



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 30-10-2007

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

Mientras Adif ha adoptado medidas de urgencia en Cataluña para paliar las incidencias en el tramo de OHL, en Andalucía existen serias dudas de que el Gobierno pueda cumplir con su compromiso de hacer llegar la alta velocidad a Málaga antes de final de año.

El AVE avanza con 'S' de socavón

Esciben Ignasi Pujol, Juan Alberto Gómez y Carlos Morán

"Con 'Z' de chapuzero". Una pancarta con esta inscripción, que alude a la campaña del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, para las elecciones del próximo marzo, puede leerse estos días en El Prat de Llobregat (Barcelona). El municipio es uno de los que sufren especialmente las consecuencias de las accidentadas obras de la alta velocidad ferroviaria en su llegada a la capital catalana. El sábado 20 de octubre, una inyección de hormigón para reforzar el túnel del AVE afectó la estabilidad de una infraestructura de los Ferrocarriles de la Generalitat (FGC), lo que provocó el corte de una línea de los FGC y de dos de Cercanías de Renfe. El hundimiento el pasado viernes de diez metros de andén de las estación de Bellvitge agravó la situación, que ha provocado que 100.000 personas deban desplazarse con medios alternativos.

Pero Barcelona, que ha visto cómo la promesa de Zapatero de hacer llegar el AVE el 21 de diciembre ha quedado en aire, no es la única afectada por las prisas en los trabajos de la alta velocidad. Antonio Romero, parlamentario andaluz de IU, denunció ayer que no existen ga-

Los constructores pretenden que se saque de la esfera electoral obras de estas características

rantías de que el AVE llegue a Málaga el 23 de diciembre, tal como anunció el Ministerio de Fomento, mientras existan filtraciones de agua en uno de los túneles que atraviesa el Valle de Abdalajís.

Romero explicó que las obras del AVE dañaron en 2005 uno de los acuíferos de la cadena de Los Torcales con pérdidas que, entonces, superaron los 600 litros por segundo. Desde aquel momento, no se ha atacado el problema y un flujo continuo de agua -de 60 litros por segundo- se evacúa actualmente por la boca del túnel. Según Romero, la filtración amenaza la seguridad del tramo, por lo que "sólo debería entrar en funcionamiento" cuando haya "medidas de seguridad suficientes".



Adif ha asumido la dirección de las obras del AVE en el tramo L'Hospitalet-Torrassa, en Barcelona, que correspondía a OHL / Ete

El parlamentario de IU se remitió a las recomendaciones de Adif -empresa dependiente del Ministerio de Fomento-, que insta a la impermeabilización del túnel. Andrés Ayala, portavoz del PP, aseguraba días atrás que es "técnicamente imposible" alcanzar la fecha del 23 de diciembre para la inauguración del AVE Málaga-Córdoba, porque faltan doce kilómetros de trazado en los que no existe ni vías, ni electrificación, ni tampoco sistemas de seguridad.

Emergencia
En Barcelona, OHL, la constructora responsable de las obras del AVE en el tramo L'Hospitalet-Torrassa, ha visto cómo Fomento ha cuestionado su trabajo. El Gobierno ha adjudicado -con el procedimiento de emergencia- a dos empresas especializadas los tramos más delicados del contrato de OHL, valorado en 107 millones de euros. Cavosa se encargará de los trabajos necesarios para reparar el túnel de FGC, y las empresas Rodio y Terratest realizarán la impermeabilización de las pantallas del tramo afectado. Fomento ha establecido otras medidas adicionales para garantizar la seguridad y estabilidad del trazado, como la colocación de tablestacas (placas metálicas de

Las posturas políticas

- El coordinador general de IU, Gaspar Llamazares, señaló que el presidente del Gobierno "se equivoca" si mantiene su respaldo a la ministra de Fomento.
- El secretario de Organización del PSC, José Zaragoza, aseguró que su partido apoyaría cualquier dimisión que sirviera para acabar con el caos de Renfe en Barcelona, pero añadió que una decisión así "ahora sólo retrasaría" la resolución de los problemas.
- El presidente de CIU, Artur Mas, ve más propio de las "dictaduras" no dimitir, pese a admitir ser responsable de la mala gestión.
- La manifestación convocada ayer en Barcelona contra el colapso y el caos en Cercanías de Renfe se convirtió en una caótica protesta que reunió a cerca de quinientas personas.

separación) o inyecciones de mortero. Según Fomento, estas medidas se enmarcan en el "objetivo prioritario del Gobierno de restablecer, con la mayor rapidez posible y con las máximas garantías de seguridad, las Cercanías y otros servicios de Renfe".

Alternativa

Además, Fomento no ubicará una estación provisional del AVE en El Prat, alternativa barajada para el periodo en el que concluyan las obras en el tramo que conduce a la estación de Sants. El secretario de Movilidad de la Generalitat, Manel Nadal, apuntó tras participar en la reunión del Centro de Coordinación de Operaciones Ferroviarias (Cecof) que "los ayuntamientos y la ciudadanía no entienden que el AVE llegue a otra ciudad que no sea Barcelona".

El secretario de Organización del PSOE, José Blanco, aseguró que el Gobierno "no se esconde" y no elude sus responsabilidades, y comentó que Zapatero "dice la verdad a los ciudadanos sin cortices de humo". El secretario general del PP, Ángel Acebes, señaló, por su parte, que la política del presidente del Gobierno "se reduce a la política de los socavones" y que lo único que le importa es inaugurar el AVE de Barcelona antes

de las elecciones de marzo. La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, reiteró que no dimitirá por las incidencias en las obras del AVE en Barcelona mientras tenga la confianza de Zapatero y remarco que se penalizará a OHL, CIU, ERC e ICV-EUiA mirán sus fuerzas para que en el próximo pleno del Parlament, el 14 de noviembre, la cámara pueda votar un texto que plantee la dimisión de Álvarez.

OHL ha corrido el riesgo de convertirse en una empresa estigmatizada cuando, por tradición y experiencia, había dado ejemplo de todo lo contrario. El grupo presidido por Juan Miguel Villar Mir ha demostrado en el pasado capacidad para realizar este tipo de obras complejas. Los túneles Pío XII y la autopista M-12 de Madrid (este último, premio al proyecto más seguro, según Eurotap) así lo demuestran. Además, ha participado activamente en el túnel del AVE por Guadarrama y en el paso subterráneo de Vielha (Lérida), el más largo de España.

