



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 2-10-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

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

EL PRAT

Mas tilda de
"apaño" la
adjudicación
de la
Terminal Sud

EXPANSIÓN, Barcelona

El presidente de CIU, Artur Mas, dijo ayer que la asignación de la Terminal Sud del Aeropuerto del Prat será "un apaño que no contentará a nadie". El líder convergente añadió que beneficiará a algunas compañías que no hacen del aeropuerto barcelonés "su prioridad". Mas aseguró que con la adjudicación, que tiene lugar hoy, "se perderá la oportunidad de fijar una posición clara" sobre las opciones del aeropuerto de convertirse en un hub de vuelos intercontinentales.

Por su parte, el presidente José Montilla pidió que se diera una "cierta prioridad" en la adjudicación a las alianzas aéreas que "han apostado por vuelos transoceánicos". Los presidentes de las aerolíneas interesadas se reunirán esta tarde en El Prat para conocer la decisión de Aena.

LAS COMPRAS SUMAN HASTA AHORA 275 HECTÁREAS DE TERRENO

El Incasòl invierte 5,7 millones de euros en reservas de suelo para energía solar

El Ejecutivo de José Montilla prepara los concursos para adjudicar la promoción de complejos fotovoltaicos en suelo público y no descarta realizar nuevas adquisiciones.

C. DE ANGELISA PUJOL, Barcelona

El Institut Català del Sòl (Incasòl) ha empezado a reservar suelo no urbanizable para la promoción de parques de energía solar fotovoltaica. Por el momento, el organismo ha invertido 5,7 millones de euros en la compra de dos parcelas, en Llardecans (Segrià) y Pla de Santa Maria (Alt Camp), que suman una superficie total de 275 hectáreas.

Tal y como adelantó EXPANSIÓN el pasado 16 de junio, los planes del Govern pasan por utilizar estos terrenos para sacar a concurso la promoción y explotación de grandes huertos solares. El objetivo es doble: promover el desarrollo de la energía solar e influir en la localización de las grandes instalaciones en favor de la ordenación territorial y paisajística. La Generalitat realizará una cesión de uso de los terrenos, que se prolongará durante toda la



Miquel Bonilla, director del Incasòl. Aena Ramón

El Govern estudia el tamaño idóneo para garantizar la viabilidad económica de los parques

vida útil de las instalaciones. La Administración catalana asegurará la conexión a la red eléctrica y la vigilancia de los parques.

Miquel Bonilla, director del organismo adscrito a los departamentos de Política Territorial i Obres Públiques y Medi Ambient i Habitatge,

explica que "seguramente" habrá nuevas compras de suelo para energía solar. "Hay zonas más o menos degradadas que no soportarían una actividad industrial tradicional; pero la energía solar podría ser una buena actividad para el territorio", afirma.

Por el momento, el Incasòl está estudiando reservar suelo para uso energético en Farella (Terra Alta), donde promueve un nuevo polígono industrial en colaboración con varios ayuntamientos de la zona.

Garantías de rentabilidad

El Govern quiere garantizar la rentabilidad económica para los promotores que resulten vencedores de los concursos. Por ello, el Incasòl, la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge y el Departament d'Economia i Finances -con competencias en energía-, están estudiando el número de instalaciones que

podrá albergar cada terreno. Aunque la discusión todavía está por cerrar, Bonilla indica que cada parcela podrá tener entre dos y diez megavatios (MW) de potencia instalada.

Teniendo en cuenta la inversión por megavatio apuntada en el sector, de 5,5 millones de euros, el desembolso que deberán realizar las empresas adjudicatarias oscilará entre 11 y 55 millones de euros. Fuentes del sector aseguran que los proyectos del Govern han despertado un gran interés por parte de los promotores, a la espera de conocer los detalles de los concursos. Fuentes de la patronal de energías renovables Appa tildaron en su momento el proyecto de "intervencionismo trasnochado".

Bonilla asegura que, por el momento, el Incasòl no ha realizado ninguna compra de suelo para sacar a concurso la promoción de parques de energía eólica.

Las adjudicaciones del grupo Fomento en Cataluña alcanzan el 17,5% de la inversión del Gobierno central

F. ARROYO. Barcelona

Las inversiones en Cataluña del grupo Fomento (el ministerio y las empresas que dependen de él) han aumentado el 120,9% en los últimos 12 meses (de agosto de 2006 a julio de 2007), según datos de la Cámara Oficial de Contratistas de Cataluña. La suma de las adjudicaciones en este periodo se sitúa en 1.578 millones de euros, de los que buena parte corresponde a obras ferroviarias (724 millones de Adif y 37,7 millones de Renfe). La partida de aeropuertos asciende a 167,1 millones, mientras que la de la sociedad inversora del ministerio (SEITT), que se destina en buena parte a carreteras, alcanza los 162,6 millones de euros. Cataluña aporta el 18,7% del PIB español y su población es el 16%.

La cámara ha analizado la inversión por comunidades autónomas contabilizando por separado el periodo que va de 2002 a 2006 y los últimos 12 meses. El resultado es que Cataluña sube puestos en inversión, pero se

Obra adjudicada por el Grupo Fomento en Cataluña

Periodo anual comprendido entre agosto de un año y julio del año siguiente

	En millones de euros					Porcentaje de variación anual			
	2003	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
TOTAL GRUPO FOMENTO	270,1	1.665,0	1.037,5	711,3	1.578,9	516,5	-37,7	-31,1	120,9
Ministerio y org. autónomos	65,5	72,8	154,8	281,5	422,2	163,8	-10,4	81,8	50,0
Entes públicos estatales	204,6	1.492,2	882,7	433,3	1.156,6	629,3	-40,8	-50,9	166,9
AENA	118,1	588,3	174,7	189,0	167,1		-70,3	8,2	-11,6
Adif	0,0	674,7	575,9	146,7	724,1		-14,7	-74,5	393,7
Puertos del Estado	60,7	182,2	62,9	80,1	59,9	200,1	-65,5	27,5	-25,3
Renfe Operadora	26,4	40,5	63,5	6,0	37,7	53,2	56,9	-90,6	529,7
SEITT					162,6				
Resto de entes públicos	6,6	6,6	5,8	11,6	5,3		-12,5	-100,5	-54,3

Fuente: Cámara Oficial de Contratistas de Obras de Cataluña con datos del Ministerio de Fomento.

EL PAÍS

mantiene lejos de la cabeza. En el primer caso (el periodo de 2002 a 2006) es la tercera comunidad con peor saldo (exceptuando las comunidades con régimen especial: las forales y las insulares).

En los últimos 12 meses, mejora ligeramente y se convierte en la octava sobre un total de 13. La más beneficiada en este periodo es Andalucía, seguida de Asturias, Galicia y Castilla-La Mancha. La comunidad que aparece, en ambos periodos, en último lu-

gar es Madrid, muy cerca de Murcia y de la Comunidad Valenciana.

En los últimos 12 meses, el incremento más notable lo aportan las adjudicaciones de Renfe Operadora. La cifra de inversiones de esta empresa asciende a 37,7 millones de euros, lo que supone un aumento del 529% respecto a los 12 meses anteriores, cuando las adjudicaciones fueron especialmente bajas: seis millones. En los años interiores, las inversiones de

Renfe en Cataluña fueron siempre superiores a 2005 y, salvo en el año 2003, también más elevadas que las de los últimos 12 meses. En porcentaje, AENA muestra una caída del 11,6%. La inversión aeroportuaria se ha mantenido siempre por encima de los 100 millones con una punta destacada de 588 millones de euros en el periodo de agosto de 2003 a julio de 2004, coincidiendo con la adjudicación del grueso de las obras de la terminal sur.

RECINTE GRAN VIA DEL 2 AL 5 D'OCTUBRE



► D'esquerra a dreta i de dalt a baix, un vagó de la sèrie 9000 del metro de Barcelona, i unitats del metro lleuger de Sevilla i Madrid.

El futur del ferrocarril, a BCN Rail

És el primer saló espanyol dedicat al sector ferroviari i reuneix rellevants experts europeus

Les empreses líders de la indústria ferroviària es congreguen a Barcelona, des d'avui i fins al 5 d'octubre, per participar en la primera edició de BCN Rail. Es tracta d'un saló on s'exhibeixen les últimes novetats del sector i que reuneix, per primera vegada a Espanya, els experts europeus més reconeguts. Aquesta cita biennal, sorgida a iniciativa de Fira de Barcelona i Railgroup, aspira a convertir-se en una de les fires de referència per a aquest mercat de gran potència i desenvolupament econòmic.

El pavelló 4 del recinte de Gran Via, de Fira de Barcelona, acull més d'un centenar d'empreses, distribuïdes entre els 20.000 metres quadrats de superfície destinada a exposició. Entre les companyies participants, hi són presents les més representatives del sector públic i autonòmic. El Ministeri de Foment hi participa mitjançant la presència de Renfe, Adif i Feve. Per la seva part, el Govern català ho fa amb GISA i els Ferrocarrils de la Generalitat.

