RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data: 29-10-2007

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

LA CONCESIONARIA ES CANDIDATA A INGRESAR EN EL IBEX 35

Sacyr planea ingresar 2.500 millones al colocar en bolsa el 40% de Itinere

El grupo presidido por Luis del Rivero calcula que la filial, fruto de la fusión con Europistas, podría alcanzar una capitalización de 7.000 millones de euros, lo que le convertiría en la segunda concesionaria cotizada, tras Abertis.

C. MORÁN. Madrid

Itinere será uno de los nuevos valores estrella de la bolsa en 2008. La compañía, que está a punto de culminar el proceso de fusión con Europistas, saltará al parqué, previsiblemente, en la primera mitad del año que viene, con muchas posibilidades de ingresar en el selectivo Ibex 35.

Según las fuentes consultadas próximas a la operación, los gestores del grupo de infraestructuras han dado un fuerte empujón al proyecto, hasta el punto de que ya se encuentra en la fase de selección de los bancos coordinadores. En principio, la nueva empresa cotizada, que seguirá bajo el control de Sacyr Vallehermoso, tendrá una capitalización de entre 6.200 y 7.000 millones de euros. Las mejores perspectivas de tráfico en varios de los tramos de peaje gestionados y la incorporación al perímetro del grupo de nuevos activos han modificado la estimación inicial. El valor de la empresa (activos menos deuda) alcanza los 10.500 millones de euros.

Financiación

La salida a bolsa se realizará a través de una oferta pública de venta (OPV) y una oferta pública de suscripción (OPS). Según las primeras estimaciones, los propietarios de la nueva Itinere –Sacyr controla el 90,1% del capital y las cajas BBK, Kutxa y Caja Vital, otro 8,5%– prevén colocar en el mercado el 40% del nuevo grupo, lo que supondría unos ingresos para Sacyr cercanos a los 2.500 millones de euros.

El objetivo de la compañía que preside Luis del Rivero es mantener el control con, al menos, el 51% del capital y destinar los recursos de la OPV a reducir la deuda corporativa.

A través de la oferta pública de suscripción, Itinere prevé captar unos 500 millones de euros, que se destinarán a financiar su plan de crecimiento.

El salto al parqué del grupo supondrá la entrada de una tercera referencia, una situación que dará más alternativas a los inversores, que hasta ahora contaban con sólo dos valores: Cintra, filial de Ferrovial, con una capitalización inferior a los 6.000 millones, y Abertis, controlada por ACS y La Caixa, con 14.000 millones. Por capitalización, Itinere se situará, en principio, en medio de ambas. El modelo de negocio de la filial de Sacyr también se encuentra a medio camino de sus dos rivales, gracias a la combinación de activos maduros que generan una importante caja, como Audasa, y proyectos más jóvenes, como las autopistas radiales de Madrid. Además, a diferencia de Cintra y de Abertis, Itinere se dedica a otros negocios, como la gestión de hospitales e infraestructuras ferroviarias.

Mercados

La compañía, que en 2006 obtuvo una facturación de 481 millones de euros y un beneficio bruto de explotación (ebitda) de 375 millones, se ha convertido en uno de los promotores más activos en los dos últimos años. De las quince ofertas presentadas, el grupo ha ganado seis nuevos proyectos en ese periodo, que conllevan una inversión de 1.100 millones de euros.

Se trata de una cantidad relativamente pequeña si se compara con la cartera de proyectos en los que Itinere participa y que se encuentran en fase de adjudicación. Las oportunidades en estudio se concentran en España, Italia, EEUU, Portugal y Chile. Está en juego un volumen de inversión superior a los 12.000 millones de euros.

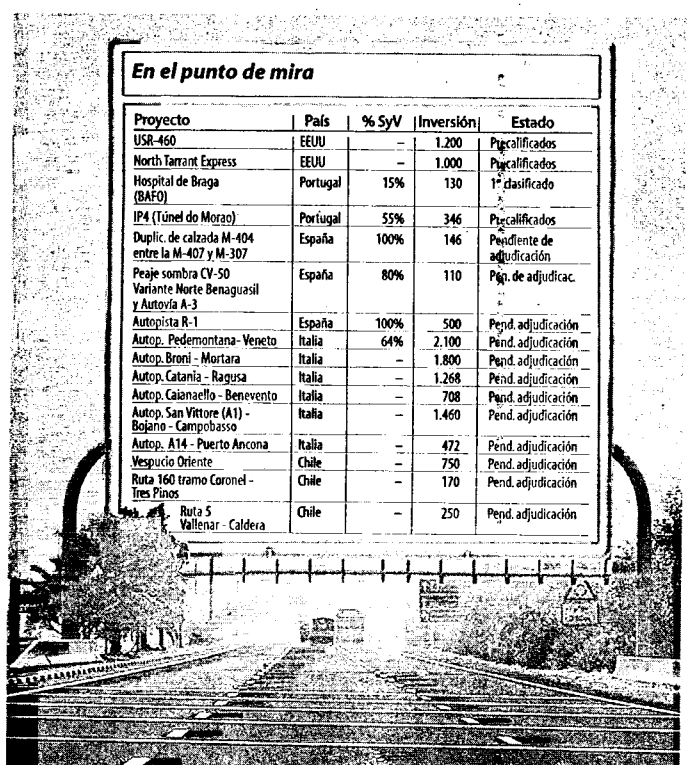
Los gestores de la compañía no se ponen límites. Además de seguir creciendo en los mercados ya presentes, la filial de Sacyr quiere entrar en EEUU y Canadá –cuentan con una oficina en Washington– y desarrollar nuevas actividades, como la gestión de terminales portuarias.

Sacyr fue la adjudicataria de la mayor autopista de peaje en la actual legislatura, el tramo entre Alto de Las Pedrizas y Málaga. El grupo está preparando su oferta para otro peaje del Estado que podría adjudicarse a comienzos de 2008: la autopista R1 de Madrid. Según las fuentes consultadas, el Ministerio de Fomento ya ha elaborado el pliego de condiciones, con una inversión de más de 200 millones de euros. Itinere podría ir en solitario a este concurso.