Sobre las dimisiones, pocos se han preguntado sobre la responsabilidad directa del presidente del Adif, Antonio González Marín. Fue el consejo de administración de esta sociedad pública quien decidió las

Magdalena Álvarez reitera que no dimitirá mientras cuente con la confianza de Zapatero

adjudicaciones de las obras del AVE. Además, como órgano licitador, tiene la responsabilidad sobre la dirección de la obra, por lo que cualquier decisión debe ser acatada por sus proveedores. Mucha gente se pregunta por qué el Adif decidió modificar en su momento los turnos de trabajo en el AVE a Barcelona, reduciéndolos de tres a uno, o por qué no ha funcionado la coordinación con las otras dos administraciones locales. En el sector de la construcción, recuerdan que el Gobierno tiene sobre la mesa una propuesta para formalizar un pacto de Estado que saque de la esfera electoral la realización de este tipo de infraestructuras, que, por su complejidad, siempre van más allá de una legislatura.

ESPERA FACTURAR 640 MILLONES EN 2007

Grifols invertirá 400 millones hasta 2012 para aumentar su producción en España y EEUU

El laboratorio farmacéutico quiere construir una nueva planta en Parets (Vallès Oriental) y tres centros en Estados Unidos. La operación se financiará mediante fondos propios y deuda.

C/PONTGIVELL, Barcelona

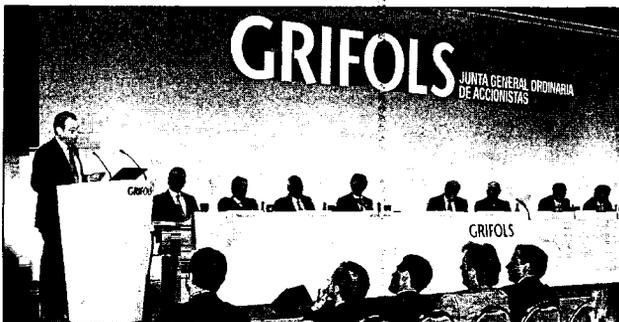
Grifols invertirá 400 millones de euros entre 2008 y 2012 para aumentar su capacidad de producción de plasma y de hemoderivados. Más de la mitad de esta inversión, -230 millones-, tendrán un impacto en la cifra de negocio del grupo catalán antes de 2012 y los 170 restantes a partir de 2013. La empresa facturó 357,75 millones de euros en el primer semestre de 2007 y registró un beneficio neto de 45 millones.

El hóliding con sede en Parets (Vallès Oriental), destinará 130 millones a la construcción de una nueva planta de producción de un adhesivo biológico y a la ampliación del negocio de dos de los principales hemoderivados del laboratorio. Grifols ostenta la cuarta posición mundial en el mercado de este tipo de productos por volumen de ventas.

EEUU

Por otro lado, el grupo instalará varios centros de obtención de plasma en EEUU y un laboratorio de análisis en Austin (Texas), con una inversión de cien millones de euros. La empresa presidida por Víctor Grifols espera acabar en breve las obras de su planta de factores de coagulación en Los Ángeles (EEUU).

Los 400 millones se financiarán con recursos propios y deuda, con lo que la empresa no prevé realizar una am-



El presidente del laboratorio, Víctor Grifols, en la última junta general de accionistas. / Elena Ramón

La empresa destinará 60 millones a duplicar la capacidad de fraccionamiento del plasma

plación de capital en un futuro próximo.

Según el laboratorio, "el objetivo de la operación es adaptarse a la creciente demanda del mercado de los hemoderivados, con la consiguiente necesidad de aumentar la producción de plasma, principal materia prima de estos productos".

Con vistas a la obtención de resultados más allá de 2013, el laboratorio también invertirá 60 millones para duplicar la capacidad actual de fraccionamiento de plasma, que pasará de dos millones de litros a cuatro millo-

nes en 2013. En 2006, el grupo de Parets adquirió 22 centros de fragmentación de plasma en EEUU. Con 73 centros de producción de este material, Grifols es el segundo proveedor del producto a nivel mundial.

En Los Ángeles, Grifols también destinará no millones a la construcción de una fábrica de *Flebogamma* o IGIV, su hemoderivado estrella, que ha empezado a comercializarse este año. Según la compañía, está registrando un notable aumento de la demanda, con perspectivas de crecimiento en los próximos años.

Plazos

Las plantas de producción de fármacos biológicos requieren plazos medio de cinco años desde el momento en que se aprueba la inver-

Construirá una fábrica en el continente americano para producir su hemoderivado estrella

sión hasta que se obtienen todos los permisos regulatorios para iniciar la comercialización.

Al cierre de la sesión bursátil de ayer, las acciones de Grifols subieron un 0,86%, hasta situarse en 17,72 euros por título. Con un capital social de 106,53 millones de euros, desde la salida a bolsa del laboratorio en mayo de 2006, el precio de las acciones ha aumentado de 4,4 euros por título a los 17,72 euros actuales. En su primer año en el mercado continuo, Grifols incrementó su beneficio un 77,6%, hasta 45,4 millones.

Presencia internacional

El grupo farmacéutico Grifols tiene presencia en más de 90 países, con 18 filiales propias. En 2006, el 52% de las ventas se registraron en la Unión Europea y el 37% en EEUU. En total, las exportaciones registradas el año pasado supusieron el 74,4% de la cifra de negocio. La empresa nació en Barcelona en 1940 y en 1990 estableció sus primeras filiales en EEUU y en Chile. El objetivo del grupo es dar prioridad al mercado estadounidense, principalmente a través del impulso de la división *Bioscience*, que representó el 68% de la facturación de 2006. Grifols espera cerrar el ejercicio actual con una ventas de 640 millones de euros, un 22% más que en 2006, y prevé aumentar su volumen de negocio en EEUU un 30%, tras la obtención de la licencia de la FDA estadounidense para comercializar la *Flebogamma* en el mercado americano. Entre sus proyectos de futuro, el laboratorio realiza estudios con plasma en diversos campos de la salud, uno de ellos relacionado con el Alzheimer.

Rusia integra su industria nuclear para competir en el exterior

PILAR BONET, Moscú

Rusia está reorganizando su industria nuclear con el fin de potenciar la energía atómica en el interior del país y de competir en el extranjero. El sector nuclear, civil y militar, quedará integrado en una corporación estatal (Rosatom) sometida directamente al presidente del Estado, según un proyecto de ley que tramita el Parlamento. La corporación Rosatom se inspira en el gigantesco organismo (Minsredmash o ministerio de la maquinaria media) que fue responsable de la energía nuclear en la URSS. El proyecto, aprobado recientemente por la Duma, es una iniciativa del presidente Vladimir Putin.

