidad

El cambio climático está por todas partes. Lo que hasta hace unos pocos años se limitaba a una discusión entre científicos y a una reivindicación de asociaciones ecologistas se ha convertido ya en parte de la agenda política en buena parte del mundo. La ubicuidad de Al Gore, el antiguo vicepresidente de EEUU y candidato presidencial reconvertido en abanderado de la lucha contra el cambio climático, es una buena prueba de ello. El mensaje es claro: el mundo debe cambiar su dependencia del petróleo y su uso poco eficiente de la energía. Pero hasta allí llega el consenso. "Estamos en una etapa de transición. Es evidente que se quiere abandonar el viejo modelo, pero nadie sabe cuál o cuáles serán las energías dominantes en el futuro", explica un gestor. Y esto supone que no resulta fácil decidir dónde invertir. Brasil y los agricultores de EEUU intentan que los biocombustibles se transformen en el petróleo del futuro, pero sus detractores insisten en que el cultivo masivo de plantas para ser utilizadas como combustible supone un derroche de agua e implica una fuerte presión sobre el precio de los alimentos. Hasta que no se tome una decisión clara, la inversión en productores de biodiesel puede ser todavía arriesgada.

Otras fuentes de energía, como la solar y la eólica, están más desarrolladas. "Estos sectores han cambiado mucho en los últimos dos años. Las compañías han vendido ya la totalidad de la energía que son capaces de producir durante 2007 y 2008, lo que significa que la visibilidad de sus beneficios futuros es muy elevada y que poseen capacidad para fijar los precios", explican los gestores de BlackRock.

Los secretos de los fondos con ráting de S&P

▶ *MLIIF World Energy Fund*

- Robin Batchelor y Poppy Allonby gestionan el fondo.
- El producto ha recibido importantes entradas de capital. Su patrimonio ha crecido desde los 1.200 millones de dólares hasta más de 5.800 millones.

Evolución del valor liquidativo, en euros.

- Los gestores tienen formación científica en geología y física. Standard & Poor's destaca su conocimiento del sector y su enfoque disciplinado de inversión y otorga al fondo el ráting AA.

▶ *MLIIF New Energy Fund*

- Robin Batchelor y Poppy Allonby gestionan el fondo.
- Este producto se centra en la inversión en compañías dedicadas al negocio de las energías renovables y alternativas y que estén a la vanguardia en innovación.

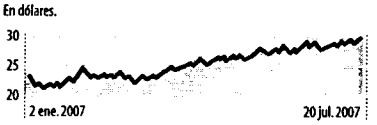
Evolución del valor liquidativo, en euros.

- El universo de inversión está compuesto por 900 compañías. El equipo ha incorporado a un analista especializado y se apoya en Bank of China para la elección de valores asiáticos. Standard & Poor's le da la calificación AA.

▶ *INVESCO Funds Energy Fund*

- El gestor del fondo es John Segner.
- Este producto invierte en una cartera concentrada de entre 30 y 40 valores. Segner, que maneja el fondo desde Houston cuenta con más de 20 años de experiencia en el sector.

En dólares.



- El objetivo del fondo es batir a su índice de referencia, el MSCI World Energy Index. Standard & Poor's destaca la experiencia del equipo gestor y mantiene la calificación A para el producto.

EL FUTURO DE LA INDUSTRIA

CEOE pide al Gobierno que ordene la disparidad normativa medioambiental

La patronal reclama una legislación básica que "permita unificar las distintas políticas de las comunidades autónomas". Resalta la desventaja en la que está la industria española en la UE por el cumplimiento de Kioto.

M. VALVERDE. Madrid

La patronal CEOE considera imprescindible para facilitar el desarrollo de la industria española y su competitividad en los mercados internacionales "una legislación básica del Estado [en medio ambiente] que permita unificar las distintas políticas de las comunidades autónomas" en este aspecto. Desde el punto de vista jurídico, el concepto de legislación básica del Estado significa que se trata de una norma elaborada por el Parlamento que es de obligado cumplimiento por las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Todas estas consideraciones se recogen en el informe que la confederación empresarial acaba de aprobar sobre *La importancia de la industria en la economía española: problemática y soluciones.*

Con frecuencia, las compañías tropiezan con el hecho de que las comunidades autónomas regulan de manera diferente un mismo aspecto de la política ambiental, y el cumplimiento de una norma que sirve en una región no vale en otra. Circunstancia que tiende a agravarse porque, en este caso, las comunidades autónomas tienen la mayoría de las competencias, y antes, incluso,

Los empresarios observan la existencia de contradicciones normativas

de que el Gobierno del PP (1996–2004) crease el Ministerio de Medio Ambiente.

Por esta razón, la actual titular de la cartera, Cristina Narbona, pidió el pasado viernes a las Administraciones regionales que elaboren sus propios planes para contribuir a que España reduzca la emisión de gases invernadero de acuerdo con el acuerdo internacional de Kioto de 1997.