Pág. 2 LA LLAVE

En el punto de mira

Proyecto	País	% SyV	Inversión	Estado
USR-460	EEUU	–	1.200	Precalificados
North Tarrant Express	EEUU	–	1.000	Precalificados
Hospital de Braga (BAFO)	Portugal	15%	130	1º clasificado
IP4 (Túnel do Marao)	Portugal	55%	346	Precalificados
Duplic. de calzada M-404 entre la M-407 y M-307	España	100%	146	Pendiente de adjudicación
Peaje sombra CV-50 Variante Norte Benaguasil y Autovía A-3	España	80%	110	Pdo. de adjudicac.
Autopista R-1	España	100%	500	Pend. adjudicación
Autop. Pedemontana- Veneto	Italia	64%	2.100	Pend. adjudicación
Autop. Broni - Mortara	Italia	–	1.800	Pend. adjudicación
Autop. Catania - Ragusa	Italia	–	1.268	Pend. adjudicación
Autop. Caianaello - Benevento	Italia	–	708	Pend. adjudicación
Autop. San Vittore (A1) - Bojano - Campobasso	Italia	–	1.460	Pend. adjudicación
Autop. A14 - Puerto Ancona	Italia	–	472	Pend. adjudicación
Vespucio Oriente	Chile	–	750	Pend. adjudicación
Ruta 160 tramo Coronel - Tres Pinos	Chile	–	170	Pend. adjudicación
Ruta 5 Vallenar - Caldera	Chile	–	250	Pend. adjudicación



La compañía se encuentra en fase de selección de los bancos coordinadores de la operación

Una nueva referencia

I La fusión entre Itinere y Europistas se liquidará a finales de diciembre de este año a través de un canje de acciones de 16 títulos de Europistas por 5 de Itinere.

II El nuevo grupo se denominará Itinere Infraestructuras con actividad principal en autopistas, pero también con negocios aeroportuarios, hospitales, intercambiadores de transporte y ferrocarriles.

III La salida a bolsa de la compañía fusionada está prevista para la primavera de 2008. En principio, se colocará un 40% del grupo a través de una OPV y una OPS que supondrán unos ingresos para Sacyr, accionista de control, de unos 2.500 millones de euros. Estos recursos podrían ir destinados a reducir la deuda corporativa.

IV La compañía podría comenzar con una capitalización de unos 7.000 millones, lo que le convertiría en la segunda concesionaria cotizada después de Abertis. El objetivo es ingresar en el selectivo Ibex 35.

V El grupo, que tendrá su sede social en Bilbao, tendrá un valor de unos 10.500 millones de euros. La mejora de los ratios de tráfico posibilitará mantener una política de refinanciación de deuda para mejorar la cuenta de resultados.

VI España seguirá siendo el principal mercado del grupo, que quiere expandirse hacia EEUU y Canadá. Ya cuenta con una oficina en Washington. Entre las nuevas oportunidades, también sobresale la gestión de puertos.

La familia Cotino separa sus negocios y segrega varias filiales de Sedesa

Francisco Cotino Solaz, primo del presidente de la sociedad, se desvincula del hólding y asume la firma Emosa. Ésta es la segunda empresa que los socios escinden, tras la compañía de maquinaria Taop.

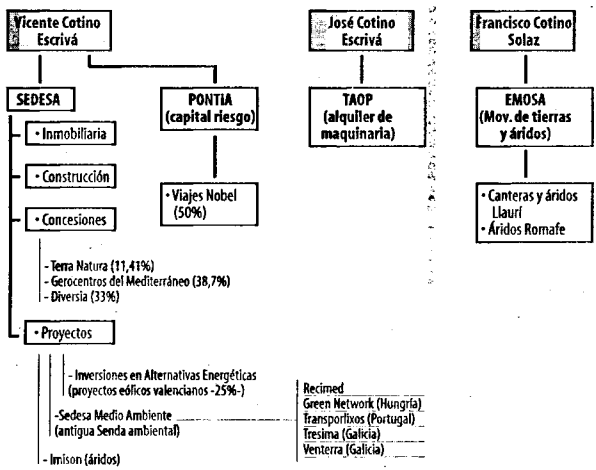
A.C.A. Valencia

Los miembros de una de las grandes sagas familiares valencianas del sector de la construcción, la familia Cotino, han decidido emprender caminos empresariales por separado. Dos de las compañías que agrupaban algunas de las actividades históricas del hólding, Excavaciones Mineras y Obras (Emosa) y Taller de Obras Públicas (Taop), se han escindido del grupo en un proceso que contrasta con su fuerte estrategia de crecimiento. En los últimos años Sedesa no ha dudado en realizar fuertes inversiones para posicionarse en sectores tan diversos como el medioambiente, las energías alternativas, las concesiones e, incluso, el capital riesgo. Además, Sedesa no ha dudado en buscar oportunidades en el exterior y se ha instalado en Rumanía, Hungría y Marruecos.

El último paso en este proceso de reestructuración interna, mucho menos conocido que su diversificación, ha sido la segregación de Emosa, la empresa especializada en movimientos de tierras y explotación de minas y canteras. Según consta en el Boletín Oficial del Registro Mercantil, esta sociedad pasó en agosto a ser al 100% de Gespainco, firma propiedad de Francisco Cotino Solaz, primo del presidente de Sedesa, Vicente Cotino Escrivá.

Vicente Cotino Escrivá, presidente de Sedesa.

El reparto del grupo



FUENTE: Elaboración propia

EXPANSIÓN

Salida del grupo

El propietario de Emosa confirmó a EXPANSIÓN la segregación de esta sociedad de Sedesa, además de su desvinculación del grupo familiar, aunque prefirió no comentar los motivos de esta separación, ni sus término de la misma. Francisco Cotino mantenía cerca de un 12% del accionariado del grupo, según la última información del Registro Mercantil. Por su parte, Sedesa se limitó a señalar que Emosa ya no pertenece al grupo, sin aclarar cómo se ha producido esta segregación. Emosa, que facturó cerca de 60 millones de euros en 2006, era uno de los pilares de actividad del grupo en su mercado tradicional. Además, Emosa aglutina varias canteras de áridos en Valencia y explota una mina de carbón en Teruel, propiedad de Endesa.