En la industria nuclear rusa trabajan cerca de 400.000 personas y su reorganización afecta a más de 120 empresas con actividades que van desde la obtención y el enriquecimiento de uranio a la construcción de reactores y componentes de centrales nucleares, instalación, investigación y desarrollo de nuevas tecnologías. Desde el punto legal, Rosatom estará lista para febrero de 2008, pero necesitará tres años de rodaje, según Serguéi Kiriyenko, responsable del sector nuclear en el Ejecutivo ruso.

Tras la desintegración de la URSS, la industria nuclear rusa llegó a estar "al borde de la desaparición", ha dicho Kiriyenko, según el cual, en 15 años, Moscú sólo pudo acabar tres reactores iniciados en la época soviética. Los tiempos han cambiado y en 2007, por primera vez en dos décadas, Rusia ha iniciado las obras de una nueva central nuclear, en la provincia meridional de Voronezh.

Más centrales

En Rusia funcionan 10 centrales nucleares con 31 reactores, que producen el 16% de la electricidad. Este porcentaje debe aumentar hasta el 20% en 2020, según las previsiones gubernamentales, que están siendo corregidas al alza. Rusia planea poner en funcionamiento 26 nuevos reactores en 2020 y hasta 40 para 2030. "En los próximos 25 años, quisiéramos construir en el extranjero una capacidad de 60 gigavatios, es decir, 60 centrales", afirmaba Kiriyenko en julio. Rusia se orienta al mercado del sureste asiático.

Una de esas centrales, situada en los montes Urales, sufrió ayer una fuga de radiación debido a un fallo de seguridad. El Ministerio de Emergencias informó del incidente y subrayó

que no se habían producido daños humanos.

A Rosatom se subordinarán 15 empresas militares. También se integrará el sector civil, representado por Atomenergoprom, que agrupa a 31 sociedades de accionistas y otras 55 en vías de transformación en tales. A la entidad estatal pertenecerán también siete organizaciones de seguridad nuclear y 17 científicas. Rosatom se financiará con cuatro fondos especiales y los nombramientos directivos dependerán del presidente del Estado.

Atomenergoprom, formada el pasado agosto, pertenece al Estado en un 100%. Cualquier operación con sus activos necesita el visto bueno del presidente. Según Kiriyenko, Atomenergoprom quiere competir con los cuatro y cinco *holdings* internacionales que se reparten el mercado mundial de la tecnología nuclear, como Toshiba, Westinghouse, Areva y Siemens. En el sector civil, los inversores extranjeros podrán formar empresas mixtas en Rusia, con una cuota de hasta un 49%. El Estado ruso mantendrá el control.

El país tiene unas reservas de uranio exploradas de 870.000 toneladas, lo que la sitúa en tercer lugar tras Australia y Kazajstán, según Kiriyenko.

CATALUÑA

Descartado El Prat como estación provisional del AVE

Fomento reemprende la inyección de mortero en el subsuelo de Bellvitge

EL PAÍS
Barcelona

Se acabó la polémica: los alcaldes de Barcelona y El Prat convencieron ayer al secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, de que El Prat no debe ser el final provisional de la línea de alta velocidad. La tesis apadrinada, sobre todo, por el alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, y el de El Prat, Lluís Tejedor, acabó por imponerse y así lo expresó Morlán en la reunión a la que asistieron también representantes del Gobierno catalán y de la empresa pública ferroviaria Adif.

El secretario de Movilidad de la Generalitat de Cataluña, Marnel Nadal, descartó de pleno que la estación situada junto a la nueva de Cercanías en El Prat esté en condiciones de acoger los trenes del AVE hasta que la alta velocidad llegue definitivamente a Barcelona. Nadal hizo estas declaraciones tras la reunión que cada lunes mantiene con los integrantes del Centro de Cooperación de Operaciones Ferroviarias (Cecof), en el que también participan el Ministerio de Fomento y las administraciones locales.

La posibilidad de que los trenes pararan provisionalmente en El Prat fue una sugerencia del Ministerio de Fomento para que los trenes que parten de Madrid y que ahora terminan en Tarragona pudieran llegar hasta casi la ciudad de Barcelona, donde se supone que tendrá su mayor demanda.

En El Prat hay ahora una estación de Cercanías nueva y, justo al lado aunque aún en construc-

ción, está la que acogerá el tren de alta velocidad. Puede que ahora no, pero allí está previsto que paren algunos trenes de alta velocidad. Otros se desviarán hacia el aeropuerto, donde ya está horadado el cajón que deberá acoger a la estación, aunque no se ha perforado el túnel.

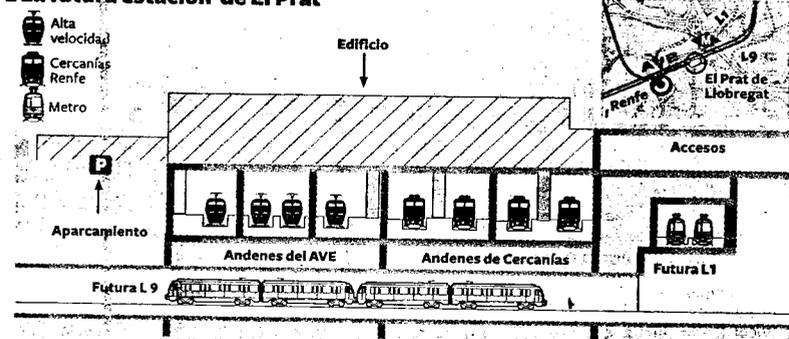
El problema que plantean quienes han rechazado la opción de El Prat es de tipo operativo: no dispone aún de conexión con el metro. La tendrá, pero faltan al menos tres años para ello, si no hay retrasos. La única conexión masiva con Barcelona serían los trenes de Cercanías, que no van especialmente sobrados de espacio. Hay no lejos una línea de autobuses, pero se trata de una línea urbana, muy poco adecuada para quien acarrea maletas. Cabe el taxi o establecer servicios de autocares directos a Barcelona. El problema es que no hay, al menos de momento, un espacio adecuado para que aparquen estos vehículos. Tampoco hay aparcamiento para coches privados.