A BCN Rail, els grans fabricants del sector mostren les seves últimes novetats en un espai especialment dissenyat amb vies i traveses. En concret, la companyia Construcciones y Auxiliar de Fe-

rocarriles (CAF) exhibeix una unitat del metro lleuger de Sevilla i el nou tren de Rodalies Civia. A més, la corporació francesa Alstom dona a conèixer en el saló una unitat del metro lleuger de Madrid i una unitat de la sèrie 9000 que funciona sense conductor del metro de Barcelona.

FÒRUM DE DEBAT

BCN Rail no és només una fira comercial. La seva contribució al sector va molt més enllà. Aquest saló es perfila com un fòrum de debat i reflexió sobre la indústria del ferrocarril: del seu passat i futur com a mitjà de transport i element de desenvolupament econòmic.

En aquest sentit, Fira de Barcelona ha confeccionat un complet programa de jornades tècniques que compten amb la participació d'experts reconeguts de tot Europa. Entre els ponents més destacats hi ha el director general de la Unió Internacional de Ferrocarrils (UIC), Luc Aladière; el secretari general de la Unió Internacional de Transports Públics (UITP), Hans Rat; i el delegat de Patrimoni, Investigació i Enginyeria dels Ferrocarrils francesos (SNCF), Jacques Couvert. Aquestes jornades, que se

INVERSIONS Una aposta dels governs

La indústria del ferrocarril presenta bones perspectives de creixement. A Espanya, el Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT), elaborat pel Govern, destina al ferrocarril el 48% dels 115.860 milions d'euros que s'invertiran fins a l'any 2020. En aquest període, existeix el compromís de desplegar la xarxa d'alta velocitat per tot el país i millorar també la xarxa de Rodalies. I pel que fa a les ciutats, s'està apostant fortament pel metro i el nou tramvia com a mitjà de transport públic per solucionar els problemes de mobilitat que afecten moltes de les poblacions espanyoles.

En l'àmbit europeu, el programa TEN-T consagra la importància del tren per al trànsit de mercaderies entre els 27 estats membres de la Unió Europea. La iniciativa permet crear 30 línies exclusives amb una inversió prevista de 252.000 milions d'euros fins a l'any 2020. Davant l'augment d'inver-

sions públiques, els experts consideren que la indústria ferroviària està vivint, avui dia, un moment òptim.

En aquest sentit, BCN Rail es perfila com un aparador internacional perquè les empreses del sector puguin mostrar els avantatges de la utilització del tren com a mitjà de transport de persones i mercaderies. Al mateix temps, també serveix per presentar les oportunitats econòmiques i beneficis mediambientals que aporta utilitzar-lo.

Així, els experts insisteixen a remarcar que l'ús del ferrocarril millora la mobilitat a les ciutats, cosa que implica menys contaminació i més qualitat de vida per als seus habitants. En llargues distàncies, el tren segueix competint amb l'avió en temps i comoditat. Quant al transport de mercaderies, s'estan creant línies ferroviàries especialitzades que complementen el tradicional transport per carretera.

celebraran avui i demà, 2 i 3 d'octubre, centren el debat en temes d'especial interès per a la indústria. Un d'ells és el paper que juga actualment el ferrocarril en els accessos a les grans ciutats i en les àrees metropolitanes. Unes altres qüestions rellevants són l'alta velocitat, la levitació magnètica o la possible creació d'un baix cost ferroviari en els serveis regionals per ferrocarril.

En definitiva, BCN Rail neix amb la intenció de donar resposta a les inquietuds d'un sector, com és el ferroviari, que s'ha convertit en una peça imprescindible per al desenvolupament de l'economia del nostre país, tant per les inversions que requereix el seu desplegament com per l'efecte de la seva utilització per al transport de mercaderies i persones. Un efecte que millora la qualitat de vida dels ciutadans i respecta el medi ambient.

De fet, segons els especialistes en mobilitat, el transport ferroviari urbà —és a dir, els nous tramvies— és l'únic que pot acabar amb la congestió i la contaminació en les grans urbs, i reduir l'elevada sinistralitat en les carreteres.

I, en aquest cas, BCN Rail es presenta com la gran ocasió per poder-ho comprovar. ■

ENTREVISTA



GUILLERMO YENES
President
de BCN Rail

ELS REPTES

"S'haurà de millorar el transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona per reduir l'ús del cotxe"

"L'ús del tren genera importants beneficis econòmics i mediambientals"

"La indústria ferroviària aporta solucions a la mobilitat"

BCN Rail se celebra per primera vegada a Barcelona. ¿Amb quin objectiu neix el saló?

-BCN Rail pretén ser un esdeveniment de gran utilitat per a tots els gestors ferroviaris. Els avenços tecnològics han fet possible que el mercat estigui en auge. Fira de Barcelona va percebre que el sector reclamava un saló per cobrir les necessitats al sud d'Europa i el nord de l'Àfrica i va portar a terme, amb l'assessorament de consultors, un estudi de mercat que va certificar la seva viabilitat.

-¿Com ha acollit el sector ferroviari aquesta nova fira?

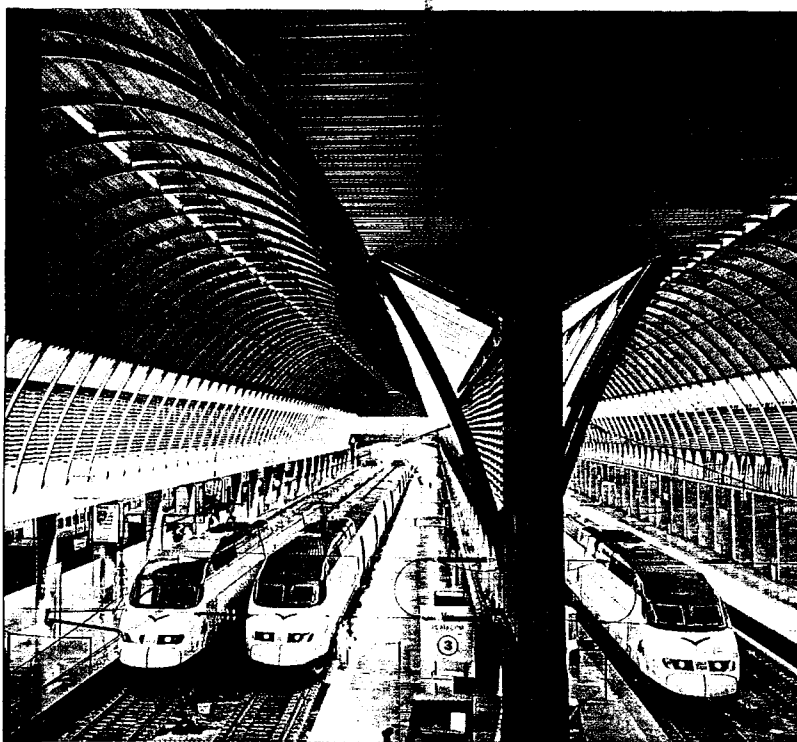
-Per primera vegada al nostre país, un saló dedicat a la indústria ferroviària uneix l'aspecte comercial amb el debat teòric i pràctic. Aquest és el signe d'identitat de BCN Rail, i el seu esforç ha estat valorat de forma positiva pel sector. Tenint en compte que es tracta d'un esdeveniment nou, estem raonablement satisfets. Més d'un centenar de companyies líders del mercat i d'àmbits afins, així com empreses del sector públic espanyol i català són presents al pavelló 4 del recinte de Gran Via. I tenim el convenciment que tindrà un llarg recorregut. La pròxima estació, el 2009.

-¿Quines són les principals novetats de BCN Rail?

-En un espai dissenyat especialment, les empreses fabricants exposen les seves últimes novetats en material mòbil ferroviari. Alstom exhibeix una unitat del metro lleuger de Madrid i una altra de la seva sèrie 9000, sense conductor, que circularà per la futura línia 9 del metro de Barcelona; i CAF mostra el seu tren Civia i una unitat del metro lleuger de Sevilla.

-¿Quins són els reptes del saló per als pròxims anys?