El grupo está inmerso en un proceso de diversificación e internacionalización

Coincidiendo con la salida de Emosa, Sedesa ha creado Inversiones Imision, dentro de la división de Proyectos -la que agrupa su diversificación-. Esta filial ha adquirido dos empresas de áridos en Galicia y su intención es incorporar una docena de instalaciones de este tipo en toda España en tres años.

Precedente

Pero ésta no ha sido la única empresa que se ha desgajado del grupo. Con anterioridad, otra de las empresas históricas del holding, Taller de Obras Públicas (Taop), que aglutinaba las filiales dedicadas al alquiler y venta de maquinaria, también se ha segregado. En este caso, la empresa está dirigida por José Cotino Escrivá, hermano del presidente de Sedesa.

Para seguir en el sector de áridos, Sedesa ha creado Imison y ha adquirido canteras en Galicia

Estos cambios refuerzan al presidente y máximo responsable ejecutivo, Vicente Cotino Escrivá, que ha sido el principal artífice del plan de crecimiento y diversificación del grupo. De hecho, entre las alternativas que baraja la compañía para llevar a cabo ese crecimiento, se encuentra la posibilidad de salir a bolsa. Dentro de esos cambios en la gestión, el grupo incorporó el año pasado a su consejo al presidente de Riva y García, Borja García-Nieto. La principal sociedad del grupo, Sedesa Obras y Servicios, facturó 137,65 millones de euros en 2006.

INFRAESTRUCTURAS

El nuevo túnel de Vielha tendrá tres carriles

El nuevo túnel de Vielha

El Ministerio de Fomento trabaja para tener el túnel abierto cuando empiece la temporada de esquí

JAVIER RICOU
Lleida

El nuevo túnel de Vielha tendrá tres carriles, tal y como se había previsto desde el inicio de la obra, y el Ministerio de Fomento trabaja para tenerlo abierto dentro de un mes, coincidiendo con el inicio de la temporada de esquí. La noticia ha sido muy bien recibida en Val d'Aran después de que desde el Conselh Generau y también desde la Diputación de Lleida se hubiese pedido al Ministerio de Fomento que reconsiderase la decisión adoptada por técnicos de ese departamento –alegando motivos de seguridad– de reducir a dos carriles el trazado de ese paso subterráneo de más de cinco kilómetros.

El inesperado anuncio de ese cambio en el proyecto original y la presión ejercida por las autoridades aranesas y leridanas tras conocerse las intenciones del Gobierno hicieron cambiar la agenda del Ministerio de Fomento, que tenía previsto abrir el nuevo túnel –con dos carriles– a mediados de este mes.

Después de que los técnicos de la Diputación de Lleida demostraran a Fomento que era posible habilitar los tres carriles en el túnel sin incumplir las normas de seguridad impuestas por ese mismo ministerio, los trabajos se centran ahora en adecuar el paso subterráneo a sus nuevas características. Hasta la fecha, todas las actuaciones realizadas en lo referente a señalización y medidas de seguridad se habían adoptado pensando en dos carriles. De hecho, hay ya pintado más de un kilómetro de ese paso subterráneo en el que sólo están marcados dos sentidos de la marcha. En los próximos días habrá que borrar esa señalización y sustituirla por la nueva. El tercer carril sólo se habilitará para los vehículos que circulen en sentido Lleida, cuando en el proyecto original ese corredor podía ser reversible. La medida de mantenerlo sólo en dirección a Lleida ha sido aceptada por las autoridades aranesas, ya que en ese tramo la pendiente es del 4,5 por ciento, por lo que resulta el más lento para los camiones que cruzan a diario el paso subterráneo.

Los trabajos para adecuar el nuevo túnel a los tres carriles se prevé que se prolonguen un mes y la intención de Fomento es que el paso esté abierto cuando empiece la temporada de esquí, con lo que se mantiene el anuncio hecho meses atrás por el ministerio. La nueva galería tiene una anchura de catorce metros, que estarán distribuidos de la siguiente forma: dos aceras laterales de un metro, dos arcenes de medio metro, dos carriles en sentido Lleida de 3,5 metros, otro carril en sentido Vielha de 3,5 metros y una mediana para separar los dos sentidos de la marcha de medio metro.●

Terapia de choque para la costa

▸ El Gobierno ofrece a las autonomías un pacto contra el urbanismo salvaje
▸ El plan quiere recuperar 776 kilómetros de Mediterráneo ocupados por casas

J. M. ROMERO / R. MÉNDEZ
Madrid

En primera línea de la playa de Calpe se construye actualmente un hotel de 24 plantas. El edificio invade la zona de protección que fijó la Ley de Costas en 1988. Pero las máquinas siguen adelante. En Adra (Almería) hay 500 familias que ven cómo el mar amenaza con invadir sus casas, humildes viviendas sobre la misma playa hace décadas. Hay casos a miles: dos torres proyectadas en Benidorm (Alicante) en zona pública; casas sobre el mar en Pupí (Almería) sin que esté claro sin es suelo público; un complejo paralizado en La Manga del Mar Menor que pretendía ganar terreno al mar...

Son sólo unos ejemplos de la disparatada situación que vive la costa española, motor económico del país como imán del turismo, y en la que la aplicación de la Ley de Costas es muy deficiente. La norma establece que toda la playa (o el lugar que alcanza los mayores oleajes) es pública. Después viene una servidumbre de paso de seis metros para que cualquiera pueda recorrer el litoral, y después 100 metros de protección, en los que se pueden instalar campos deportivos o cultivos pero no casas.

Todo esto, si el terreno no estaba declarado como urbanizable cuando la ley entró en vigor. Para las casas que ya estaban construidas legalmente en la playa en 1988, la ley les dio una concesión que normalmente es de 30 años y que comenzará a caducar en 2018.

Casi 20 años después de la entrada en vigor de la norma, el Ministerio de Medio Ambiente ha preparado una terapia de choque para reanimar al enfermo. El próximo miércoles ofrecerá a las comunidades autónomas un gran acuerdo, un pacto de Estado, no sólo para frenar el urbanismo salvaje sino para pactar la demolición de las viviendas, chalés, hoteles y piscinas que ocupan la zona pública de costa y así recuperar lo que ya está destruido.