En este marasmo regulatorio, los empresarios lamentan que haya una producción normativa que, en lugar de ordenar desordene. Así, CEOE pide a las Administraciones "que se eviten posibles solapamientos, e incluso contradicciones, entre la antigua propuesta y la futura [legislación], para lo que es necesario contar con una normativa simplificada y clara". La patronal también se queja de las limitaciones a la industria que impone el compromiso de España en el acuerdo de Kioto. Dentro del objetivo de la UE, el Gobierno había previsto inicialmente que el nivel de contaminación de España aumente un máximo del 15% hasta 2012. Sin embargo, en 2004, la emisión de estos gases había aumentado un 48%, 33 puntos por encima de lo pactado en Kioto. Por este motivo, el Gobierno aprobó el pasado viernes una nueva Estrategia Española para cumplir con este acuerdo y nuevo plan de asignación de emisión de gases de efecto invernadero. El nuevo objetivo para cumplir el acuerdo es que esta fuente de contaminación no aumente más del 37% en promedio anual entre 2008–2012. –Ver EXPANSIÓN del pasado sábado. En este contexto, CEOE hace varias consideraciones. En primer lugar que en 2004, último dato comparado con la UE, la emisión de dióxido de carbono per capita en España era un 15% inferior a la media de la Unión Europea. En segundo lugar que, además de la industria hay otros sectores, como la vivienda o los transportes, que también son "parte" en la contaminación atmosférica. Además, varios empresarios españoles "han comprobado" que sus competidores europeos tienen mayor tolerancia de sus gobiernos para la emisión de gases invernadero. Esto produce, según la confederación empresarial, "una distorsión de la competitividad de nuestras empresas en un sistema supuestamente equitativo dentro de la Unión Europea". Por todo ello, la patronal pide "coherencia" y que se exija a la industria "las reducciones de gases que sean técnica y económicamente viables".

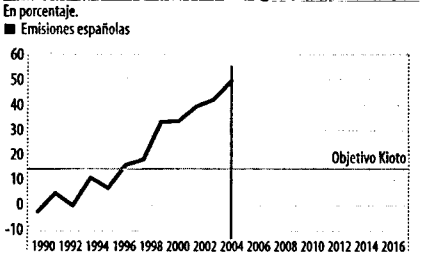
CEOE exige que se pida a la industria sólo las medidas que técnicamente sean viables

Gerardo Díaz Ferrán, presidente de la patronal CEOE ./Efe

España y los compromisos ambientales

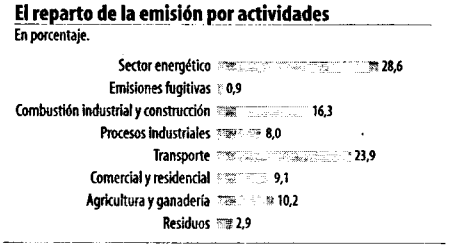
Evolución del crecimiento de los gases invernaderos

En porcentaje.



El reparto de la emisión por actividades

En porcentaje.



FUENTE: Ministerio de Medio Ambiente EXPANSIÓN

La difícil plasmación del crecimiento sostenible

Dos millones de sanción

La Ley de Responsabilidad Medioambiental establece sanciones de entre 50.000 y dos millones de euros para las infracciones muy graves, además de la retirada o suspensión de la autorización a la empresa para desarrollar la actividad. Por ejemplo, será muy grave no adoptar las medidas preventivas necesarias y no informar a la Administración ante una amenaza muy seria de daño al medio ambiente por la actividad desarrollada. También será muy grave no cumplir con las instrucciones de la autoridad para evitar daños.

Impuesto para vehículos

El Gobierno aprobó el pasado viernes una reforma del impuesto de matriculación para penalizar a los vehículos más contaminantes. Así, a partir del 1 de enero de 2008, los automóviles que emitan más de 200 gramos de dióxido de carbono por kilómetro (la mayoría de los todoterrenos, quads y motos de agua) tendrán un impuesto del 14,75%. Para los que emitan entre 161 y 200 gramos de dióxido de carbono –la mayoría– el gravamen será del 9,75%, y del 4,7%, para los vehículos que emitan entre 121 y 160 gramos.

Freno a la exportación

Con la Ley de Responsabilidad Medioambiental, el Gobierno también desea asegurarse de que las empresas españolas que actúan en el exterior respetan el medio ambiente, incluso fuera de los países de la UE. Así, estarán obligados a prevenir o reparar los daños causados en terceros países las compañías que se beneficien de ayudas públicas a la exportación. En caso contrario, tendrán que devolver las subvenciones y no podrán recibir más en un periodo de dos años –ver EXPANSIÓN del 10 de julio–.

La energía nuclear

En su documento sobre la industria, la patronal aprovecha para insistir en su defensa de la energía nuclear como fuente de la electricidad y, en definitiva, de la actividad económica. CEOE recalca que este tipo de energía reúne dos requisitos de respeto al medio ambiente. Por una parte, "garantiza" el suministro eléctrico para mantener el crecimiento y, por otra, es la fuente que "menos contribuye" a la emisión de gases de efecto invernadero para hacer cumplir el compromiso de España en Kioto.

ENERGÍA

La gasolina sube un 13% y mira ya los máximos de 2006

EXPANSIÓN. Madrid

Los precios de la gasolina y el gasóleo en España acumulan una subida del 13,2% y del 7,7%, respectivamente, en lo que va de año, lo que les acerca a los máximos marcados en el verano de 2006, según datos del Boletín Petrolero de la Unión Europea (UE), informa *Europa Press*.

El precio medio de la sin plomo de 95 octanos, la de mayor consumo, se ha situado por encima del euro (1,093 euros); mientras que el precio del gasóleo ha alcanzado los 98,03 céntimos de euro por litro.

Desde finales de diciembre de 2006, cuando los precios medios de la gasolina y del gasóleo cerraron el año a 96,54 y 90,92 céntimos de euro por litro, respectivamente, los actuales precios han aumentado 12,79 céntimos en el caso de la gasolina y 7 céntimos en el del gasóleo.

Estos precios se sitúan muy próximos a los máximos marcados por los combustibles de uso automovilístico en el pasado verano. Al igual que entonces están impulsados por el encarecimiento de los productos derivados del petróleo.