El abandono de la idea de El Prat coincidió ayer con el reinicio de las obras, sobre todo las destinadas a reforzar el firme que soporta las vías de Cercanías en la zona de Bellvitge. Adif ha incorporado a diversas empresas especializadas. Una de las tareas que se están realizando es el inyectado de mortero en los posibles huecos hasta una profundidad de unos ocho metros, al tiempo que se refuerzan las traviesas de la vía. También siguen los trabajos en Ferrocarrils de la Generalitat, donde se han instalado pilastras metálicas que soporten el techo del túnel.



Obras en las vías de cercanías, ayer a la altura de Bellvitge. / EFE

La futura estación de El Prat



EL PAÍS

Una estación metropolitana

La estación que se construirá en El Prat del Llobregat tiene voluntad metropolitana, es decir, pretende ser la estación del Baix Llobregat, la segunda comarca en población e industria en Cataluña, pero también de las poblaciones de Garraf y, en general, de las comarcas del sur de Cataluña y, por qué no, de las del norte que se dirijan al aeropuerto.

De hecho, cuando el Gobierno de CiU presentó el proyecto la denominó *terminal cero*. El entonces consejero de Política Territorial, Felip Puig, anunció que se instalarían en ella puntos de facturación, de modo que los pasajeros irían luego hasta el avión con las manos menos llenas. El tripartito convocó un concurso de ideas y el proyecto

vencedor diseña una estación de inspiración italiana denominada *Campo del miracoli* ('Campo de los milagros'). Un argumento fue especialmente esgrimido por los alcaldes metropolitanos. Quien crea en la gran Barcelona debe aceptar que no todo lo bueno debe estar en la ciudad central: por ejemplo, la principal estación de trenes.

El parón inmobiliario reduce un 39% el visado de viviendas en agosto

Deutsche Bank contradice a los promotores y prevé bajadas de precios en 2008

L. DONCEL
Madrid

"El cambio de ciclo es clarísimo. Los datos de los arquitectos sólo confirman una tendencia que era evidente desde hacía meses". Quien habla así es el estadístico Julio Rodríguez; y los datos a los que se refiere son los visados de obra nueva que elaboran los arquitectos y que publica el Ministerio de Fomento. Entre enero y agosto, este indicador ha contabilizado 482.000 viviendas, un 12,4% menos que los visados registrados en el mismo periodo de 2006.

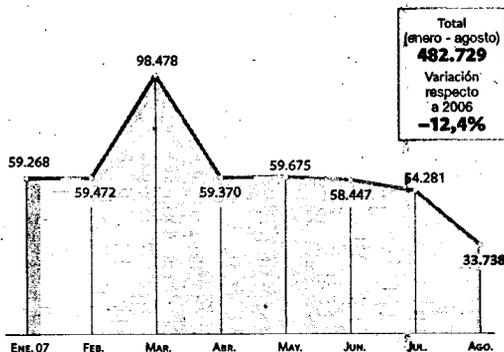
Pero más llamativo aún es el desplome de agosto: los 33.738 visados suponen un retroceso del 39% respecto al mismo mes del año anterior. Hay que remontarse a agosto de 2003 para encontrar una cifra inferior. "Y a medida que avance el segundo semestre, las caídas serán mayores", augura Rodríguez.

Dos causas explican esta caída. Por una parte, desde que estallara en verano la crisis de las hipotecas basura, las entidades financieras han endurecido sus condiciones de crédito a las inmobiliarias. Por otra, las ventas han caído vertiginosamente.

Las cifras oficiales aseguran que en el primer trimestre del año el número de operaciones de compraventa ha descendido un 10%. Pero las oficinas son todavía más negativas para el sector: la semana pasada, Fernando Martín, el presidente de Fadesa y del lobby de las inmobiliarias, aseguró que las empresas más importantes del sector vendieron un 35% menos hasta septiembre.

El catedrático y estadístico Ricardo Vergés asegura que el que la banca se lo piense ahora dos veces antes de financiar a los promotores muestra la sobreproducción de los últimos años. Y a menor financiación, menos encargos por parte de las inmobiliarias, y menos visados.

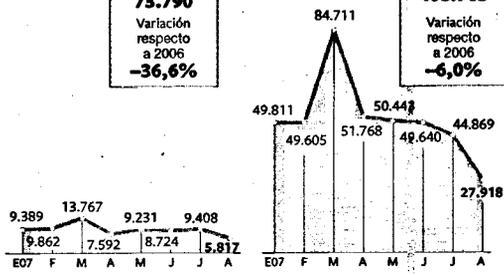
Visados de vivienda nueva en 2007



UNIFAMILIAR



EN BLOQUE



Fuente: Ministerio de Fomento.

EL PAÍS

Chacón pone en duda quién ha de elaborar la estadística de precios

EL PAÍS, Madrid

La ministra de Vivienda, Carme Chacón, afirmó ayer que el Gobierno está "en una reflexión sobre el futuro" de la estadística del precio de la vivienda y sobre "el organismo que debería informar de esos

datos", con el objetivo de hacerla "más transparente y útil". Chacón respondió a los rumores de que sea el Instituto Nacional de Estadística quien se encargue de dicha estadística.

Chacón también avanzó que modificará el Pign Nacional de Vivienda para ajustar los li-

mitos de precios máximos de las viviendas usadas que actualmente se establecen como umbral para el acceso a las ayudas a la compra. La razón es que éstos suelen ser inferiores a los precios reales, lo que provoca que la concesión de ayudas sea ahora muy baja.

Otro de los factores que han hecho más pronunciado el descenso es la aprobación del Código Técnico de Edificación que afecta a las nuevas viviendas. Su inminente entrada en vigor hizo que durante el segundo semestre de 2006 aumentara el número de viviendas visadas. Se intentaba así rehuir de una normativa que endurece —y encarece— la construcción de pisos.

Por tipos de viviendas, las unifamiliares han sido las más afectadas por el retroceso en el número de proyectos que firman los arquitectos. Así, mientras que éstas cayeron un 36,6% en los ocho primeros meses del año, los pisos en bloques sólo bajaron un 6%.

El presidente de los colegios de arquitectos, Carlos Hernández Pezzi, rebaja las opiniones más apocalípticas. Según su punto de vista, no estamos ante una de las crisis cíclicas del sector, sino en un reajuste necesario.