"Sin acuerdo de las comunidades y ayuntamientos no será posible aplicar este plan, pero tenemos que convencer a las Administraciones de que retirando algunas casas fastidiamos a unos pocos pero a cambio gana mucha más gente y desde luego aumentará el turismo de calidad", explica el secretario general para la Biodiversidad y el Territorio del Ministerio de Medio Ambiente, Antonio Serrano.

El Gobierno les va a proponer "un cambio radical en la política de costas. Hasta ahora hacíamos paseos marítimos, que en realidad era poner dinero público para los gastos de urbanización de un promotor. Ahora queremos pasar a recuperar para el uso público los 8.000 kilómetros de costa". El pacto propuesto a las autonomías bajo el nombre de *Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa* abarca por el momento al Mediterráneo, Baleares, Canarias y Cádiz y Huelva. El Cantábrico, aún no tan urbanizado, queda fuera de esta primera fase.

Para los próximos años (la estrategia no tiene un plazo de ejecución) el ministerio prevé "rescatar concesiones" a lo largo de 776.972 metros de costa mediterránea y de Canarias. Se trata de rescatar los permisos de ocupación del dominio público de las viviendas construidas antes de la Ley de Costas para demolerlas y darle uso público. "Pretendemos negociar, no ir directamente a la expropiación, porque los propietarios suelen pleitear y eso alarga enormemente los trámites", según Serrano. Pese a ello, el Gobierno insiste en que su propuesta no es un plan de expropiaciones masivas.

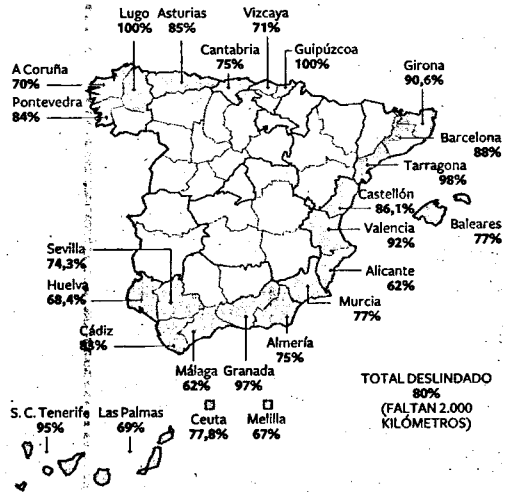
Por eso es esencial la colaboración de ayuntamientos y comunidades. Porque el ministerio sólo tiene competencias en los primeros metros de costa y pretende que los ayuntamientos cedan suelo a esos propietarios en zonas alejadas de la costa.

Delimitación de la zona pública de costa

SITUACIÓN DE LOS DESLINDES

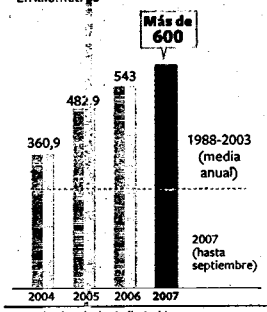
Porcentaje deslindado a tercer trimestre de 2007

Deslinde es el trámite administrativo para delimitar la zona pública de costa y la privada. El Dominio Público es la playa y allí donde el agua llega en los máximos temporales. Desde allí hay que dejar seis metros de servidumbre de paso, para garantizar el libre tránsito y después una zona de protección en teoría libre de edificaciones.

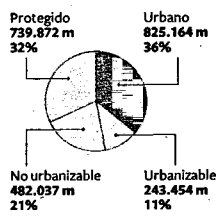


EVOLUCIÓN DE LOS DESLINDES

En kilómetros



CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DE LOS TERRENOS COLINDANTES CON LA PRIMERA LÍNEA DE LITORAL EN EL MEDITERRÁNEO Y CANARIAS



Fuente: Ministerio de Medio Ambiente. EL PAÍS

Liberar de casas el litoral mediterráneo costaría 5.000 millones

El cumplimiento de la ley de 1988 que declaró pública la costa es deficiente

Aplicar el plan costaría 5.000 millones de euros, pero Medio Ambiente insiste en que es una estrategia a largo plazo y que sólo será posible con colaboración institucional y empresarial.

La barrera de hormigón ha llegado a tal punto en el Mediterráneo que el 36% es suelo urbano y el 11% es urbanizable. Eso quiere decir que más de 1.000 kilómetros de la primera línea del Mediterráneo y Canarias ya están construidos o en vías de serlo. Por el contrario, un 32% de la primera línea está protegida (eso no impide que se construya 100 metros más atrás) y el 21% es no urbanizable.

Además, Medio Ambiente quiere construir 782 kilómetros de caminos naturales bordean-

Zapatero, flanqueado por el presidente de la Generalitat (izquierda), el alcalde de L'Hospitalet y el presidente de ADIF. / MARCEL.LÍ SÀENZ

Zapatero asume la responsabilidad en la crisis del AVE a Barcelona

17 alcaldes exigen al presidente prioridad total para restablecer Cercanías

MIQUEL NOGUER
Barcelona

José Luis Rodríguez Zapatero se ha puesto al frente de la gestión de la crisis ferroviaria de Barcelona, ha asumido el control de las obras del AVE y ha dejado en un segundo plano al Ministerio de Fomento. El presidente del Gobierno, sin la titular de Fomento, Magdalena Álvarez, visitó ayer L'Hospitalet de Llobregat, el epicentro de los problemas de las obras del AVE en Cataluña. "Las obras las encargó el Gobierno de España y los problemas que puedan surgir son responsabilidad del Gobierno", resumió Zapatero.

A partir de ahora, la coordinación de los trabajos para reanudar el servicio de los trenes de Cercanías pasará por sus manos y las de sus más directos colaboradores. El presidente asumió las peticiones de la Generalitat y de 17 alcaldes de la zona de Barcelona, con los que también se reunió ayer. "La prioridad será la seguridad, Cercanías y, en tercer lugar, el AVE", dijo.