-A més de ser un saló comercial, BCN Rail és un espai de reflexió eminentment pràctic sobre el ferrocarril. Sota la coordinació del catedràtic de la Universitat Politècnica de Catalunya, Andrés López Pita, les jornades tècniques que se celebren avui i demà tracten temes com l'alta velocitat, la levitació magnètica o les línies exclusives per al transport de mer-



►Trens de l'AVE a l'estació de Santa Justa, Sevilla.

caderies a Europa. En aquest sentit, la indústria ferroviària és capaç d'aportar solucions als problemes de mobilitat tant de persones com de mercaderies. Exemple d'això són els programes redactats per les administracions públiques en què el tren adquireix un gran protagonisme. A Espanya, el Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport destina més de 115.000 milions d'euros en els pròxims 15 anys per a la creació de corredors mixtos de mercaderies i passatgers. I a Europa, el programa TEN-T suposa fer 30 línies exclusives amb una inversió prevista, fins a l'any 2020, de 252.000 milions d'euros. Avui, les empreses espanyoles treballen en països del nord de l'Àfrica, de l'Europa de l'Est, i fins i tot als Estats Units o Austrà-

L'OPINIÓ

"Per aconseguir optimitzar la xarxa de Rodalies de Renfe es necessita més inversió"

lia, sense oblidar la presència del nostre país a Llatinoamèrica, on estem contribuint al desenvolupament econòmic gràcies al desplegament del ferrocarril. Tots hem d'esforçar-nos per mostrar els avantatges de l'ús del tren com a mitjà de transport, així com els seus beneficis econòmics i mediambientals.

-Barcelona ha patit incidents a la xarxa de Rodalies de Renfe. ¿En quina línia ha de millorar el servei?

-És necessari un examen minuciós de tots els sistemes, començant pels més degradats. Segons el resultat d'aquest estudi, s'hauria de procedir a la seva renovació amb la dificultat afegida de mantenir el servei. Dit això, una gran àrea metropolitana com la de Barcelona necessita una àm-

plia, moderna i eficient xarxa de transports públics per facilitar la mobilitat. En els últims anys, les ciutats de la primera i la segona corona han rebut més habitants procedents de Barcelona, encara que hi segueixen treballant. I el nivell d'inversions per millorar la línia de Rodalies no s'ha correspost amb aquesta realitat. Sota la presidència de Mercè Sala, es va donar un impuls a aquest servei. Posteriorment, altres gestors ferroviaris van prioritzar inversions en altres zones... Tot passa per incrementar la inversió.

-¿Creu que és possible una àrea metropolitana de Barcelona amb menys volum de vehicles privats i una xarxa ferroviària i de metro més forta?

-D'acord amb l'enquesta de mobilitat, s'haurà de dotar l'àrea metropolitana dels transports més adequats per a cada eix, i d'aquesta manera es reduirà la utilització del cotxe privat. Sobretot, pel que fa a la mobilitat obligada, ja que si és còmode, fiable i segur, el ciutadà prefereix el transport públic.

-¿Com valora l'arribada de l'AVE a Barcelona?

-La meua gran preocupació és el gran retard en el desplegament de la xarxa d'alta velocitat. El primer AVE va entrar en servei el 1992 i les noves línies d'alta velocitat no han arribat fins al 2007... Però el criteri purament numèric no és suficient per a valorar, en la meua opinió, la importància de l'alta velocitat. L'èxit de la línia Madrid-Sevilla i de la xarxa francesa ens permet dir que els avantatges de l'alta velocitat són més grans que els seus inconvenients.

-¿És possible una xarxa ferroviària de baix cost?

-Igual que les companyies aèries, a Europa, les companyies que operen en línies d'alta velocitat s'han unit en Railteam, una aliança que proporciona una sèrie d'avantatges als usuaris i a la qual Espanya encara no pertany, com és obvi, ja que la nostra línia d'alta velocitat no està connectada amb França. Al saló BCN Rail hem decidit que el representant d'una empresa italiana, Helmut Moroder, ens expliqui el seu funcionament. ■

TRIBUNA BARCELONA / Fòrum d'opinió EL PERIÓDICO

BCN vol controlar les seves infraestructures

El tinent d'alcalde Ramon García-Bragado reclama un delegat municipal en les empreses de serveis

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

L'Ajuntament de Barcelona, com a administració que pateix més directament les conseqüències dels déficits i les crisis, ha de tenir una participació més gran en la planificació i gestió de les seves infraestructures. Amb aquest missatge es va presentar ahir el tinent d'alcalde d'Urbanisme, Ramon García-Bragado, a Tribuna Barcelona.

El nou responsable municipal d'infraestructures va concretar aquest objectiu en el fòrum d'opinió d'EL PERIÓDICO, proposant que el consistori estigui representat als consells d'administració de les empreses que ofereixen serveis públics «essencials per a la comunitat», com Endesa, Gas Natural o Aigües de Barcelona, mitjançant un delegat municipal. Aquest, que dependria de l'alcalde i tindria un perfil més tècnic que polític, es responsabilitzaria de «garantir la prestació del servei en les millors condicions».

DIFICULTAT DE CONTROL / García-Bragado, per qui els processos de liberalització d'alguns sectors econòmics han comportat l'augment de la dificultat de control d'aquestes empreses per part de les administracions, va avançar que la proposta es plantejarà ben aviat a les companyies amb l'objectiu que es faci realitat «els mesos vinents».

La presència del consistori en aquestes empreses està prevista a l'article sis del tram estatal de la Carta de Barcelona, que estableix que l'ajuntament «podrà participar en la gestió dels serveis de transport i infraestructures que siguin competència de l'Estat i que afectin directament la ciutat».

«Barcelona té la voluntat política i el mandat legal concretat definitivament el 2006 a la Carta Municipal» de participar activament en la planificació i en la gestió de tots aquells serveis de caràcter infraestructural que afecten els nostres ciutadans, va sentenciar el quart tinent d'alcalde. Un raonament que té una font ideològica que va complementar al recordar, seguint la nova doctrina de l'alcalde Hereu, que les in-



► García-Bragado (centre), amb Abad (esquerra) i Serra Ramoneda, president de Tribuna Barcelona, ahir.

Els problemes del traspass de Rodalies i de la connexió del tramvia

► No va sorprendre ningú, però el quart tinent d'alcalde va aclarar a l'hora de plantejar les dificultats del traspass de la gestió de Rodalies a la Generalitat. «No serà fàcil. Els problemes són d'una magnitud tan gran que caldrà un període transitori», va assegurar. García-Bragado tampoc va defugir el futur del tramvia, en el qual discrepa amb el seu soci de govern, ICV-EUIA. Va assumir que «el gran repte» és «unir el Trambaix amb el Trambesòs», però va insistir en els dubtes de fer-ho per la Diagonal, per la densitat de la via.

fraestructures «serveixen especialment per reforçar la cohesió social i la qualitat de vida».

García-Bragado va opinar que les discrepàncies entre Endesa i Red Eléctrica de España (REE) sobre la responsabilitat de la gran apagada del 23 de juliol han demostrat que el model de segmentació d'activitat «no va establir la manera de solucionar conflictes». També va evidenciar, segons les seves paraules, l'escàs poder de l'ajuntament per supervisar les obres i inversions previstes. «Una situació que ajudarà a corregir l'avantprojecte de llei aprovat per la Generalitat després de l'apagada».

El regidor socialista va destacar la necessitat que l'aeroport també disposi d'un coordinador que no sigui d'AENA, que s'encarregui de vetllar per la transparència i l'assignació dels drets d'enlairament i aterratge dels avions. La voluntat del consistori és que aquest coordinador sigui

una persona «independent» que atorgui els permisos als interessos de la ciutat.

VOLUNTAT I INSTRUMENT / Dintre d'aquesta filosofia de més control, el responsable d'Urbanisme va destacar la creació d'endreses passat d'una comissió municipal que diagnosticarà i farà propostes sobre les infraestructures. «Tenim la voluntat i l'instrument», va afegir.

García-Bragado va resumir l'estat de la xarxa d'infraestructures sense amagar les seves deficiències, encara que va voler deixar un missatge d'esperança. «Disposem d'un sistema infraestructural molt potent, una part del qual és antic i s'ha quedat curt i insuficient», va assegurar. «Malgrat això, la part més important de la planificació està feta, els pressupostos aprovats, el finançament garantit i la majoria d'obres, en curs», va concloure. ■

el repte

RECUPERAR LA COMPLICITAT OLÍMPICA

COMPENSIÓ CIUTADANA

► García-Bragado va evocar l'esperit de la Barcelona olímpica durant tota el seu discurs amb la finalitat de «recuperar la complicitat ciutadana en aquell procés de transformació urbana». Una complicitat que va viure en primera persona des de l'ajuntament, i a la qual va fer referència davant de les «molèsties de les obres en marxa, i de les que vénen». «S'ha de recuperar aquella comprensió», va dir poc després de ser preguntat, una vegada més, per les probabilitats que el túnel de l'AVE pel centre de la ciutat tingui problemes.

ABAD, TELONER DE LUXE

► La conferència va ser introduïda per l'exconseller delegat del COOB'92, Josep Miquel Abad, que també va ser el responsable d'Urbanisme en el primer ajuntament després de la recuperació de la democràcia. García-Bragado va recordar l'etapa olímpica com un model a seguir. «Va ser un procés dirigit en bona mesura des de l'ajuntament, i era l'alcalde de llavors, Pasqual Maragall, el que responia davant dels estaments internacionals de la bona marxa de les obres», va recordar.