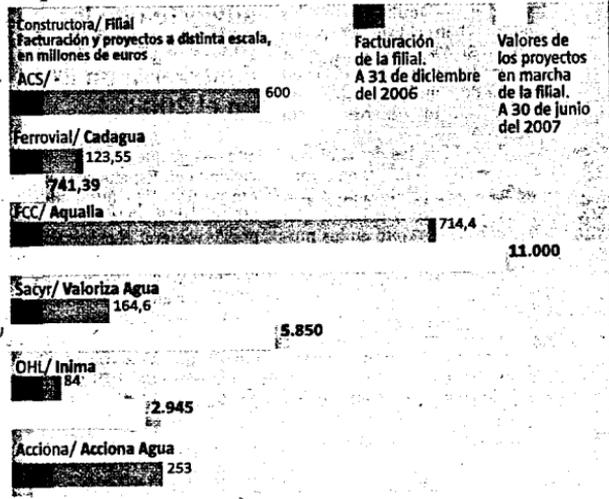
Y frente a la opinión de los promotores, que niegan que los precios de la vivienda vayan a caer, el Deutsche Bank prevé que los pisos se abaratarán entre un 2% y un 8% en 2008; después de finalizar 2007 en un nivel cercano al crecimiento del IPC, según informa Efe. El banco alemán difundió ayer un estudio que señala que los precios de la vivienda aún están inflados.



La mayor parte de los grupos constructores ha diversificado hacia la energía, pero una parte significativa de ha descubierto el filón del negocio del agua. Hoy sus filiales facturan más de dos mil millones en esta división.

Las constructoras piden paso en el negocio del agua

La gestión del agua interesa cada vez más a los empresarios del ladrillo



FUENTE: Elaboración propia, con datos de las propias compañías

LA VANGUARDIA

CONCHI LAFRAYA MADRID

El agua genera dinero, pero no sólo para las empresas embotelladoras. Pese a tratarse de un mercado que no está privatizado de manera absoluta y en el que los ayuntamientos todavía tienen mucho que decir, los grandes grupos constructores se están haciendo un hueco en un negocio que hegemonizan empresas como Aguas de Barcelona (Agbar), el Canal de Isabel II o Aguas de Valencia. Más recientemente, las principales constructoras han creado filiales específicas, excepto ACS, que toca este negocio en cada una de sus divisiones.

Los seis grandes grupos construc-

tores facturaron ya el año pasado casi 2.000 millones de euros gracias a este mercado. Actualmente, tienen en cartera proyectos adjudicados en España y el exterior por más de 20.000 millones de euros para los

FCC, presente en este mercado desde 1990, atiende a más de 13 millones de habitantes

próximos años y participan en varias adjudicaciones para futuras concesiones en distintos países.

Hasta ahora se trata de un negocio que no está totalmente privatiza-

do, ya que la Ley de Bases de Régimen Local recoge que los servicios fundamentales tiene que darlos cada municipio. Después, este organismo decide de la mejor fórmula.

Según José de Castro, gerente de la Asociación Española de Abastecimiento de Aguas (Aeas), un 48% del negocio -en abastecimiento a la población- se mantiene en manos del sector público, del que un 8% sigue controlado por los Ayuntamientos; un 16% del mercado es gestión mixta y el 26% restante de este negocio lo desarrollan empresas privadas.

Existen en España unas 150 empresas que ofrecen estos servicios, aunque Aguas de Barcelona, que tiene la concesión de la metrópoli barcelonesa, es la que posee mayor cuota de mercado. En Madrid, por el contrario, es una empresa municipal, el Canal de Isabel II, la que gestiona estos servicios.

Cada grupo constructor se ha especializado en una fase del proceso del agua y alguno de ellos, como FCC, interviene en el ciclo integral del agua, es decir, uso doméstico, agrícola e industrial. Su filial Aqualia ha pasado de facturar 91,7 millones de euros hace diez años a los 859,4 millones previstos para este ejercicio. Está presente en más de 850 municipios y atiende a una población de más de 13 millones de habitantes. Su cartera en Catalunya supera los 60 millones de euros y entre sus principales referencias se puede destacar el servicio de distribución de agua potable en Lloret de Mar, Anglès, El Vendrell o Lleida.

Sadyt, la filial de Sacyr, se ha centrado en depuradas y desaladoras. En el municipio de Abrera (Barcelona) ha desarrollado una desaladora por electrodiálisis, que según la constructora, es la mayor del mundo con esta tecnología. Este grupo suministra agua potable a 2,6 millones de personas en España, Portugal y Brasil. La planta de Sadyt es de 1.018 personas. Acciona Agua se constituyó hace dos años, tras la fusión de dos de sus filiales: Pridesa e Infelco, que llevaban en el mercado treinta y cuarenta años, respectivamente. Actualmente, esta división emplea a 1.700 personas y su proyecto estrella es la desalinizadora de Torreveja (Alicante), la mayor de Europa.

Iniqa, del grupo OHL, especializada en desalación y depuración de aguas, cuenta con concesiones en Chile, Estados Unidos, Brasil, México, Argelia, así como en España (Almería, Cádiz y el municipio barcelonés de Besós). Ferrovial, a través de Cadagua, emplea a 376 personas en este negocio; mientras que en ACS es más difícil cuantificar sus cifras porque no tiene una unidad.

José Luis Rodríguez Zapatero

Rendir cuentas

» VIENE DE LA PORTADA

El primero, reconocer ante los ciudadanos que el Gobierno de España se siente responsable de todo lo que ocurra —de los logros, pero también, y especialmente, de los problemas— en relación con las obras ferroviarias que se están haciendo, aquí y en el resto del país.

El segundo compromiso, asegurar a esos mismos ciudadanos que el Gobierno va a dotar a Barcelona de los mejores servicios ferroviarios: del mejor tren de alta velocidad y de un servicio de cercanías que responda con satisfacción a las necesidades crecientes de los ciudadanos.

El tercero, pedir disculpas a todos por las molestias que las obras les están ocasionando, y solicitar su comprensión para un esfuerzo de modernización que quiere remediar lo que se debió hacer y no se hizo durante años.

Difícilmente podrá cuestionarse que en esta legislatura estamos haciendo un esfuerzo extraordinario, quizá el mayor de nuestra historia, para dotar de infraestructuras de transporte dignas al país en que vivimos. Y lo estamos realizando en Catalunya y en toda España: hoy hay en construcción 1.700 kilómetros de AVE, otros 1.700 kilómetros de autovías, más de 8.000 metros de pistas de vuelo y 1.300.000 metros cuadrados en terminales aeroportuarias.