Un nuevo socavón, el séptimo en dos semanas, apareció en las obras horas antes de la visita de Zapatero. Ocurrió muy cerca de donde el presidente se reunió con los alcaldes. El agujero, de más de un metro de diámetro y que requirió de varias cubas de hormigón para ser rellenado, no fue citado por Zapatero en su intervención ante los periodistas. También ADIF le restó importancia. "Es lo mismo que ha ocurrido en días anteriores", dijo un portavoz de la empresa pública. El tramo afectado, por donde pasan dos de las seis líneas de Cercanías de Cataluña, ya fue cortado hace siete días.

El presidente quiso tapar grietas políticas en su visita relámpago. Y no sólo las del Gobierno. Los socialistas catalanes temen un castigo en las urnas precisamente en su granero de votos del Baix Llobregat.

El presidente no tuvo que escuchar grandes reproches por parte de los vecinos. La visita fue por sorpresa, como si de una zona de conflicto se tratara. El presidente recorrió el tramo del AVE que en los últimos días ha registrado media docena de socavones. Lo acompañaron el presidente de la Generalitat, José Montilla; el alcalde de l'Hospitalet, Celestino Corbacho, y los presidentes de ADIF, Antonio González, y de la constructora OHL, Juan Miguel Villar Mir. "Las obras son muy complejas, hay más de 3.000 personas trabajando", recordó Zapatero. El presidente del Gobierno es el primer político de fuera de Cataluña que se acerca a las obras del AVE tras los hundimientos.

Tras la visita, Zapatero negó que vaya a destituir a la ministra de Fomento. "En la situación actual no hay prevista ninguna decisión al respecto, ni la va a haber". Ningún responsable de Fomento acompañó a Zapatero en L'Hospitalet.

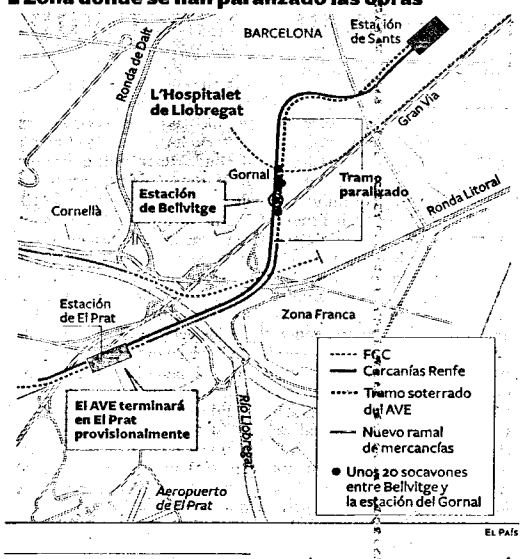
"La ministra se encuentra en Sevilla", explicaron fuentes de Fomento. Tampoco acudió el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, que sigue día a día y desde Barcelona el estado de las obras. Morlán se encontraba ayer en Huesca por asuntos personales.

"Nadie se ha entristecido por la ausencia de Álvarez", afirmaron fuentes del Gobierno catalán. La Generalitat entiende que tanto Álvarez como Morlán han perdido la confianza del presidente del Gobierno y su credibilidad ante los catalanes y que, sobre todo ella, cuanto menos viaje a Cataluña, mejor.

Los alcaldes que se reunieron con Zapatero, socialistas en su mayor parte, exigieron diligencia al presidente. Rechazaron de plano la propuesta de Fomento para que el tren de alta velocidad se quede en la estación de El Prat, mientras no pueda llegar a Sants. "Cercanías no puede asumir el excedente de pasaje que el AVE dejaría allí", resumió el alcalde de El Prat, Lluís Tejedor, quien sostiene que los accesos a la estación no están listos.

MÁS INFORMACIÓN EN **CATALUÑA 1 Y 3**

Zona donde se han paralizado las obras



EL PAÍS

Un nuevo socavón apareció en las obras horas antes de la visita de Zapatero

Rajoy y Mas reclaman al presidente que visite las obras en día laborable

M. N., **Barcelona**

Los socialistas fueron los únicos que no apreciaron "electoralismo" en la visita sorpresa de Zapatero a las obras del AVE a Barcelona. El Partido Popular y Convergència i Unió, al unísono, retaron al presidente del Gobierno a acudir a Barcelona en día laborable para que vea en primera persona a los miles de ciudadanos que deben desplazarse con transportes alternativos al tren en trayectos que se eternizan.

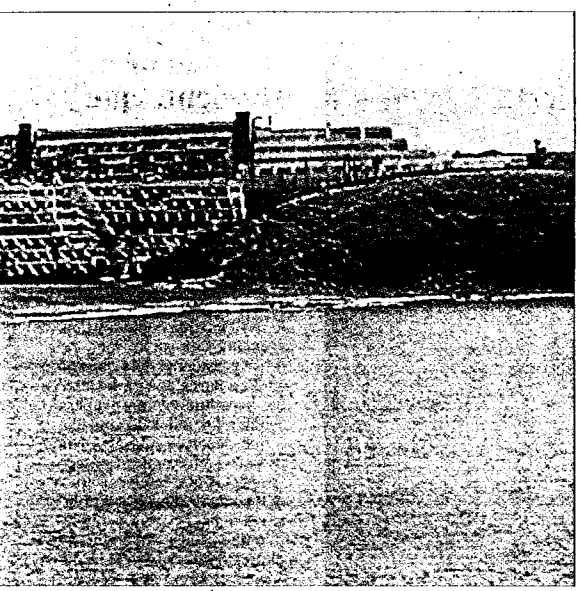
"Que vaya a Barcelona el lunes o el martes para ver de verdad lo que está sucediendo", dijo el presidente del PP, Mariano Rajoy. Se le sumó el presidente de Convergència i Unió, Artur Mas, quien emplazó al presidente del Gobierno a ver en directo y entre semana la "chapuza" que en su opinión son los transportes habilitados para paliar la interrupción de Cercanías. Mas, como Rajoy, volvió a exigir la dimisión de la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, que el sábado pasado rechazó marcharse con el argumento de que "correr es de cobardes".