LATERALS AL MORROT

► Durant el seu balanç global de l'estat de les infraestructures, el regidor va recordar una obra olímpica que va quedar inacabada —la creació de laterals a la Ronda Litoral a l'altura de la Zona Franca i el Morrot— com a exemple de projecte futur a emprendre. «Ha arribat el moment de construir-los», va dir.



• **CARME SANMIGUEL**
DELEGADA DEL GOVERN A BCN
«Ha sabut anar de la concepció global de les infraestructures als detalls més concrets. I ho ha fet d'una forma brillant, cosa que encara té més mèrit»



• **ENRIC REYNA**
PRESIDENT DELS PROMOTORS
«La seva claredat pel que fa als problemes que tindrà el traspass de Rodalies i la falta de control de les empreses de serveis genera moltes preguntes»



• **JOSEP MIQUEL ABAD**
CONSELLER DEL GRUP PLANETA
«Té la ciutat al cap i els problemes ben jerarquitzats. Ha sigut convincent per la seva rigorositat i valentia. No ha evitat els temes espinosos»



• **IMMACULADA TURÓ**
DIRECTORA GENERAL DE PATRIMONI
«Ha fet una anàlisi objectiva i documentada de la situació actual. Ha reivindicat més pes municipal, però col·laborant amb la resta d'administracions»



• **MANUEL ROYES**
CONSORCI DE LA ZONA FRANCA
«Ha sigut una reflexió molt oportuna sobre el problema i el seu futur immediat, en què ha demostrat estar a sobre dels principals temes que s'han de desenvolupar»

ECONOMIA

Preu del diner

Banc Central
Europeu (BCE)
4%Interbancari
4,716%Euribor 4,666%
4,505%
4,40%
4,373%
4,564%
M J JL A

Hipoteques

193.000 euros
a 35 anys
Euribor + 0,50%Quota mensual
994,57 €

Les infraestructures catalanes

Zapatero anuncia una inversió de 1.400 milions més per al Prat

Amb aquesta nova operació, l'aeroport de Barcelona haurà rebut 5.000 milions d'euros

El consell d'administració d'AENA decideix avui l'assignació de la T-Sud a les aliances aèries

M. JIMÉNEZ BOTÍAS / S. SABRIÀ
BARCELONA

El president del Govern, José Luis Rodríguez Zapatero, va anunciar ahir que la inversió del Govern central a l'aeroport del Prat rondarà «els 5.000 milions d'euros» en total, xifra que suposa una partida extraordinària del voltant de 1.400 milions d'euros per a la reforma de les velles terminals existents, la A, la B i la C.

Aquestes inversions convertiran l'aeroport de Barcelona en «un dels millors aeroports d'Europa», amb la projecció internacional «que es mereix Catalunya, amb correspondència a les seves possibilitats», va dir el president.

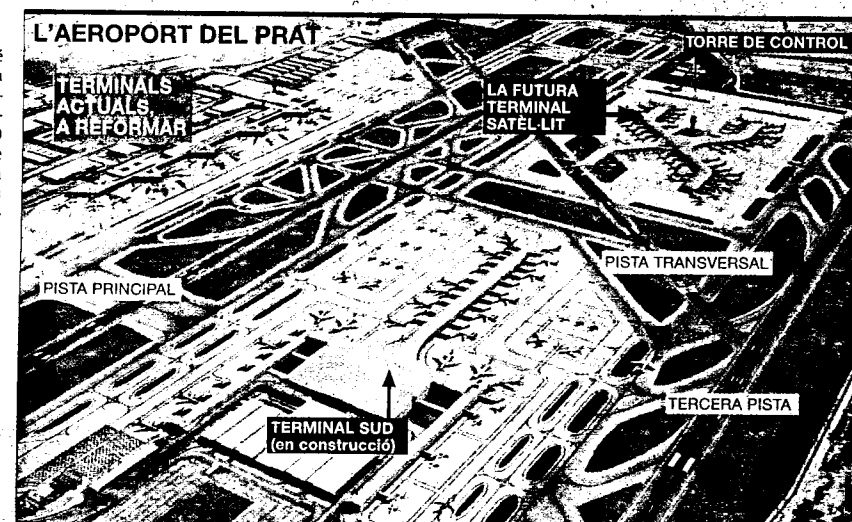
El responsable de reformar les terminals actuals serà l'arquitecte català Ricard Bofill, que és que també s'encarregarà de la terminal satèl·lit sud, que, segons Zapatero, estarà a punt nou mesos abans del que es preveia.

LA CINQUENA TERMINAL / El president Rodríguez Zapatero ja va avançar la decisió de construir la terminal satèl·lit -la cinquena després de les tres ja existents i la nova T-Sud, la que té forma d'espasa i està actualment en construcció- en la seva visita a Barcelona del 2 d'agost i va recordar que el Govern ja havia invertit 3.000 milions d'euros en la reforma del Prat.

Uns dies més tard, el 7 d'agost, Javier Marín, director d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), va precisar algunes dades sobre la terminal satèl·lit: l'obertura es preveu per al 2012, el cost arribarà als 600 milions d'euros i acollirà 15 milions de passatgers a l'any.

Ahir, el president va fer l'anunci -en un acte organitzat pel diari *La Vanguardia* per presentar el seu nou disseny- poques hores abans que avui es reunís a l'aeroport del Prat el consell d'administració d'AENA per decidir i anunciar l'assignació de la T-Sud.

REPARTIMENT DE LA T-SUD / AENA proposarà al seu consell, que se celebra avui a Barcelona, ubicar a la nova terminal les dues principals aliances aèries internacionals -Oneworld, de la qual Iberia forma part; i Star Alliance, en què s'integra Spanair-. A la tarda, el seu president, Manuel Azuaga, es reunirà amb els presi-



FOTOMONTATGE: AENA / GRÀFIC: EL PERIÓDICO

EFE / GUIDO MANUÍLO



Zapatero, acompanyat per Montilla, Hereu i el comte de Godó, ahir a la nit a Barcelona.

dents de les aerolínies i les aliances per detallar la mesura.

Abans de conèixer les raons d'AENA per al repartiment provisional de la terminal sud (T-Sud), el líder de Convergència i Unió, Artur Mas, va vaticinar ahir que l'assignació serà «un pedaç» que acabaria beneficiant empreses «que no fan del

Prat la seva aposta principal». Mas va augurar que el Govern espanyol prendrà la decisió i que el tripartit català l'acatarà sense oposar gens de resistència.

VOLS TRANSOCEÀNICS / Montilla va remarcar ahir, en una entrevista a Catalunya Ràdio, que en l'assignació

s'hauran de tenir en compte les empreses que aposten per establir vols transoceànics però també la realitat d'avui, que suposa que «la majoria dels vols que surten de les pistes del Prat són d'Iberia i de Clickair», una empresa que té «la seva seu a Catalunya, un president català i una part del seu accionariat també ho és».

DIFICULTATS

Vueling duplica pèrdues i abaixa la previsió d'ingressos

EL PERIÓDICO
BARCELONA

A requeriment de la Comissió Nacional del Mercat de Valors (CNMV) Vueling va anunciar ahir una revisió dels seus comptes en que duplica les pèrdues registrades fins al juny i la reducció de la previsió d'ingressos aquest any.

La companyia, que no va cotitzar a la borsa durant tot el dia, va anunciar la cancel·lació del crèdit fiscal que provocarà que les pèrdues acumulades fins al primer semestre del 2007 siguin de 49 milions d'euros (en lloc dels 27 declarats el 10 d'agost). Les noves previsions de creixement inclouen la possibilitat d'una caiguda

L'aerolínia va acumular uns números vermells de 49 milions fins al juny

da de resultats operatius de 10 milions al tancament de l'any.

L'anul·lació del crèdit fiscal és un mecanisme que, per ajudar les empreses que comencen, els permet compensar els impostos dels beneficis futurs amb les pèrdues del present. Aquesta xifra pujava a 10,5 milions en la part que comptablement es consideren ingressos, i a 11,3 milions més que corresponen a l'increment de pèrdues dels exercicis anteriors.

Per la part dels ingressos, Vueling també va fer una nova estimació del resultat d'exploitació abans de lloguers i amortitzacions (*ebitdar*): «La companyia espera obtenir un *ebitdar* positiu per al total de l'exercici, si bé no pot descartar que sigui negatiu de fins a 10 milions d'euros en el pitjor escenari». Vueling atribueix els seus números vermells als menors ingressos per bitllet i passatger, així com a una caiguda de l'ocupació. ■

AL FINAL DEL TÚNEL DOS INFRAESTRUCTURAS SIMILARES PERO CON HISTORIAS CONTRAPUESTAS

BARCELONA DISCUTIR MADRID CONSTRUIR



Altura una vez
terminado
170 metros

Los edificios
ilustrados en
estas páginas
están en la
misma escala

» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

otra infraestructura similar -en estudio informativo, pendiente de la declaración de impacto ambiental-, que ha de conectar por alta velocidad esas mismas estaciones.