Este encarecimiento de los hidrocarburantes coincide, además, con el período vacacional y el mayor número de desplazamientos, lo que eleva la demanda.

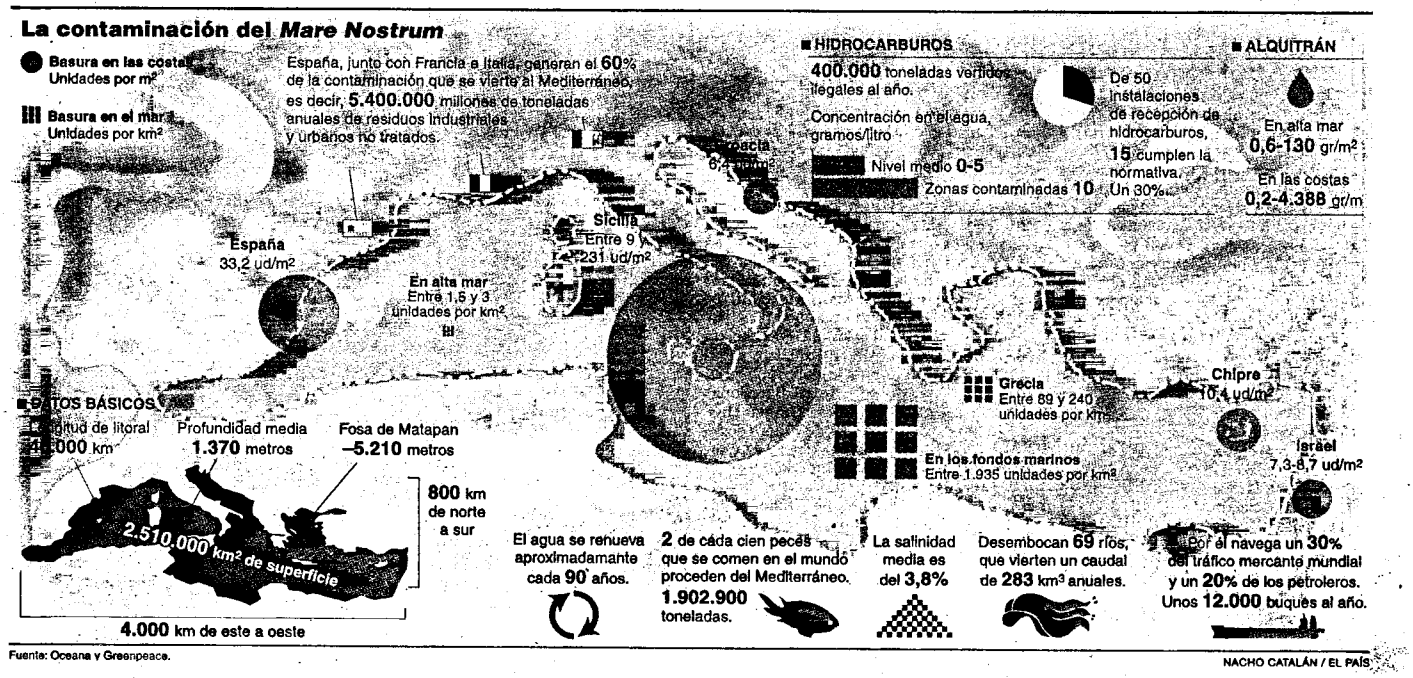
Repunte del crudo

No obstante, el precio del barril de petróleo *Brent*, de referencia en Europa, superó el pasado 16 de julio la cota de los 78 dólares, llegando a marcar un máximo intradiario en su negociación en el Intercontinental Exchange (ICE) de Londres de 78,40 dólares, tan sólo 25 centavos centavos por debajo de su máximo histórico, registrado el 8 de agosto de 2006.

El precio de la gasolina alcanzó los 1,137 euros por litro en la última semana de julio de 2006, mientras que el del gasóleo de automoción se situó en 1,006 euros por litro en la primera semana de agosto.

La contaminación de aguas y costas

El mar Mediterráneo es el más contaminado del mundo. Así lo aseguran diversos informes realizados en los últimos años por organizaciones ecologistas. En sus aguas es tan fácil ver residuos plásticos como restos de hidrocarburos que proceden, sobre todo, de tierra firme. Las asociaciones ecologistas alertan de los perjuicios de esta contaminación, que puede llegar a repercutir en la salud humana. Las zonas con más residuos del Mediterráneo coinciden con los grandes puertos. Así ocurre en España, por ejemplo, con los de Algeciras y Barcelona. Las complejas soluciones a este problema dependen de responsabilidades dispersas entre las administraciones de varios países.



Fuente: Oceana y Greenpeace.

NACHO CATALÁN / EL PAÍS

El mar más sucio del mundo

▶ El Mediterráneo tiene la mayor concentración de hidrocarburos y residuos plásticos de todos los mares del planeta
▶ La mayor parte de la contaminación que llega a las aguas procede de actividades que se hacen en tierra firme

PABLO LINDE, **Madrid**

Quienes se bañan estos días en una playa mediterránea tienen muchas posibilidades de encontrarse basura en el agua. En concreto podrían ver 33 unidades de residuos por cada metro cuadrado de agua. Es el promedio de suciedad de las costas españolas, según un informe sobre el estado de los mares del mundo publicado por Greenpeace. Además, hay otra contaminación que no se ve: hasta 10 gramos de hidrocarburos por litro, según un estudio de Oceana. El mar Mediterráneo es el más sucio del mundo.

Vertidos ilegales, descuidos humanos, causas naturales y transporte masivo de mercancías hacen que casi todo lo que está vivo en el *Mare Nostrum* corra peligro de contaminarse o incluso de desaparecer.