Para llevar a cabo el programa completo de infraestructuras, hemos efectivamente invertido, desde el comienzo de este periodo, más de 39.000 millones de euros. Es una cifra enorme, que supera con mucho todos los precedentes. Pero es una buena inversión. Porque estas obras constituyen un elemento esencial para asegurar nuestro crecimiento, para cohesionar el país, para hacer posible su definitiva modernización. Porque son obras que repercuten y repercutirán en la vida real de los ciudadanos: mejoran su movilidad, crean empleo, favorecen los intercambios, ofrecen a todos nuevas posibilidades.

Es un esfuerzo inversor nuevo en nuevas infraestructuras. Pero es un esfuerzo que, en Catalunya, se tiene que sumar a la inversión destinada a compensar la que no se realizó, durante años, en cercanías: para ampliar la

red, para incrementar el mantenimiento de la existente, para modernizar los trenes, para evitar interrupciones del servicio.

A ello van destinados los 200 millones de euros que hemos ejecutado en la red de cercanías de Barcelona en lo que va de legislatura.

Cifras, éstas y otras, muy significativas, pero todavía insuficientes. Barcelona, y toda Catalunya, necesita que prosigamos con

Reitero mis disculpas a los ciudadanos; sus quejas son las únicas que me preocupan y las únicas que están justificadas

cercanías se modernicen, y unos y otros presten los mejores servicios posibles.

Todos los que conocen el proyecto del AVE saben que es una obra excepcional. La decisión que se adoptó de que el tren se sitúe en el corazón mismo de la ciudad y lo haga sin rasgar su paisaje y sin establecer fronteras urbanas no tiene precedentes: es la primera ocasión en que un AVE hará bajo tierra todo su recorrido urbano. Es una dificultad que se añade a las que derivan de las características del terreno, la estrechez del espacio y la rapidez con la que es necesario acometer las obras para prolongar lo menos posible las molestias de los ciudadanos.

No se trata de elegir entre alta velocidad o cercanías. Necesitamos ambas. Hay que hacer las obras del AVE y las de cercanías, y terminarlas cuanto antes. Pero hay que hacerlas bien. Y tengo que admitir que se han cometido fallos. Es cierto, estamos haciendo un enorme esfuerzo, pero también lo es que hemos cometido errores al materializarlo.

Para corregirlos, desde el Gobierno hemos dado instrucciones precisas. Con un orden de prioridades. Lo primero, garantizar la seguridad de las obras, porque ésta es la seguridad de los trabajadores y de los ciudadanos, y ello significa, ante todo, corregir los defectos de ejecución que se han detectado. Lo segundo, reanudar el servicio de cercanías lo antes posible: cuando las medidas de seguridad que hemos adoptado se cumplan y aprovechando este tiempo para mejorar las condiciones del servicio. Lo tercero, culminar las obras del AVE y ponerlo en servicio: ése será un gran día para Barcelona, para Catalunya y para toda España.

Mientras tanto, reitero mis disculpas a los ciudadanos. Sus quejas son las únicas que me preocupan y son las únicas que están justificadas. Porque son ellos los que están viviendo los problemas.

CASAS



el esfuerzo inversor. Y así se va a hacer —ya pocos tendrán dudas de que se va a hacer—, porque, lejos de haber disfrutado de privilegios, es preciso compensar el déficit histórico de inversión que aqueja a un área territorial donde viven cinco millones de ciudadanos. Por eso es por lo que mi Gobierno está absolutamente determinado a no escatimar recursos para que el AVE se concluya y las

no se concluya y las molestias se eviten. Para responder a las quejas, sólo hay una respuesta: comprometer más trabajo, con más calidad y con más exigencia. Más trabajo para ofrecerles, cuanto antes, el mejor servicio ferroviario. Más cuidado, para evitarles incomodidades innecesarias. Más exigencia, para afrontar con éxito todos los retos técnicos que hay que superar.

Y a todo ello quedamos comprometidos.

GOSESTE LA VIDA

Naixements i morts anuals no certificats al món

NAIXEMENTS
NO REGISTRATS
48 MILIONS
és a dir, gairebé el 40%
no estan registrats

DEFUNCIONS
NO REGISTRADES
38 MILIONS
(suposa dos terços
del total de morts)



Foto: OMS

Les infraestructures ferroviàries ▶ La polèmica de l'alta velocitat

Pàgines 22 a 25 ▶▶

La ministra va ocultar que construïa una terminal de l'AVE al Prat

Adif va iniciar les obres per encàrrec d'Álvarez, que no en va informar ni la Generalitat ni els alcaldes

L'alcalde Tejedor es va queixar de falta d'informació, però l'empresa afirma que no necessitava permís

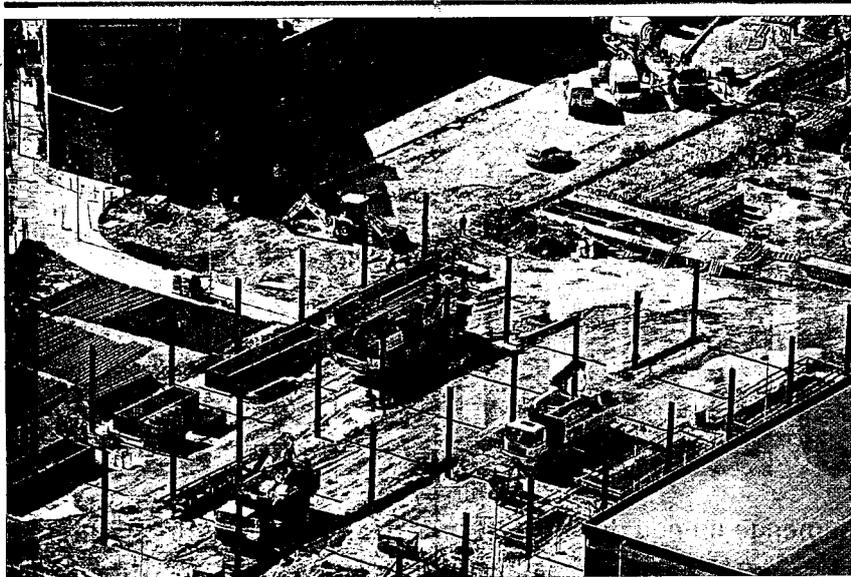
MANUEL VILASERÓ / MADRID
CRISTINA BUESA / BARCELONA

El Ministeri de Foment va començar a construir l'estació provisional de l'AVE al Prat sense informar-ne la Generalitat ni l'Ajuntament de Barcelona, tots dos presents al Centre Coordinador de l'Operació Ferroviària (Cecof). Tampoc l'hi va dir al consistori afectat. Fer una parada transitòria mentre no es completava el traçat fins a Sants era el pla B alternatiu de la ministra Magdalena Álvarez per arribar a Barcelona al desembre. Però aquesta opció va quedar definitivament desactivada ahir.