Las perforadoras volverán a talar la capital y tampoco hay debate alguno al respecto. "La gente está acostumbrada", añade el citado alto cargo ministerial. "Hemos de reconocer que el éxito del metro nos ha facilitado la tarea, nos ha abierto las puertas. Los madrileños consideran que contar con más kilómetros de metro es bueno porque les permite vivir mejor".

En Barcelona, el túnel del AVE que ha de unir en línea recta Sants y Sagrada, y que ha de facilitar la reforma en profundidad de cercanías, discurrirá en todo momento bajo calles, esquivando todos los edificios, unos 533 que surgen a ambos lados a lo largo de 5,6 kilómetros de longitud. Pero esto no ha evitado la "pantecización" del eje compuesto por las calles Provença y Mallorca -las afectadas-, ni la movilidad vecinal. Esta sensibilidad ciudadana cuenta con el apoyo de partidos políticos que en su día auspiciaron y patrocinaron

este trazado en eiernes. CiU, PP y ERC sacaron adelante el pasado julio un pronunciamiento municipal contra el recorrido. Papel mojado para el mando local, que no está dispuesto a más demoras por, según su terminología, razones de taticismo político.

Y, sobre todo, la reivindicación contraria tiene el aliento del "lobby" de la Sagrada Familia, que en su día consiguió que el proyecto hiciera un bucle por la calle València, por debajo de dos manzanas de pisos, para evitar el paso cerca del templo. El entonces presidente Jordi Pujol escribió una carta al entonces ministro Francisco Álvarez-Cascos, que concedió la petición. Esta decisión de modificar de forma unilateral un acuerdo para beneficiar a una institución es calificada por los actuales responsables de Fomento de "inconcebible". La desviación desapareció, previo acuerdo entre Gobierno, Generalitat y Ayuntamiento, con el cambio de color en los ejecutivos estatal y autonómico, y todavía bajo el impacto reciente del Carmel.

Si en Madrid a nadie ni siquiera le pasó por la cabeza, la sombra de los tribunales -auspicada como se ha dicho por los responsables del

LA DIFERENCIA

Nadie se planteó en la capital acudir a los tribunales como se anuncia en Catalunya

LA LECCIÓN

Fomento asegura que aplicará los mismos controles que ha realizado en Madrid

templo y un colectivo vecinal -se ha convertido en la única amenaza que pende sobre la construcción del túnel de Barcelona. La pasada semana se abrieron las plicas del concurso convocado para hacer realidad este proyecto presupuestado en 246,20 millones de euros. Todas las grandes empresas se han presentado. La resolución del ministerio -vía Adif, su ente empresarial que gestiona la infraestructura ferroviaria- está previsto que se conozca a finales de mes. Entonces sólo faltarían las cuestiones de contratación para poder arrancar a principios del 2008.

Resulta más que evidente que, pese a algunas voces que teorizan sobre la increíble historia del AVE y Barcelona -salvo imponderables, su llegada se anuncia para el próximo 21 de diciembre, con quin-

El túnel del AVE de Barcelona pasa junto a 533 edificios, en ningún caso por debajo



La Sagrada Família es el edificio más valorado bajo el que pasa el túnel del AVE

Proyecto original	Antoni Gaudí
Inicio de las obras	Año 1882
Fin de las obras	Hacia el año 2020
Actual arquitecto	Jordi Bonet
Visitantes al año	2.500.000

Calle Mallorca

Alcantarillas

Cubo de hormigón

antioscisiones

Terreno a consolidar

16 metros

25 metros

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

Una serie de grandes pilotes alineados evitará que cualquier asentamiento de tierras afecte a los cimientos del templo

Calle Sardenya

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

separación

240 metros de longitud

Túnel del AVE

SECCIÓN LONGITUDINAL

PANTALLA DE PILOTES

Los pilotes

Unidos a un cubo de hormigón

en la superficie para evitar

oscilaciones

1,4 m de

separación

2 m de

UTE, UYE

LA GEOLOGÍA

Dos terrenos homogéneos

Los geólogos piden que se trabaje con cautela, pero aseguran que el terreno por el que pasará el túnel del AVE no es el más difícil de Barcelona. Joan Escuer, presidente de los geólogos catalanes, señala que, a diferencia de la zona litoral o la de los turons, el Eixample presenta unas condiciones de homogeneidad que facilitan el paso de la tuneladora, algo que le hace un terreno comparable al del túnel de cercanías de Madrid.

ce años de retraso respecto a Sevilla -a ningún alto cargo del Gobierno ni a ningún ingeniero le interesa que su nombre aparezca en la lista negra. La lista que les marcaría de por vida si le causaran daño a la Sagrada Familia, el monumento más visitado de España, o, a partir de la visión apocalíptica de algunos antitúnel, propiciarán su derribamiento. Los que firman el proyecto han reiterado que la perforación no supone más riesgo que el alzamiento del templo, puesto que se ejerce una presión sobre el suelo que 20 veces superior a la que provocará la perforación.

Por si fuera poco, que lo es para los gestores de la obra inspirada por Gaudí, el proyecto incorpora una pantalla de protección, lo que los especialistas denominan quitamiedos. "Es un añadido para tranquilizar, aunque realmente no es necesario", sostienen los expertos mencionados. Este esfuerzo extra tampoco les ha parecido suficiente a los miembros del patronato de la Sagrada Familia.

Victor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras, amplía el mensaje de tranquilidad. "No ha de haber comparaciones con el Carmel. El método constructivo es totalmente diferente. Entre Sants y Sagrera se trabajará con tuneladora y se utilizará la tecnología más puntera". El número dos de Fomento se ampara en la reciente experiencia de Madrid, donde se han hecho hasta tres auscultacio-

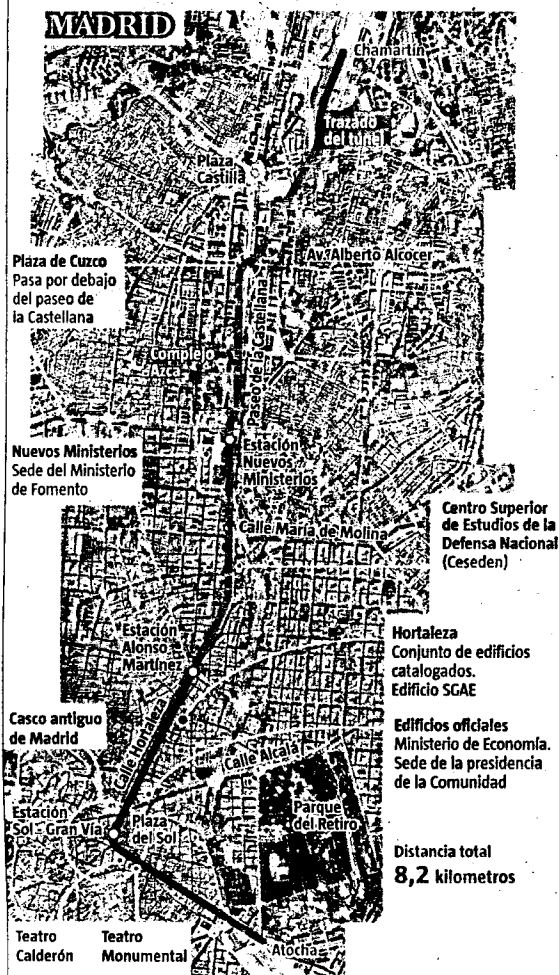
nes diarias de los edificios de la trama del túnel para garantizar la normalidad del día a día. "Aquí -remarca- se va a hacer lo mismo". Esto supone la utilización de un sistema informatizado en que se recogen on line, en directo y al instante, todas las incidencias que puedan causar la perforación y los asentamientos generados.

Desde la capital española, los responsables del segundo túnel de la risa -llamado así el primero porque se empezó en la República y se acabó en los años sesenta, por lo que la risa era más bien de burla- ofrecen un consejo extraído de su experiencia: "Es muy importante hacer la campaña previa de caracterización de los edificios, así como de información a los vecinos, antes, durante y después, tanto en los puntos montados físicamente en la calle para esta misión, como mediante la página web".

Morlán asegura que en este terreno no habrá diferencias. De hecho, desde finales de julio, como adelantó *La Vanguardia*, se vienen realizando el proceso de chequeo de inmuebles. "Las previsiones son similares, no hay agravios en la obra pública porque en Barcelona, Madrid o Valencia lo que buscamos y buscan los ingenieros es que todo salga bien. Garantizamos la seguridad y la participación de los vecinos".

Una última consideración del número dos de Fomento: "En Barcelona ahora toca construir".