A bordo del *Rainbow Warrior*, los activistas de la asociación Greenpeace llevan dos meses recorriendo este mar y denunciando los riesgos que sufre. El responsable de la campaña de océanos de esta organización ecologista, Sebastián Losada, explica que sólo basta con asomarse mientras navega para ver basura. Y si bucease hasta los fondos, podría contemplar la mayor cantidad de residuos por kilómetro cuadrado de los lechos oceánicos de todo el planeta: 1.935.

En el último informe de Greenpeace se habla sobre todo del daño que causan los plásticos a los mares. Hace una recopilación bibliográfica de diversos estudios publicados en los últimos 15 años. Son heterogéneos y no es fácil sacar muchas conclusiones. Una sí está clara: el Mediterráneo es el líder indiscutible de la suciedad mundial.

Los plásticos son "la basura más común y los responsables de la mayor parte de los problemas que sufren los animales y las aves marinas", afirma el documento. Representan el 75% de los residuos de las playas. No es difícil tropezarse con uno al dar una brazada nadando, según se desprende de los datos presentados por Greenpeace. Éstos revelan que hay 33,2 unidades flotando por cada metro cuadrado; desde las minúsculas hasta las bolsas o botellas de mayor tamaño. En alta mar, los grandes restos de plástico son más escasos, pero pueden llegar a 35 unidades por kilómetro cuadrado. Las zonas más sucias: España, Italia y Francia.

Tan preocupantes como los residuos sólidos son los líquidos. "El vertido rutinario es mucho más peligroso que las grandes catástrofes", afirma el director de proyectos de investigación de Oceana, Ricardo Aguilar. Cada año se vierten ilegalmente al Mediterráneo 400.000 toneladas de hidrocarburos de forma irregular, según los estudios de esta organización.

> Cada año se vierten al mar 400.000 toneladas de hidrocarburos de forma clandestina

Las zonas más contaminadas coinciden con los grandes puertos. Así ocurre en España con los de Algeciras y Barcelona. En los lugares más críticos se pueden encontrar hasta 10 gramos de estas sustancias por litro de agua. Esto se traduce, según Aguilar, en que los organismos sensibles desaparezcan. Los más resistentes se contaminan y pueden llegar a ser muy perjudiciales para el ser humano. "En algunas zonas de EE UU, los niños y las embarazadas ya están alertados de no consumir determinadas especies".

Este tipo de contaminación tiene varias explicaciones. En el Mediterráneo navegan el 30% de mercantes de todo el mundo y el 20% de los petroleros, lo que supone 12.000 buques cada año. De aquí viene parte de la suciedad. Sin embargo, la UE asegura que la gran mayoría (un 80%) procede de diversas actividades en tierra firme.

Las fuentes de contaminación más directas son los ríos y los sistemas de drenaje pluvial, que transportan la basura desde las zonas urbanas del interior y las vierten al mar. Además, en torno al Mediterráneo viven alrededor de 150 millones de personas y llegan cada año unos 200 millones de visitantes. Turismo costero y aguas residuales son otras dos grandes fuentes de residuos.

Las soluciones a este problema son tan variadas como difíciles de poner en marcha. Sebastián Losada, de Greenpeace, dice que van desde "una disminución en el consumo, hasta una labor educativa y pedagógica adecuada".

La reforma de la legislación que afecta a este tema es otra de las grandes batallas de las asociaciones ecologistas. Oceana ha hecho durante años presión para conseguir que se consideren criminales los vertidos de hidrocarburos a los mares. Pero esto no es suficiente. En opinión de Aguilar es necesario extremar las medidas de control a los buques que transitan por el mar.

El problema, en opinión Joandomènec Ros, catedrático de Ecología de la Universidad de Barcelona, es que "nadie quiere saber que el pescado y marisco que comemos tiene contaminantes, que todo lo que usamos en tierra termina en el mar, y que la solución no está al final del proceso, sino al inicio".

La fauna, primera perjudicada

A través de los animales marinos, los seres humanos ingieren algunos de los residuos que producen. En esta cadena de la contaminación, la fauna marina es la primera perjudicada. La tortuga es el animal más estudiado en el Mediterráneo. Un 20% de los ejemplares examinados en la parte central del mar mostraba contaminación por hidrocarburos. Casi la mitad de la causa de muerte de una especie de este animal es la ingestión de estos contaminantes, según uno de los informes de Oceana.

Pero las tortugas también tienen graves problemas con los plásticos. Ésta y otras especies, sobre todo aves marinas, ingieren con frecuencia los pequeños restos que quedan en el mar. En algunos casos, los residuos atraviesan el intestino sin dañar al animal pero, en otros, pueden quedar alojados en la garganta o en el tracto digestivo. En la peor de las situaciones pueden provocar la muerte por inanición o malnutrición, explica el estudio de Greenpeace *La contaminación del plástico en los océanos del mundo*.

Cuando los grandes restos de plásticos forman redes, es también frecuente que la fauna marina quede atrapada entre ellos.

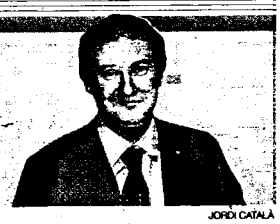
En otro tipo de animales está más estudiado cómo afecta la ingestión de metales pesados. Los bivalvos del Mediterráneo, por ejemplo, presentan más del triple de presencia de estos elementos que los del Atlántico. Cuando se compara el mar y el océano con otras variedades de peces, los del primero llegan a estar 12 veces más contaminados.