El muntatge de l'estructura metàl·lica per a la futura estació del Prat va començar fa almenys dues setmanes, encara que algunes fonts asseguruen que fa 20 dies. Álvarez havia donat ordres a un dels seus col·laboradors més fidels, el president d'Adif, Antonio González, perquè els operaris iniciessin aquesta obra, conscient que era impossible acabar els treballs a la zona de Bellvitge pels esvorancs que es repetien pràcticament cada dia. L'únic que va faltar va ser l'incident que va afectar el túnel de Ferrocarrils del dissabte dia 20, que va originar la suspensió del servei de Rodalies.

MORLÁN NO HO SABIA / Aquesta decisió era tan personal, que la ministra ni tan sols en va informar el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, tot i que des que es va traslladar a Barcelona a l'agost és el màxim coordinador dels treballs. El número dos de Foment va haver de donar la cara per aquest canvi de plans divendres, quan li va trucar l'alcalde del Prat, Lluís Tejedor, per demanar-li explicacions. Morlán, que n'acaba de ser informat i era conscient que l'estació provisional era una idea de la ministra, es va limitar a assegurar en la seva compareixença de dissabte que l'opció «no era menyspreable». Però ja sabia que la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona s'hi oposaven frontalment i així l'hi havien comunicat en diverses converses molt tenses.

Fons de Foment van admetre ahir que no es va comunicar immediatament l'inici de l'obra a les administracions catalanes, però van argumentar: «L'objectiu era buscar una solució a la situació creada, que si ara resulta que no serveix, doncs



ARXIU / JULIO CARBÓ

UNA ESTRUCTURA QUE JA ESTAVA AIXECADA EL DIA 18

El Prat de Llobregat o Les sortides d'emergència de la futura estació de l'AVE al Prat ja eren perfectament visibles el dia 18 passat des de l'aire. Els

camions i les grues s'afanyaven a aplanar l'espai on es clavaven les primeres columnes de l'estació. Als voltants d'aquest espai s'hi ha

de situar un pàrquing, col·locar els accessos definitius a l'equipament o construir una rotonda per ordenar el trànsit, entre altres elements.

els terrenys

EQUIPAMENT PROVISIONAL

El solar on s'aixecava l'estructura de 1.200 metres quadrats que s'havia de convertir en l'estació provisional de l'AVE al Prat és propietat de Renfe, segons Lluís Tejedor. En els pròxims dies, sense calendari marcat, es desmuntarà el mecano i es tapanarà la mitja dotzena de sortides d'emergència que s'havien obert. Ja el 2009, la Generalitat iniciarà la futura construcció de l'estació intermodal definitiva, on també arribarà el metro.

no passa res. «També la Generalitat va instal·lar unilateralment un carril especial per als nostres autobusos que va fracassar el primer dia sense comunicar-nos-ho, van rectificar i ja està», van afegir les citades fonts ministerials, que van negar, no obstant, que Morlán no estigués al corrent dels plans de la ministra. «Això és impossible», van assegurar.

GESTIONS AMB ZAPATERO / Els representants de la Generalitat i dels municipis afectats van optar llavors per canviar d'interlocutor i diumenge van demanar al president, José Luis Rodríguez Zapatero, que es desestimés convertir el Prat en l'estació temporal final de l'AVE. «La ministra volia llançar-se a la piscina i li van treure l'aigua», va expressar gràficament un coneixedor de les negociacions amb el cap de l'Executiu. Encara que per la seva resposta van in-

tuïr que comptaven amb la seva opinió favorable, fins ahir el Cecof no va rebutjar oficialment la idea. Després, Víctor Morlán va informar l'alcalde del municipi del Baix Llobregat que s'havia rebutjat aquesta alternativa en una reunió a la delegació del Govern.

Lluís Tejedor es va queixar ahir que l'estructura metàl·lica de la nova estació transitòria va començar a aixecar-se sense haver facilitat cap documentació tècnica a l'ajuntament. «Una forma incorrecta d'actuar tenint en compte la bona relació que fins al moment havíem mantingut amb Adif», va sostenir l'alcalde. Una portaveu de l'ens ministerial va replicar ahir que la llei del sector ferroviari ja estableix que, en el cas de tractar-se d'una obra d'interès públic, no és necessari comptar amb un permís d'obres municipal. ■

SENSE CALENDARI

L'aturada de Rodalies es prorroga sense data final

C. B.
BARCELONA

Adif va adjudicar ahir com a obra d'emergència els treballs destinats a garantir que la zona dels esvorancs és segura per al pas de trens de Rodalies. «Quan hi passaran? El restabliment del servei encara no té data, van reconèixer ahir fonts del Ministeri de Foment. Pot ser que siguin fins i tot 20 dies més, asseguruen diverses fonts.

La data del 3 de novembre, que en un primer moment va apuntar la Generalitat, ha saltat pels aires. No és que fos incerta quan es va anunciar. Llavors es va calcular que, una vegada reforçat el

Barcelona estudia com reubicar els busos pel saló Meeting Point

túnel de Ferrocarrils i completa la instal·lació de plaques aïllants entre les vies de Rodalies i els terrenys adjacents (palplanxes), es podria recuperar la normalitat. No obstant, després del gran esvoranc de l'estació de Bellvitge es va decidir no només ampliar el pla d'obres, sinó també canviar d'empresa responsable dels treballs. La confiança en l'estabilitat del terreny és molt poca, fins a l'extrem que una de les operacions consisteix a apuntalar les vies en un tram de 170 metres, de manera que, si es produeix un altre esvoranc, resisteixin suspeses en l'aire com si fossin un pont.