La infraestructura de Madrid afecta a 700 inmuebles y circula bajo muchos de ellos

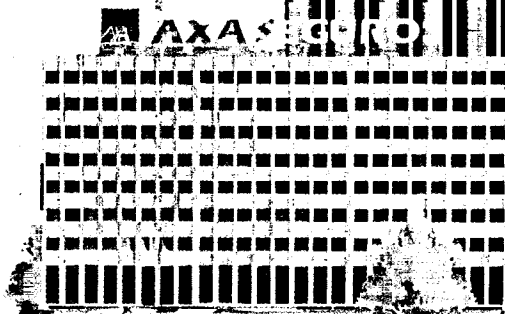


La torre Picasso es el edificio en servicio más alto de Madrid

Proyecto original Minoru Yamasaki
Autor de las Torres Gemelas de Nueva York

Pisos 43

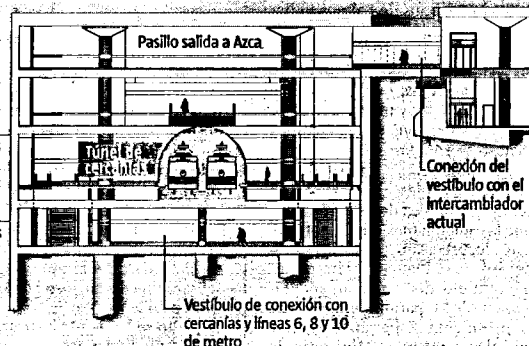
Fue el primer edificio inteligente de Madrid



El túnel pasa bajo el centro financiero de Azca, donde se encuentran los edificios más altos de Madrid

15 metros

25 metros



Vestíbulo de conexión con cercanías y líneas 6, 8 y 10 de metro

MOVILIDAD PÁG. 5
Renfe estrena
el servicio de SMS
 Los viajeros no
 conocen
 la medida
 y lamentan
 que sea
 de pago



BADALONA PÁG. 6
Coto a las motos
ruidosas
 Inmovilizados 39
 vehículos en 9 días

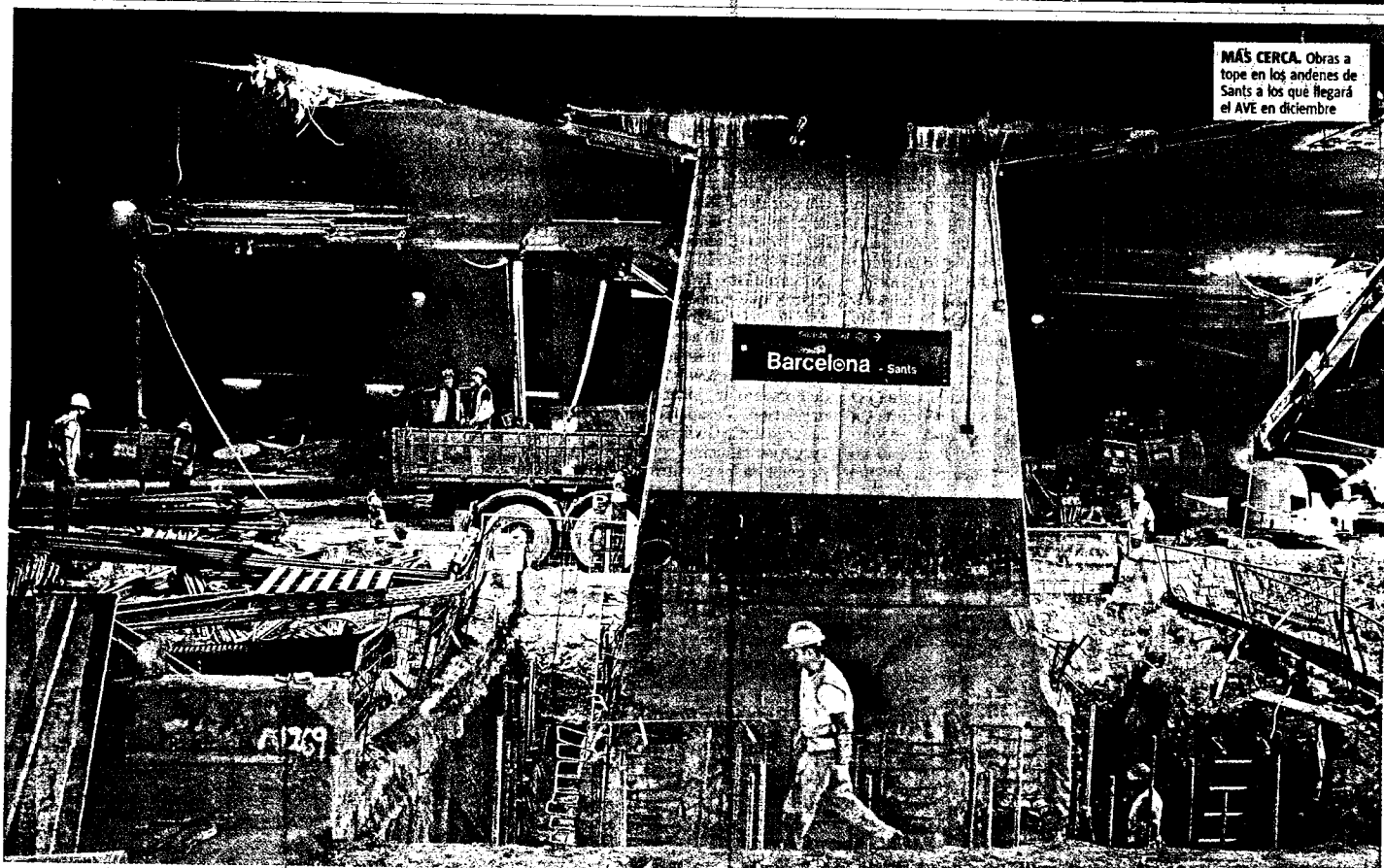
AQUÍ VIVO PÁGS. 8 Y 9
Pere Arquillué
en Matadepera
 Sergi Pàmies visita
 con el actor Pere
 Arquillué los lugares
 más interesantes
 de esta localidad

TELEVISIÓN PÁG. 13
Telecinco, líder
de audiencia
 La cadena lidera
 las audiencias
 televisivas del mes
 de septiembre en
 España y en
 Catalunya

VIVIR

Martes, 2 de octubre de 2007

LA VANGUARDIA



MÁS CERCA. Obras a
 tope en los andenes de
 Sants a los que llegará
 el AVE en diciembre

Al final del túnel

**• Si bien en Ma-
 drid se hacen
 túneles sin
 oposición,
 en Barcelona
 perdura el eco
 del Carmel**

FRANCESC PEIRÓN / JAUME V. AROCA
 Barcelona / Madrid

Dos ciudades, dos túneles y dos actitudes. Esa comparación que en ocasiones resulta tan odiosa entre Madrid y Barcelona ha encontrado otro terreno de expresión. La ingeniería, o mejor dicho, la confianza o la desconfianza en la ingeniería. Una conclusión: Barcelona discute, Madrid construye. También es cierto que en la capital catalana hay motivos para la desconfianza. Por mucho empeño que se ponga, no resulta nada fácil

olvidar que más de 1.200 vecinos del Carmel fueron desalojados de sus viviendas el 27 de enero del 2005 al hundirse un túnel del metro. Los hubo que lo perdieron todo y jamás han podido regresar a su hogar. El tiempo cura, pero la marca de la cicatriz no se borra. Ese desastre constructivo justifica en gran parte el temor ciudadano, una cuestión que ha obligado a extremar las medidas de seguridad y que ha llevado incluso a proyectar un coraza para proteger la Sagrada Familia. Insuficiente al parecer de los responsables del templo y de un colectivo de vecinos, que anoche oficializaron su postu-

ra de acudir a los tribunales. Sin embargo, y pese a los miedos, la llamada sociedad civil clama por que se deje de discutir y se construya. Para muchas de esas voces, el espejo es Madrid, donde ahora se está ultimando el conocido popularmente como el *segundo túnel de la risa*, un subterráneo de ocho kilómetros que traza el recorrido en ancho de vía convencional entre Atocha y Chamartín. Por el centro de la ciudad, incluso por debajo de viviendas -bastantes- y por zonas de edificación antigua. Son más de 700 edificios. El Ministerio de Fomento lo ha hecho sin oposición alguna, sin una sola pancarta en con-

tra, aunque eso no significa que no se hayan producido molestias y quejas, que aún perduran. Que se lo pregunten a los vecinos -como la propia presidenta de la Comunidad, Esperanza Aguirre- y, en especial, a los comerciantes de la plaza del Sol -el corazón de la ciudad, el kilómetro cero- que lleva más de dos años patas arriba. "A nadie le hace gracia que una obra le pase por debajo de casa, pero no ha habido campañas en contra", subraya uno de los responsables de esta construcción. El Gobierno, además, ya tiene casi lista

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>>

AL FINAL DEL TÚNEL LA COMPARACIÓN ENTRE MADRID Y BARCELONA



Puerta del Sol. Las obras de la estación, construida a 40 m de profundidad, ocupan la parte oriental desde hace un año

J.V. AROCA / F. PEIRÓN
Madrid / Barcelona

Construir un túnel puede convertirse en un curioso experimento de psicología social. El nuevo corredor ferroviario de ocho kilómetros que cruza el centro de Madrid de punta a punta se ha realizado sin que nadie o prácticamente nadie advirtiese lo que ocurría bajo sus pies. El mayor quebradero de cabeza lo dieron las bocas de ventilación y las galerías de evacuación construidas en el recorrido. Poco más. Los técnicos del Ministerio de Fomento que han trabajado en esta obra aseguran que en los casi dos años que se prolongó la perforación, desde junio del 2004 hasta finales del 2006, sólo consiguieron probar de un modo certero el caso de tres personas que sí advirtieron el paso de la tuneladora bajo su casa.