Según Ricardo Aguilar, director de proyectos e investigación de Oceana, "la mayoría de las alertas alimentarias de productos pesqueros son por contaminación de mercurios". "Especies muy piscívoras, como los tiburones o el atún, acumulan mucho mercurio. En el Mediterráneo, la especie que más preocupa es el pez espada", asegura. Según afirma, "todas las especies de este mar están contaminadas".

URBANISME A BARCELONA

Hereu, de baixa

L'alcalde, amb una lesió de menisc, se sotmet avui a una artroscòpia, però preveu tornar a l'activitat municipal dimecres.



JORDI CATALÀ

ACTUACIÓ MUNICIPAL AL DISTRICTE DE GRÀCIA

Un passadís verd unirà la Ronda de Dalt amb Lesseps

L'ajuntament reformarà l'eix de l'antiga avinguda de l'Hospital Militar

XABIER BARRENA
BARCELONA

El verd de Collserola s'escamparà per Vallcarca mitjançant un passadís d'1,5 quilòmetres que unirà la Ronda de Dalt amb la reformada plaça de Lesseps. L'ajuntament ha iniciat un procés de renovació urbana d'un tram de l'avinguda de Vallcarca (antigament de l'Hospital Militar) i del carrer d'Esteve Terradas en què se substituiran parcel·les edificades per zones verdes.

El projecte té dues parts. La que presenta més dificultat és el tram de l'avinguda de Vallcarca fins a Esteve Terradas. Aquesta intervenció, que s'inicia a la plaça de Lesseps, suposarà la creació d'un parc lineal paral·lel a la via. La instal·lació inclourà grans talussos per salvar el desnivell amb el carrer de Ballester i obligarà a expropiar un bon nombre de finques, entre les quals la que ocupa el *meublé* La Casita Blanca.

El parc lineal s'estrenyerà per preservar una finca que compta amb un edifici protegit. Aquest edifici, situat just al lloc on Ballester desemboca a l'avinguda de la República Argentina, s'acompanyarà de dues construccions més de vivendes, per recol·locar-hi alguns dels veïns. Després de l'estrenyiment, el parc s'obrirà com un ventall als dos costats de l'avinguda de Vallcarca. Seran necessàries noves expropiacions de terrenys avui ocupats per construccions en planta baixa. Es preveu que abans que s'acabi aquest mandat, el 2011, s'hagin completat aquests tràmits urbanístics.

VIADUCTE DE VALLCARCA / El parc –travessat en altura pel viaducte de Vallcarca– enllaçarà amb la segona part del projecte, la d'Esteve Terradas, mitjançant una rotonda d'ordenació del trànsit.

Des de la confluència amb l'avinguda de Vallcarca, el pla municipal preveu un gran passeig de vianants que estarà flanquejat per grans arbres. El projecte d'Esteve Terradas ha de donar resposta als equipaments sanitaris, alguns de nous, que envolten la via fins a la Ronda de Dalt. Es tracta de la nova Clínica Quirón, recentment inaugurada, i amb façana tant a Terradas com al lateral de la via de circumval·lació; de l'ampliació de la Clínica Delfos i de la reconversió de l'antic Hospital Militar –avui en mans de la Generalitat– en el parc sanitari Pere Virgili.

La configuració del passeig, a la part veïna a les instal·lacions, dependrà del projecte arquitectònic que la Conselleria de Salut prepara per resoldre els espais entre les construccions de l'antic centre militar. També queda per definir la urbanització de l'aparcament subterrani que ja es construeix per sota del parc sanitari.

Una altra novetat és l'obertura d'una via paral·lela al nou recinte de la Clínica Quirón, a la façana Besòs. Aquesta serà la continuació natural del passeig que puja des del carrer d'Esteve Terradas i enllaçarà amb la B-20. ≡

el futur

CONTINUACIÓ DEL PROJECTE

PAS ELEVAT

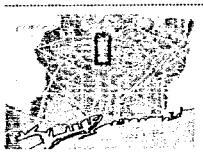
➲ El projecte de l'ajuntament finalitza al lateral de la Ronda de Dalt, a la cruïlla amb la nova via de la Quirón, tot i que l'objectiu és continuar el passeig en un futur, salvant per fer-ho la B-20 amb una passarel·la o similar.

PISOS PER A JOVES

➲ El pas donaria accés a una pastilla de terreny que avui forma part de la reserva de sòl que en el seu dia es va fer per al túnel central de Vallvidrera, un dels tres (els altres són el de la Via Augusta, ja construït, i el d'Horta) que el Pla General Metropolità preveia i que no es realitzarà. El solar el reclama el districte de Gràcia per construir-hi pisos per a joves.