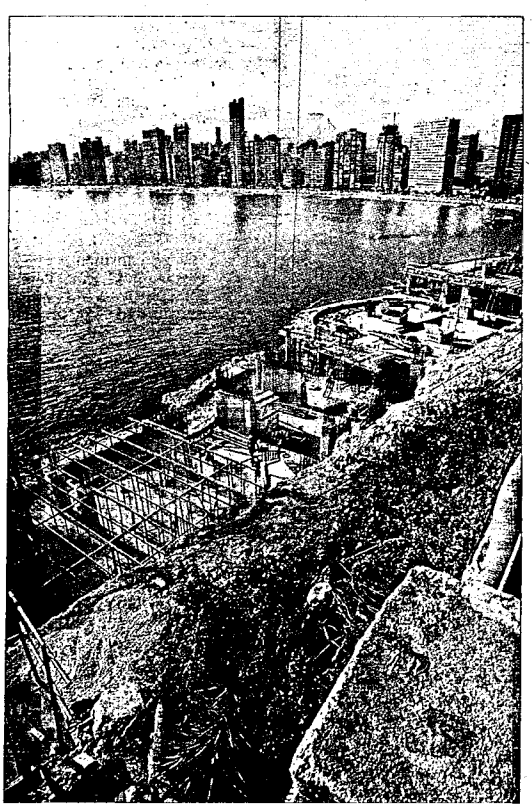
El dirigente nacionalista sostuvo que la visita de Zapatero ayer no supuso, en la práctica, ninguna asunción de responsabilidades. "Zapatero debería haber venido con la dimisión de la ministra de Fomento; eso sería dar la cara", dijo Artur Mas. "Además de proclamar responsabilidades, que las ejerza de verdad. ¿Cómo puede ser que a estas alturas la ministra aún esté en el cargo?", se preguntó el líder nacionalista.

Zapatero, "de paseo"

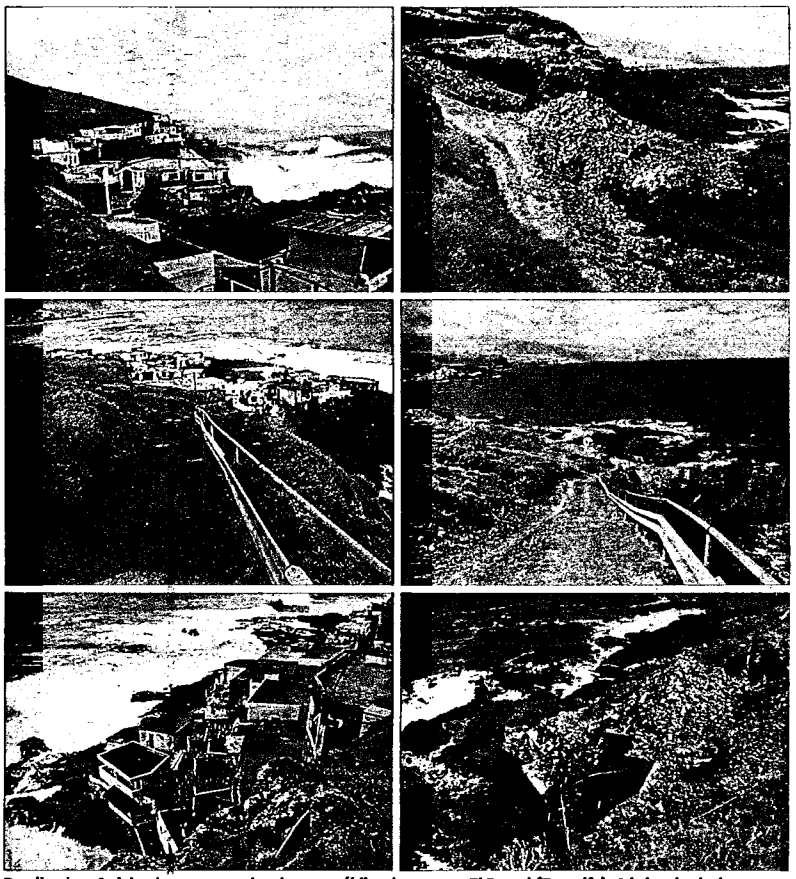
De "paseo" calificó la visita del presidente del Gobierno el portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa en el Congreso, Joan Herrera. Éste le instó, también, a forzar el cese de la ministra de Fomento. Esquerra Republicana prefirió llevar el asunto al ámbito de las competencias. Su secretario general, Joan Puigcercós, agradeció la visita de Zapatero y su asunción de responsabilidades, pero aseguró que el debate es "que Cataluña decida, Cataluña haga las obras y Cataluña licite las obras".

La satisfacción contenida se hizo evidente en el PSC y en el Gobierno catalán. De hecho, Zapatero visitó L'Hospitalet después de una conversación telefónica con el presidente de la Generalitat, en la que José Montilla le pidió que se reuniera con los alcaldes de los municipios más afectados por la crisis. Y así se hizo. El presidente de la Generalitat reiteró la prioridad de la seguridad antes que las inauguraciones y negó legitimidad para la crítica a CiU y PP, a los que recordó su gestión pasada y sus pactos. En nombre del PSC, la ministra de Vivienda, Carme Chacón aseguró que Zapatero "ha dado la cara".





Obras de dos torres en Benidorm que el Gobierno intenta vetar. / ROSA FUSTER



Derribo de 418 viviendas que ocupaban la zona pública de costa en El Sauzal (Tenerife). A la izquierda, la zona en noviembre de 2003; a la derecha, en abril de 2007, tras las demoliciones. / MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

Derribos de casas, compra de fincas

J. M. R. / R. M., **Madrid**

El 30 de octubre de 2006, la Dirección General de Costas comenzó uno de los mayores derribos de viviendas en la zona pública de costa. En el término municipal de El Sauzal (en Tenerife) demolió 418 viviendas de mala calidad y utilizadas para los fines de semana que ocupaban 2.191 metros de costa. Aunque Medio Ambiente afirma que los derribos se hicieron con acuerdo de los vecinos, éstos se manifestaron y las máquinas tuvieron que trabajar escoltadas por la Guardia Civil. Ahora construye allí un camino peatonal de 1,5 kilómetros.