Todos los inquilinos de los edificios afectados habían sido informados de la obra. La administración hizo no menos de una inspección por cada uno de los inmuebles. Pero los vecinos no sabían en qué momento exacto se iba a realizar la perforación. De este modo se produjeron situaciones curiosas como la relatada por uno de los responsables de la obra. "A mediados del 2005, los vecinos de Sol nos pidieron una reunión para hablar del momento en que la tuneladora iba a pasar por debajo de sus casas. Fuimos allí y les explicamos que hacía dos meses y medio que el túnel ya estaba construido. Algunos incluso se enfadaron".

Este túnel, consagrado a los trenes de cercanías, debe entrar en servicio a finales de este año aunque la estación más importante del trazado, precisamente la de Puerta del Sol, no se inaugurará hasta, como mínimo, dentro de un año. Sigue en obras, para indignación de la presidenta Esperanza Aguirre que clama contra el Ministerio de Fomento por tener patas arriba parte de la céntrica plaza.

A finales de este año entrará en servicio el nuevo túnel ferroviario de Madrid: 8 kilómetros de galería que atraviesan de punta a punta la ciudad. La construcción apenas ha suscitado polémica social

¿QUIÉN DIJO MIEDO?

A vueltas con la psicología social: varias circunstancias concurren para explicar la tranquilidad de ánimo con la que los madrileños de los distritos centrales han asumido esta obra. El más importante es la buena fortuna. La capital de España ha multiplicado su red de metro en los últimos ocho años (170 kilómetros) sin un solo rasguño. Sobre Madrid no planea el síndrome traumático del Carmel. En segundo lugar: los madrileños, y este es un factor nada des-

preciable para explicar esa tranquilidad de ánimo, apenas discuten sobre su ciudad. No hay conflicto urbano porque, comparado con otras ciudades y particularmente Barcelona, apenas hay debate. Lo fundamental es que esta ciudad funcione. Y funciona.

En este clima óptimo en superficie, la navegación bajo tierra ha sido algo más complicada. El túnel arranca de la estación de Atocha y se prolonga hasta la estación del otro extremo de la ciudad, Cha-

martín. El punto más conflictivo era el que, desde el subsuelo de la calle Atocha, entraba hacia el barrio de Sol. Para el que no conozca Madrid, esto significa adentrarse bajo el núcleo de edificios más antiguos de la ciudad, donde no todas las edificaciones suntuarias ni monumentales.

Entre los 700 edificios afectados había, según un censo no oficial, 33 clasificados por el municipio dado su interés. Desde el viejo núcleo de Sol hasta la zona de Az-

ca, donde se levantan algunos de las torres más altas de la ciudad: la Picasso y la sede en Madrid del BBVA. El túnel ha pasado a pocos metros de los despachos de la mismísima ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en el viejo edificio de Nuevos Ministerios. El incidente más grave se registró en la calle Hortaleza, donde los movimientos bajo tierra afectaron a las conducciones de agua que, a su vez, dañaron los cimientos de tres edificios.

AFECTACIONES

El nuevo corredor afecta a algunos de los edificios más altos y antiguos de Madrid

EL RECORRIDO

El túnel ha pasado a pocos metros de los despachos de la ministra de Fomento

En especial el colegio Santa Isabel, que hubo de ser reparado.

Ahora, muchos meses después de aquel incidente, el mayor problema de esta obra sigue en Sol. Una operación de riesgo. Bajo los adoquines de la histórica plaza pasan tres líneas de metro y ahora, también, una red de ferrocarril. Las obras llevan un retraso de un año. A día de hoy, el lado oriental de la plaza es todavía una enorme zanja en la que se está construyendo la cavidad y el vestíbulo de enlace con el metro, a cuarenta metros de profundidad.

Este será el segundo túnel ferroviario que cruza Madrid. El primero se empezó a construir en plena República y acabó de enlazar las dos cabeceras ferroviarias de Madrid, Chamartín y Atocha, en 1967. El túnel construido ahora tiene la vocación de descongestionar ambas cabeceras y la red de metro.

Este verano, las obras de adecuación de la otra gran estación de esta nueva línea, la de Nuevos Ministerios, donde desembocan otras tres líneas de metro, obligó a cerrar la red de cercanías. No hubo grandes quejas. La comunidad de Madrid llenó de carteles la red de metro anunciando, sobre un tréctico fondo negro el corte "ordenado por el Ministerio de Fomento" y un llamativo lema: "Siempre hay luz al final de túnel". En veinte días el servicio quedó restablecido.

En un año empezarán las obras del nuevo túnel ferroviario del AVE. Los ingenieros de la capital de España pondrán a prueba de nuevo su incontestable baraka. ●

La Sagrada Família pleitea ante la Audiencia Nacional

■ Si el túnel de cercanías de Madrid se ha encontrado con pocos obstáculos en el camino —unos yacimientos arqueológicos han sido el principal dolor de cabeza—, la infraestructura del AVE nace con la amenaza judicial sobre su bóveda. Hoy o mañana, según indicaron anoche fuentes del patronato del templo, se presentará un contencioso administrativo en la Audiencia Nacional. El pleito se ha de plantear ante esta institución, puesto que va en contra de una resolución de un

órgano del Gobierno, en este caso el Ministerio de Fomento. La intención de los responsables del patronato es que la justicia acuerde una suspensión cautelar de la obra.

Así, mientras los jueces estudian este asunto, los responsables ministeriales deberán decidir qué o qué grandes constructoras españolas son elegidas para sacar adelante este proyecto. El túnel que conecta Sants y Sagrera por las calles Provença, Diagonal y Mallorca tiene una longitud

de 5,6 kilómetros, uno y medio menos que el de Madrid. De estos 5,6 kilómetros, 4,8 se perforarán con tuneladora, mientras que el resto se abrirá a cielo abierto, en ambos extremos, para que puedan entrar las tala-doradoras gigantes: 400 metros en Navas de Tolosa-Mallorca, y otros tantos en Provença, a la salida de la estación de Sants. En Madrid, el túnel pasa cerca del despacho de la ministra de Fomento, y en el caso de Barcelona la infraestructura de alta veloci-

dad toca el aparcamiento de su homólogo catalán, del conseller de Política Territorial.

El plazo de construcción, tras los ajustes anunciados a principios de verano, se sitúa en 32 meses. El inicio, una vez realizadas las licitaciones y si la justicia lo permite, está previsto para principios del 2008. Los dos extremos y la Sagrada Família, donde se ha de construir la pantalla protectora, serán los primeros lugares del centro de Barcelona donde se verá la gran obra.

L'HOSPITALET

La Fira acoge el primer salón del ferrocarril

BARCELONA ► Fira de Barcelona acoge a partir de hoy y hasta el sábado BCNRail, el primer salón profesional de la industria ferroviaria. El certamen tendrá lugar en el pabellón 4 del recinto de Gran Via y contará con 20.000 m² de exposición en los que las empresas líderes del sector exhibirán sus últimas novedades. / R. Montilla

Economía

↑ ESPAÑA
0,18%

↑ LONDRES
0,61%

↑ NUEVA YORK
1,38%

↓ PETRÓLEO
77,64

↑ DÓLAR/EURO
1,4232

↑ YEN/EURO
164,8

Cambio de ciclo en el mercado de la vivienda

La inmobiliaria Llanera suspende pagos con deudas de 748 millones

Seis empresas del grupo se declaran en "insolvencia inminente" en los juzgados

SALVADOR ENGUIX
Valencia

La crisis del sector inmobiliario se cobró ayer su primera gran pieza en el que ha sido uno de sus escenarios más emblemáticos: la costa valenciana. La promotora inmobiliaria Llanera, una de las más importantes de la Comunidad Valenciana, presentó ayer en el decanato de los juzgados de Valencia la petición de concurso voluntario de acreedores (suspensión de pagos) que tramitará el juzgado de lo mercantil número 2. Seis empresas del grupo -Llanera, SL; Llanera Construcciones, Obras y Proyectos, SLU; Llanera Urbanismo e Inmobiliaria, SLU; Aldalondo, SLU; Descans Les Marines, SLU, y Patrimonial Arenall, SLU- basan su demanda en la "situación de insolvencia inminente" de cada una de ellas y del grupo que forman, y que ha llevado en los últimos días a varias entidades de crédito a rechazar la renegociación de la deuda, según informó ayer el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana (TSJCV).