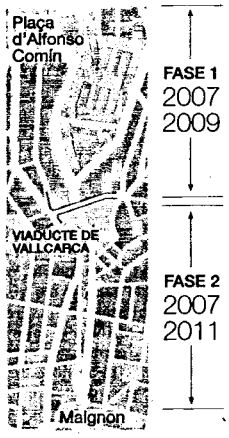
LES CLAUS DEL PROJECTE

EQUIPAMENTS ACTUALS · NOVES EDIFICACIONS · PASSEIG ENJARDINAT



FASES DE LES OBRES

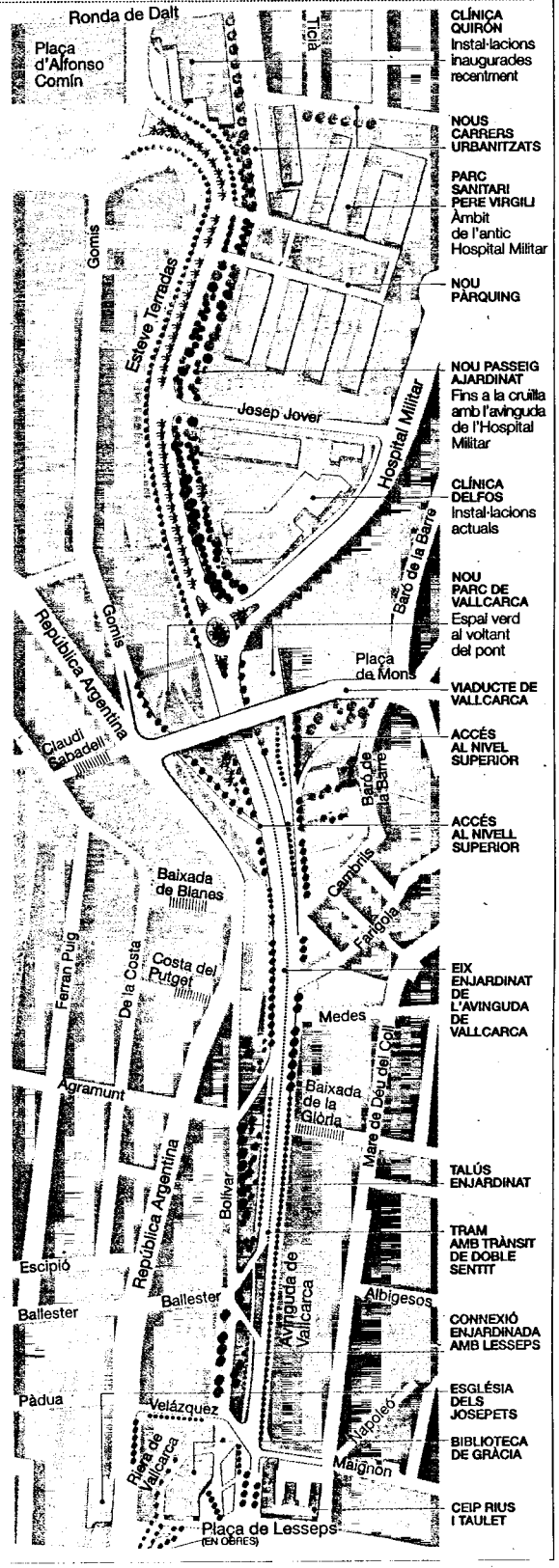
Els treballs es duran a terme en dues etapes



ÀREES AFECTADES

La intervenció s'estén des de la plaça d'Alfonso Comín fins al carrer de Maignon

1,5 QUILÒMETRES DE LONGITUD



«Davant del dèficit de metges, la sanitat pública optimitzarà les actuals dotacions de facultatius»
Marina Geli, consellera de Salut

La xacra de la carretera

Catalunya viu el cap de setmana amb més morts de tot el 2007: vuit víctimes

Diada castellera a Mataró

Els Capgrossos fan el 3 de 9 i els Castellers de Vilafranca, la torre de nou per les Santes

Societat

MEDI AMBIENT

La UE investiga si el nou port de Barcelona malmetrà l'entorn

■ L'ampliació del port preveu construir una terminal de ferrocarril sobre l'antiga llera del Llobregat ■ Podria vulnerar dues directives europees ■ Demana informes sobre l'impacte ambiental i sobre l'afectació a les aus

Gemma Aguilera
BARCELONA

Alguns aspectes del pla d'accessos viaris i ferroviaris del port de Barcelona per l'antiga llera del riu Llobregat, encara pendent d'execució, estan sota el punt de mira de la Comissió Europea, que considera que "les autoritats espanyoles podrien haver incomplert les disposicions de la directiva relativa a les avaluacions d'impacte ambiental i la relativa a les aus" en el seu disseny.

La sospita prové de l'estudi que ha dut a terme el Comitè de Peticions del Parlament Europeu després que una ciutadana de Barcelona denunciés la degradació de la llera del riu Llobregat provocada per les obres d'ampliació del port i l'aeroport. Després d'analitzar la documentació aportada per la ciutadana i la informació provinent de la Comissió Europea sobre el marc legislatiu, el Comitè no dóna per tancat l'expedient. En concret, adverteix que el projecte de terminal ferroviària de mercaderies projectada a l'antiga llera "podria exercir un efecte significatiu en un entorn que pertany a la Xarxa Natura 2000 Delta del Llobregat, designat com a lloc d'importància comunitària i com a zona de protecció especial (ZPE) relativa a les aus".

Marta Goma va dur el cas de la llera del Llobregat a la UE i ha aconseguit que s'interessi per l'ampliació del port de Barcelona ■ MANOLO GARCIA

Control ciutadà

La normativa europea marca una llista d'exigències que els Estats han de complir abans de donar llum verda a qualsevol projecte o pla d'obres. Així, en els projectes públics o privats sobre el medi ambient s'estableixen mecanismes per a la participació dels ciutadans en l'elaboració de determinats plans i programes. D'altra banda, un Estat ha de determinar abans no atorgui l'autorització d'obres si els projectes poden tenir repercussions sobre el medi ambient. Si és així, hauran de sotmetre'ls a una avaluació d'impacte ambiental. I és aquí on Brussel·les vol furgar. En una resolució que el Comitè de Peticions europeu ha fet arribar a una ciutadana que es va queixar per aquest assumpte, s'anuncia que "el Comitè es posarà en contacte amb les autoritats espanyoles –les obres són responsabilitat de Foment i de Medi Ambient– per seguir investigant les actuacions amb relació al projecte de construcció d'una terminal ferroviària al port".