Desde 2004, Medio Ambiente ha demolido otras 337 edificaciones. En muchos casos se trata de chiringuitos o pequeñas construcciones. Sólo en casos excepcionales se trata de grandes obras. Es el caso de las antenas de Radio Liberty, desde las que Estados Unidos emitía propaganda hacia los países del Este, en Girona. A menudo, son pequeñas casas de pescadores las que caen.

El Gobierno prepara desde hace más de un año un camino para hacer accesible un tramo de tres kilómetros de costa de Mallorca que un grupo de millonarios "ha privatizado de hecho", en palabras del director general de Costas, José Fernández. En esa zona tienen sus casas Ana Obregón, Carlos Sáinz o Pedro J. Ramírez.

Además de los derribos, el ministerio ha acelerado el plan de deslindes (el trámite que delimita la zona pública y la privada de costa). En teoría, es sencillo trazar la línea sobre el mapa, pero en la práctica el trámite tarda años. Primero hay que hacer estudios técnicos para ver hasta dónde llega el agua en caso de grandes temporales. Luego, los vecinos afectados suelen pleitear cuando ven que sus terrenos, para los que preveían enormes ganancias, quedan incluidos como dominio público.

El trámite debía estar concluido a lo largo de toda la costa en 1993 pero aún falta el 20% unos 2.000 kilómetros de costa, por deslindar. Entre 1988 y 2003 el ritmo de deslinde fue de 360,9 kilómetros al año de media. En este año ya se han concluido más de 600 kilómetros, según el Ministerio de Medio Ambiente, que prevé concluir los deslindes en 2008.

Aunque trazar la raya parece una formalidad es imprescindible. Sin deslinde "no se puede resolver un expediente sancionador por una ocupación indebida", según el ministerio.

La tercera pata de la política de Costas es el programa de adquisición de terrenos para protegerlos de la especulación urbanística. El Gobierno ha tasado 32 fincas (en total 19,5 millones de metros de metros cuadrados) en 105.854.789 euros. Si consigue comprar esos terrenos será un chollo ya que el metro cuadrado sale a 5,4 euros.

Entre las fincas que el ministerio quiere comprar se encuentra la del Hotel del Algarrobico, pero la parte que pretende expropiar sólo ocupa la mitad del hotel. El Gobierno ha ofrecido 30 millones a la promotora a cambio de tirar todo el hotel y quedarse la mitad del terreno. Después el constructor podría construir en la mitad de la finca (y en los alrededores que ya son urbanizables). La ley permite al Gobierno comprar terrenos más allá del dominio público para asegurarse su conservación.

El pasado 24 de octubre, el Gobierno anunció la compra de la isla de Sálvora y los islotes de Noro y Vionta, situados en la desembocadura de la Ría de Arousa (Pontevedra), para su incorporación al Dominio Público. La inversión ascendió a 8,5 millones.

Medio Ambiente se ha garantizado el derecho de tanteo sobre las miles de hectáreas, muchas de ellas en desuso, que Defensa conserva en el litoral. Gracias a este acuerdo ya compró 300 hectáreas en Murcia por ocho millones de euros. El terreno estaba ya cercado por los promotores, que vieron cómo el acuerdo desvanecía sus aspiraciones inmobiliarias.

do el litoral "para que cualquiera pueda circular la costa, no en coche, sino a pie o en bicicleta. Intentaremos huir de las obras duras", explica Serrano, catedrático de Ordenación del Territorio. En las pocas zonas que permanecen vírgenes, Medio Ambiente no construirá estos caminos, sino rutas alejadas del mar con viales para llegar al mar.

Otra de las cosas que tiene en cuenta el plan es la subida prevista del nivel del mar por efecto del calentamiento. Un estudio encargado por el Ministerio a la Universidad de Cantabria concluyó que las playas pueden retroceder en 2050 una media de 15 metros. Zonas como el Delta del Ebro son especialmente vulnerables. Allí, la urbanización Riumar queda tras la línea que teóricamente alcanzará el mar de unas décadas. Pero hay más. Serrano va a su despacho y vuelve con una foto de una urbanización en Valencia construida bajo el nivel del mar. "Tenemos que recuperar estas zonas e ir hacia atrás. Dejarlas libres para que la relación con el mar sea natural", sentencia Serrano.

El plan incluye obras de regeneración de dunas (el 70% está en regresión) y eliminar las obras que impiden la regeneración natural de las playas. También aborda las mejores formas para evitar la pérdida de arena de playas que producen los puertos deportivos.

TRANSPORTS ■ SERVEIS EN CRISI

S'obre un nou esvoranc en plena visita de Zapatero

■ L'enfonsament del terreny, de dos metres de diàmetre, es troba al costat de l'estació de Bellvitge ■ L'incident fa pensar que el restabliment de Rodalies no serà imminent

J. F. / J.E.
L'HOSPITALET / BARCELONA

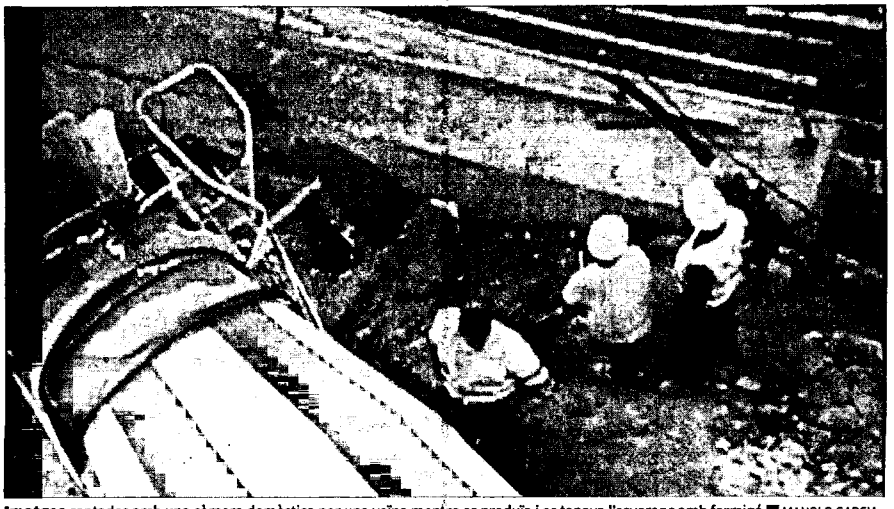
L'aparició ahir al matí d'un nou –tot i que petit– esvoranc a uns cent metres de l'estació de Bellvitge va tornar a posar en qüestió la recuperació de la normalitat al servei de Rodalies com a mínim en 15 dies. L'enfonsament del terreny, d'uns dos metres de diàmetre, va afectar una zona pròxima a l'avinguda Amèrica, a prop de l'àrea visitada pocs minuts abans pel president del govern central, José Luis Rodríguez Zapatero, i el president de la Generalitat, José Montilla.