El Grupo Llanera presenta una deuda de 748 millones de euros -de estos, 350 millones son deudas a corto plazo- y fondos propios de sólo 70 millones. Hace dos semanas intentó alcanzar un acuerdo con sus proveedores para sortear la falta de liquidez y afrontar el pago de nueve millones de euros que les adeudaba. Una veintena de estos proveedores, representados por el despacho Iure, habían presentado la petición de concurso necesario en los juzgados de Valencia. En paralelo, Lehman Brothers le exigió la devolución de 100 millones de euros que le había prestado para la compra de nueve millones de metros cuadrados a Regadíos y Energías de Levante (Reva).



En el corazón del 'milagro' valenciano. Los británicos Alan Curbishley (Charlton) y Richard Caborn, con el presidente valenciano, Francisco Camps, y Fernando Gallego

BBVA: poco impacto en la banca

■ El BBVA descarta que el ajuste del sector inmobiliario español tenga un impacto "grave" sobre el sistema financiero. Ello se debe a que en España las hipotecas de alto riesgo no llegan a alcanzar la importancia que tienen en Estados Unidos, donde representan un 20% del mercado. En España, los diez establecimientos que comercializan productos similares a los afectados sólo representan un 2,2% del crédito a viviendas.

Entre estas entidades destacan Unión de Créditos Inmobiliarios, Santander Consumer Finance o ING Real State. Ahora bien, en España las exigencias para conceder un préstamo son mucho más estrictas que al otro lado del Atlántico. Otra diferencia es que en Estados Unidos, los brokers juegan un papel clave, en la titulación de las hipotecas, mientras que aquí apenas existe esta figura en la venta de pisos / C. Lafraya

Enrique Bañuelos reorganiza sus sociedades

■ La sociedad CV Capital, propiedad de Enrique Bañuelos, que posee cerca del 31% de la inmobiliaria valenciana Astroc, anunció ayer que prepara la fusión por absorción de parte de las filiales del grupo. Este movimiento responde a que CV Capital ha dejado de ser el accionista mayoritario de la inmobiliaria valenciana, lo que implica un giro en el rumbo empresarial del grupo. La fusión, que será aprobada en la próxima junta, cuya fecha no se ha fijado, afectará a un total de 19 filiales. No es la primera vez que Bañuelos hace y deshace a su antojo, pero ahora es sólo en su propia empresa.

Todo ello precipitó los acontecimientos después de que las dos grandes cajas valencianas, Bancaixa y la CAM, manifestaran ya hace un mes a la promotora su rechazo a abrirle nuevas líneas de crédito. En los últimos días, el consejero delegado de Llanera, Fernando Gallego, intentó cubrir los boquetes abiertos en numerosos frentes y negar la realidad de la crisis. Le ha sido imposible.

Llanera es el prototipo de empresa crecida al calor de la formidable burbuja creada en el sector inmobiliario en la costa valenciana. En el año 2000, la facturación del grupo promotor fue de 5,3 millones de euros, y sólo seis años después se disparaba hasta los 418

millones de euros. A final del pasado año empleaba a 800 personas.

La de Fernando Gallego, su consejero delegado, ha sido una carrera fulgurante. Exactamente, la del hombre que se inició como promotor de naves industriales y acabó apostando por la segunda residencia a precios más que asequibles para extranjeros. Llegado el parón vendedor, sin embargo, nada de eso sirvió. Tampoco las grandes cantidades de dinero invertidos en crear marca con el patrocinio de clubs de fútbol como el Valencia o el Charlton inglés. Ahora, el juzgado de Valencia nombrará a las tres personas que a partir de este momento serán los administradores concursales.●

Evolución del sector aéreo

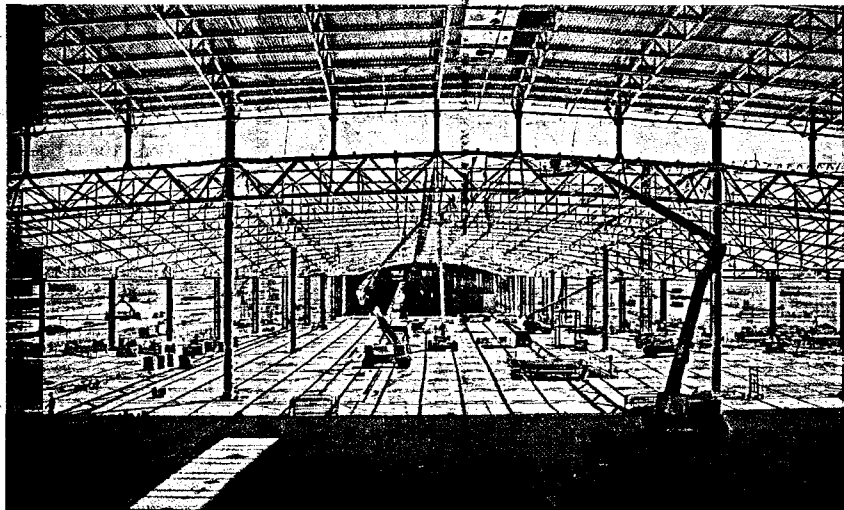
Zapatero anuncia que Aena elevará a 5.000 millones la inversión en El Prat

La Administración encarga a Ricardo Bofill el proyecto de la terminal satélite

ILALO AGUSTINA
Barcelona

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, afirmó ayer que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) elevará su inversión en el aeropuerto de El Prat hasta los 5.000 millones de euros. Zapatero dio este dato durante el acto de presentación del nuevo diseño de *La Vanguardia*, celebrado ayer en Barcelona y del que se informa ampliamente en este ejemplar.

Los 5.000 millones de euros prometidos por el presidente del Gobierno se obtienen después de añadir 1.400 millones a la inversión ya prácticamente realizada para construir la terminal sur del aeropuerto barcelonés. El destino de estos nuevos fondos asignados por el Gobierno para El Prat tendrá por objeto la construcción de la terminal satélite de la T-Sur (un nuevo edificio que permitirá ampliar en 15 millones más de pasajeros cada año el volumen de tráfico del aeropuerto). La obra servirá también para remodelar por completo la terminal norte (conocidas popularmente como A, B y C). La Administración ha encargado al estudio del arquitecto Ricardo Bofill la realización del proyecto de la nueva ter-



Obras de la terminal Sur de El Prat, que recibirán una inyección económica de 1.400 millones

ARCHIVO

minal satélite. Todas estas novedades, incluido el anuncio de José Luis Rodríguez Zapatero, se han producido justo en la víspera de la reunión del consejo de administración de Aena, que debe decidir, entre otras cosas, la asignación de es-

pacios de la nueva terminal por los que han pujado las principales compañías y alianzas aéreas. Poco después de que el presidente Zapatero anunciara el aumento de la inversión para El Prat, ya se pudieron recoger las primeras re-

acciones. Miquel Valls, presidente de la Cambra de Comerç de Barcelona, se congratuló por la noticia y por lo que puede significar, según dijo, "un nuevo impulso para el aeropuerto".

Peró Zapatero no fue ayer el úni-

co en anunciar novedades sobre El Prat. El presidente de la Generalitat, José Montilla, también repitió ayer que quiere que Aena priorice en la nueva terminal Sur a aerolíneas y alianzas que apuesten por vuelos de largo recorrido. Como ya se ha dicho, el ente gestor de los aeropuertos, dependiente de Fomento, se reúne hoy en Barcelona para decidir la asignación del espacio de la nueva terminal.

A juicio del president Montilla, "hay que dar cierta prioridad a las empresas que han apostado por vuelos transoceánicos, de carácter intercontinental. Hemos de defender que desde El Prat haya todos los vuelos transoceánicos que el mercado demande y hemos de

La Cambra de Comerç se congratula del anuncio, efectuado en la fiesta de 'La Vanguardia'

ofrecer también la posibilidad de que entren nuevas compañías que seguramente hasta ahora tenían pocos espacios".

La compañía Iberia –en retirada de Barcelona para dar paso a su filial Clickair– aspira a la nueva terminal para perpetuar el puente aéreo y alimentar los vuelos transoceánicos desde Madrid. No es la única. Spanair, junto a sus socios de Star Alliance y Grupo Marsans; Air Europa y las aerolíneas de SkyTeam, y Vueling también pretenden contar con espacio propio en la terminal, que permitirá el gran despegue de El Prat. ●

OBRA ADJUDICADA

Catalunya recibe un 17,5% del total

■ Las obras adjudicadas por el Ministerio de Fomento en Catalunya fueron de 1.579 millones de euros en julio en términos interanuales. La cifra equivale al 17,5% de toda la obra en el Estado esos 12 meses, según CCOC.