Fonts del port de Barcelona confirmen que "aquesta terminal ferroviària encara està en projecte, tot i que està inclosa en el pla d'accessos ferroviaris que ja incorporava una avaluació d'impacte ambiental". Segons el port, "el ministeri de Foment ja ha sotmès a informació pública el projecte i les al·legacions s'han fet arribar a la Direcció General de Qualitat Ambiental, que ha d'emetre la declaració d'impacte ambiental". Aquesta declaració establirà la compatibilitat dels projectes amb l'entorn i determinarà les mesures preventives, correctores i compensatòries corresponents, que implantarà l'autoritat portuària quan els projectes estiguin totalment definits.

Encara no hi ha data definitiva per a l'execució d'aquests projectes per al port català. ■

La xifra

2

directives europees podria estar incomplint l'Estat espanyol en el projecte d'una de les estacions ferroviàries del Port de Barcelona, segons Brussel·les.

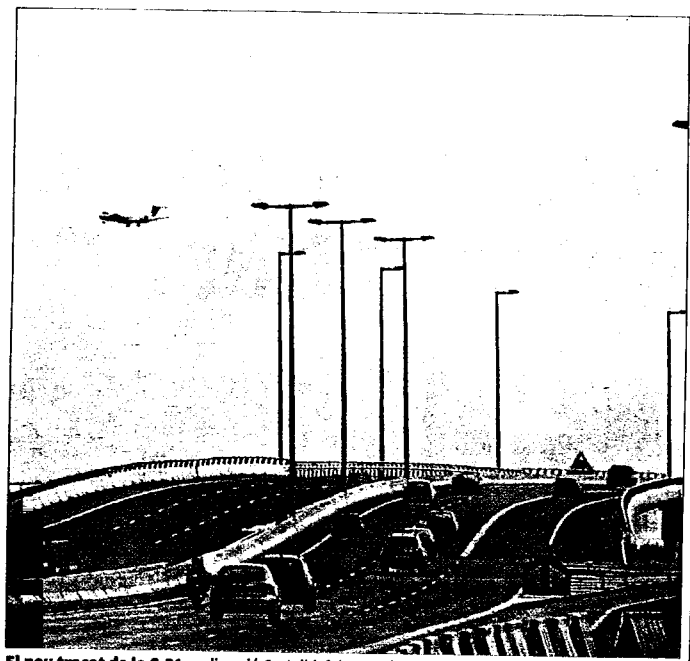
El precedent del País Valencià

El Comitè de Peticions de la UE va investigar el març passat les denúncies de ciutadans del País Valencià sobre presumptes delictes urbanístics en pobles a la costa valenciana. Representants d'aquest organisme van viatjar a aquests indrets per demanar explicacions a l'executiu de Francisco Camps, que es va negar a rebre els eurodiputats. La plantada coincidia en el temps amb una denúncia de la Comissió Europea davant del Tribunal de Justícia de Luxemburg contra la Llei d'urbanisme valenciana, en considerar que vulnera la directiva europea en matèria de contractació pública. L'executiu comunitari també acusa el govern espanyol de no haver fet res per impedir que s'adjudiquin contractes que infringeixen la legislació europea. Un dels membres del Comitè, David Hammerstein, destaca el "poder moral d'aquestes denúncies, que sovint té un efecte dissuasiu en les administracions implicades, sobretot per la pressió pública". El Comitè també pot demanar a la Comissió Europea que "mantingui obert un expedient sancionador o que el doni per tancat".

INFRAESTRUCTURES

L'ampliació de l'aeroport del Prat desvia la C-31

■ S'obre al trànsit part de la nova autovia de Castelldefels ■ Un tram es trasllada per les obres d'AENA



El nou traçat de la C-31 en direcció Castelldefels es va inaugurar ahir ■ MANOLO GARCÍA

Redacció
BARCELONA

L'autovia de Castelldefels va estrenar ahir, durant l'operació tornada de diumenge, el nou traçat a l'alçada del Prat de Llobregat. La construcció de la ciutat aeroportuària requereix més hectàrees per poder ubicar-hi més serveis logístics per a les companyies aèries. Per això, l'ens estatal d'aeroports, Aena, va proposar al ministeri de Foment desviar un tram de quatre quilòmetres de la C-31 cap a la muntanya.

El tram en direcció Castelldefels es va estrenar ahir, aprofitant que el diumenge a la tarda és quan menys trànsit registra. En canvi, el tram paral·lel en direcció a Barcelona no s'inaugurarà fins al 6 d'agost. Per tant, aquest petit trajecte de quatre quilòmetres es farà desdoblat durant dues setmanes.

La posada en marxa del nou vial ha implicat diverses restriccions del trànsit aquest cap de setmana. El fet que el dia fos rúfol a l'àrea metropolitana de Barcelona i el Garraf va ajudar a no complicar en excés l'operació tornada per la C-31.

Nous ramals

L'obra es completarà durant els pròxims mesos amb el nou ramal d'entrada a l'aeroport del Prat des de la C-31. També està previst que s'hi construeixi un accés específic des de la C-31 i fins a la nova terminal de l'aeroport, que està situada més a prop del litoral mediterrani.

No seran els únics en aquest nou tram d'autovia, ja que el ministeri de Foment preveu construir-ne dos més cap al polígon industrial Mas Blau, i el de les Filipines. Aquests nous enllaços no estaran enllestits fins a la tardor, tot i que són de pocs metres.