La coincidència de l'aparició d'un esvoranc en una zona on s'estava fent una vigilància exhaustiva i en un moment en què el ministeri, Adif i la Generalitat reiteren que el seu principal objectiu és la "seguretat" fan pensar que els serveis de Rodalies no es podran restablir mentre no es revisin i es consolidin, pam a pam, els 800 metres d'obres que separen les vies actuals amb les noves del TGV.

El ministeri de Foment considera que un dels problemes més importants en aquesta zona és la falta d'impermeabilització i tancament de les juntes en els plafons que formen les parets del fals túnel del TGV. Els esvorancs es formarien quan l'aigua –de pluja o dels aqüífers– dissol la sorra molt fina que caracteritza diverses parts del subsòl del delta del Llobregat. La sorra barrejada amb aigua es filtra per les escletxes de les plaques de l'obra del TGV i deixa oberts grans forats subterranis. Quan el pes superficial sobrepassa la resistència de les capes superiors es formen esvorancs.

Foment firmarà precisament avui un contracte amb Rodio i Terratest que inclourà la revisió detallada, amb sondejos exhaustius del terreny (amb el procediment de georadar), de tota la zona afectada.

Mentre es porta a terme la recerca de nous forats subterranis, els experts de Rodio i Terratest hauran d'injectar formigó a totes les zones afectades abans que es produeixin nous esvorancs en la superfície.



Imatges captades amb una càmera domèstica per una veïna mentre es produïa i es tapava l'esvoranc amb formigó ■ MANOLO GARCIA

La xifra

2.640

metres és la llargada del tram cobert que es troba en obres entre l'Hospitalet i l'Estació de Sants.

De forma paral·lela, Foment i Adif han decidit construir noves pantalles de protecció de les vies de Rodalies en les zones més delicades del trajecte de 2.640 metres que forma aquesta fase final de l'arribada del TGV a Barcelona.

També com a mesura de seguretat, el ministeri i Adif han encarregat una operació que denominen –sempre en un llenguatge tècnic castellà– "*apeo de vías*", que consisteix a consolidar la base de les vies (en aquest cas les de Rodalies) amb plaques de formigó unides entre si. A diferència de la base tradicional de pedra fragmentada, el nou suport garantiria l'estabilitat dels combois fins i tot amb petits esborrancs. ■

Barcelona prepara nova parada per als autobusos

La segona setmana de l'operatiu d'autobusos alternatiu al servei de Rodalies entre Gavà i Sants comença avui amb incògnites afegides. La falta d'una data per al restabliment del servei habitual de Renfe ha obligat l'Ajuntament de Barcelona a preparar alternatives per a l'estació improvisada dels autobusos, que fins ara està situada a l'avinguda Maria Cristina.

Si el servei de Rodalies no torna a la normalitat abans del dia 5, els autobusos hauran de sortir des de l'avinguda Rius i Taulet. El motiu del canvi serà la celebració, del 6 a l'11 de novembre, del saló immobiliari internacional Barcelona Meeting Point a les instal·lacions de la Fira.

El canvi perjudicarà encara més els usuaris, que hauran de caminar uns metres més fins a l'accés al Metro.

Lluís Tejedor*

Entrevista

"El Prat no està preparat per rebre el TGV"

REBUIG • L'alcalde del Prat planta cara a la proposta de Foment sobre l'estació provisional de l'alta velocitat **CLAU** • Tejedor confia que el president Rodríguez Zapatero tingui en consideració l'opinió dels alcaldes afectats **Per: Josep Ferrer**

Lluís Tejedor, alcalde del Prat, ha rebut amb sorpresa la proposta del ministeri de Foment de fer arribar el TGV a la seva ciutat de forma provisional.

Com valora la visita del president del govern espanyol a Bellvitge?
Ha vingut a escoltar l'opinió dels alcaldes que representem aquest territori i que coneixem la mobilitat d'aquest entorn. La visita ha estat positiva perquè li hem pogut dir tot allò que li hem volgut dir.

Lluís Tejedor afirma que la idea de Foment no té cap ni peus ■ AVUI

¿Li ha expressat el seu malestar per la possibilitat de construir una estació del TGV al Prat?
Sí, perquè el Prat no té capacitat per garantir la mobilitat, l'accessibilitat i l'aparcament. Sembla una nova ocurrència de l'Adif que afectaria negativament la mobilitat de les Rodalies perquè una estació provisional i improvisada al Prat seria un embolic i, a més, hauria de garantir la càrrega dels usuaris que vindrien amb una alta freqüència per pujar al TGV al Prat. Seria de nou negatiu per a Rodalies.

I què li ha dit Zapatero?
Li he fet tot aquest raonament i m'ha dit: "alcalde, no insisteixi més en aquest tema perquè jo ho tinc clar". Ell ens ha dit que la seva prioritat és la seguretat i restablir Rodalies tan aviat com sigui possible.

Això vol dir que es farà o no?
Jo interpreto que això vol dir abandonar la hipòtesi del Prat com a estació del TGV a curt termini.

I la reunió que tindrà aquest dilluns [avui per al lector] amb Adif i Foment, per què ha de servir?
La reunió es fa arran d'una exigència meva la setmana passada al secretari d'Estat d'Infraestructures. L'Ajuntament del Prat no ha d'interpretar res sinó que ha de tenir un posicionament explícit per part de l'Adif i la Generalitat de dir que abandonen aquesta opció transitòria que representaria aquest projecte, que és totalment improvisat i inviable.

* **Lluís Tejedor** és alcalde del Prat