Tot el tram de la C-31 estarà subjecte a la limitació de velocitat de 80 km/h que entrarà en vigor a la tardor. ■

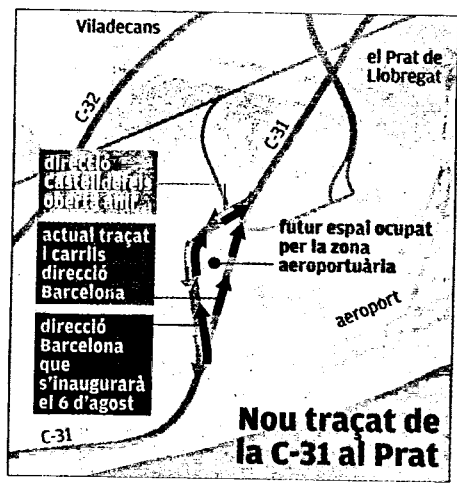
Les xifres

39

milions d'euros es gastarà l'ens aeroportuari estatal en el desviament definitiu de l'autovia de Castelldefels a l'alçada del Prat de Llobregat.

4

quilòmetres d'autovia s'hauran modificat per poder ampliar l'aeroport. Gairebé tots s'han guanyat d'espai agrari i d'antics aparcaments i solars destinats a desballestament de vehicles.



ALBERT G.F.

Píndoles

MEDI AMBIENT

Olesa de Montserrat estrenarà un centre d'acollida d'animals

Olesa de Montserrat comptarà a partir del juliol del 2008 amb un centre d'acollida i adopció d'animals abandonats que cobrirà les demandes de tots els municipis del nord de la comarca del Baix Llobregat. El nou centre s'ubicarà en una nau industrial del polígon de Can Vinyals i, al marge de facilitar l'adopció de les mascotes abandonades, també funcionarà com a residència d'acollida temporal a l'estiu.

POLÍTICA

L'alcalde Hereu serà sotmès avui a una operació de menisc

L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, se sotmetrà avui a una artrosc òpia al menisc. L'alcalde, que aquesta setmana passada s'ha vist obligat a anar amb crosses a diversos actes oficials perquè està ressentit d'una antiga lesió que es va fer al genoll mentre jugava a futbol amb uns amics, haurà de fer repòs durant un temps per recuperar-se de l'operació.

BENESTAR

El PP reclama més residències i centres de dia per als avis

La portaveu municipal del PP, Àngels Esteller, va reclamar ahir la creació de noves places de residència i centres de dia per a l'atenció dels avis. Esteller ha xifrat el dèficit actual d'aquests equipament a la ciutat en 3.749 places de residències i 907 centres de dia.

INFRAESTRUCTURES

Port Ginesta es converteix en el port esportiu més gran

■ La remodelació permet fer-hi 404 nous amarradors i una nova platja de 6.500 m²

Bernat Deltell
SITGES

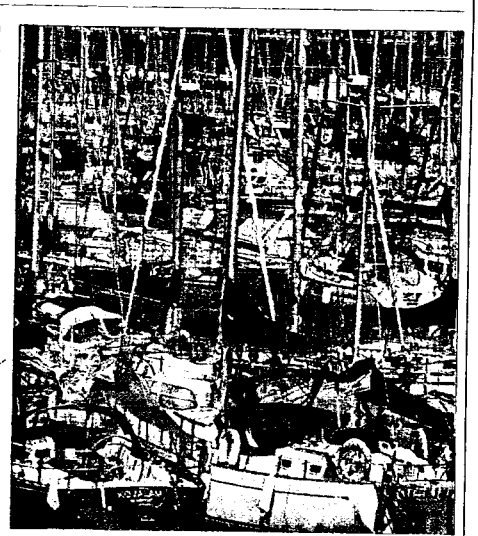
El port esportiu de Port Ginesta (Sitges), construït fa 21 anys, ja és el més gran del país gràcies a les obres d'ampliació que s'hi han dut a terme aquests darrers anys i que han permès augmentar la superfície fins als 319.000 metres quadrats actuals. Des d'ara, aquesta reinaugurada infraestructura portuària compta amb més de 1.400 amarradors i una nova platja de sorra seca. Pel conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, l'ampliació de Port Ginesta s'ha pogut tirar endavant "gràcies a l'equilibri mantingut entre un sector esportiu que creix, la sensibilitat social i la preservació de la costa".

Amb l'ampliació de Port Ginesta s'incorporen 404 nous amarradors als 1.034 ja existents, que permeten acollir embarcacions de fins a 24 metres d'eslora. Les noves instal·lacions portuàries, que han tingut un cost de més d'onze milions d'euros, comptaran també amb panyols (trasters per deixar-hi material nàutic), locals comercials i rampa d'avarada específica per a les embarcacions de vela lleugera, motos d'aigua o embarcacions de rem.

Nova platja

Les obres del port han anat acompanyades de la construcció d'una nova platja amb una superfície de sorra seca de 6.500 m² i una amplada mínima de 20 metres en situació de marea màxima. S'hi accedeix a través d'un vial públic de tres metres d'amplada i una longitud de 150 metres i disposa d'un sistema d'il·luminació nocturn per evitar el risc de col·lisions de les embarcacions.

L'alcalde de Sitges, Jordi Baijet, considera que Port Ginesta "és un exemple de cura mediambiental". Per la seva banda, el conseller Nadal va anunciar que, tal com preveu el pla de ports, els pròxims cinc anys es construiran 6.000 nous amarradors per a embarcacions esportives, comptant ja les actuals de Port Ginesta. Per Nadal, "la política del govern és no construir nous ports esportius, sinó apostar per les ampliacions de les infraestructures ja existents o aprofitar velles dàrsenes comercials per reconvertir-les en dàrsenes esportives, sempre que no vagi en detriment de l'activitat pesquera de la zona". ■



Desenes de vaixells de diferent eslora amarrats al Port Olímpic de Barcelona ■ ROBERT RAMOS