L'horitzó és tan incert que l'Ajuntament de Barcelona ja ha començat a analitzar com reubicar l'estació d'autocars de Renfe habilitada a l'avinguda de Maria Cristina per quan se celebri el saló Meeting Point, del 7 a l'11 de novembre, a la Fira de Barcelona. ■

ECONOMIA

Preu del diner

Banc Central Europeu (BCE)
4%
Interbancari
4,575%



Hipoteques

182.000 euros a 35 anys
Euribor + 0,50%
Quota mensual
944,81 €

El canvi de tendència d'un sector estratègic

La xifra de vivendes iniciades cau el 33% a la província de Barcelona

Les promocions acabades al setembre a l'àrea metropolitana són menys que les del 2006

Els nous projectes residencials van registrar un descens del 12,4% a tot Espanya fins a l'agost

SALVADOR SABRIÀ
BARCELONA

L'ajust fi o moderat en el sector de la construcció residencial no sembla que es pugui mantenir, a la vista de les últimes dades tant dels visats d'obra nova o inicis de construccions, com les de finalització d'edificis. El Ministeri de Foment va publicar ahir les últimes dades d'aquests dos indicadors, corresponents al període gener-agost, i tots dos constaten un fre de l'activitat. Però les xifres de la producció a la província de Barcelona fins al setembre, ja avançades pel Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Barcelona, són molt més contundents i apunten cap a un ajust dur: una caiguda de vivendes iniciades del 33,4%.

Les estadístiques del col·legi barceloní dibuixen el panorama de la meitat de tota la construcció residencial de Catalunya, i els anys precedents han marcat la tendència de tot el sector. Fins al setembre s'havien iniciat 53.559 vivendes en aquest àmbit territorial, 17.882 per sota d'un any abans. La baixada supera les previsions més pessimistes. A títol d'exemple, el col·legi barceloní va elaborar el seu pressupost per al 2007 comptabilitzant una caiguda d'ingressos per visats pròxima al 15% en tot l'exercici.

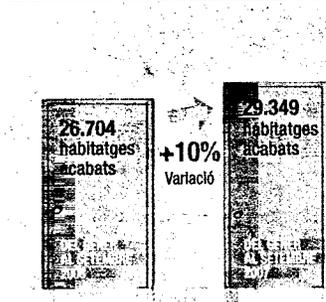
L'EVOLUCIÓ DE LA CONSTRUCCIÓ RESIDENCIAL

A la província de Barcelona

VIVENDES INICIADES



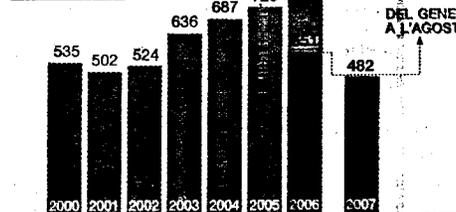
VIVENDES ACABADES



A Espanya

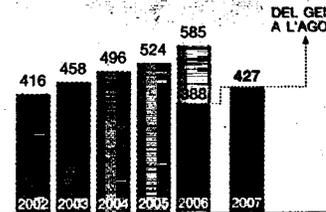
VIVENDES INICIADES

XIFRES EN MILERS



VIVENDES ACABADES

XIFRES EN MILERS



Font: Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes de Barcelona i Ministeri de Foment

RAMON CURTÓ

FINANÇAMENT

El crèdit hipotecari ja supera el bilió d'euros

EL PERIÓDICO
BARCELONA

El crèdit hipotecari gestionat per les entitats financeres espanyoles va superar a l'agost el bilió d'euros, xifra similar al producte interior brut espanyol, cosa que suposa un creixement del 18,4% davant dels 854.364 milions del mateix mes de l'exercici anterior, segons dades de l'Associació Hipotecària Espanyola.

Segons aquesta entitat, les dades confirmen que el sector bancari espanyol ha superat la crisi de les hipoteques d'alt risc als Estats Units i els seus efectes. Malgrat això, el creixement del crèdit es continua desaccelerant, ja que

La demanda de préstecs encara creix a un ritme del 18%

l'agost del 2006 la demanda de préstecs hipotecaris creixia a un ritme del 25,2% davant del 18,4% d'ara.

Els crèdits del conjunt de les entitats van arribar fins a l'agost a 1.011.364 milions d'euros, dels quals 558.719 van correspondre a les caixes, 354.187 als bancs, 61.181 a les cooperatives de crèdit i 7.107 a entitats financeres de crèdit.

Respecte als tipus que marquen el preu de les hipoteques, l'Euribor, la referència més utilitzada per als crèdits variables, tancarà l'octubre previsiblement en el 4,65%. Serà el primer descens registrat per aquest indicador als 24 mesos consecutius pujant.

Aquesta dada, que haurà de ser confirmada a mitjans de novembre pel Banc d'Espanya, situa l'indicador 0,075 punts per sota del del setembre, quan va arribar al 4,725%, i encara 0,851 punts per sobre de l'Euribor de l'octubre del 2006 (3,799%).

MENYS OBRES FINALITZADES / Els últims mesos, la progressiva caiguda dels inicis d'obres es compensava amb l'augment de vivendes acabades, i el conjunt de l'activitat del sector pràcticament es mantenia o fins i tot creixia. Però les dades del setembre afegeixen un element de preocupació més en aquest sentit: per primera vegada en molts mesos, la xifra de pisos acabats a l'àrea barcelonina és inferior a la del mateix mes de l'any. Concretament, es van tramitar 2.750 certificacions de final d'obra el mes passat, davant les 2.764 del setembre del 2006. En xifres absolutes, no és una dada alarmant (suposa una lleu caiguda del 0,5%) però marca l'inici d'un canvi de tendència.

Al conjunt d'Espanya, les dades disponibles fins a l'agost són menys dures. En el cas de les vivendes iniciades, els projectes visats pels col·legis d'aparelladors van pujar a 482.729 unitats, 68.621 menys que

El Govern permetrà que pisos d'un any rebin les ajudes dels usats

►► El Govern modificarà el pla de vivenda per incrementar els preus màxims de les vivendes usades la compra de les quals està subvencionada i reduir a un any el termini perquè una vivenda nova pugui ser considerada usada, possibilitant que surtin al mercat els estocs de les promotores. Així ho va anunciar ahir la ministra de Vivenda, Carme Chacón, al Senat durant una compareixença. Amb aquesta iniciativa, les promotores que no vinguin les seves cases en el termini d'un any tindran la possibilitat d'ajustar els preus als màxims establerts en el pla per a vivenda usada, de manera que els compradors es puguin acollir a les ajudes oficials.

►► L'increment del preu de la venda a Espanya se situarà al voltant de l'IPC al final del 2007 i baixarà entre el 2% i el 8% el 2008, segons un informe del Deutsche Bank presentat ahir. El banc alemany considera que el sector pot perdre confiança i els compradors poden esperar per fer la seva inversió, cosa que influirà en els preus. No obstant, la desacceleració finalitzarà el 2009 i els preus començaran a créixer a partir d'aquell moment igual que l'IPC. Aquesta caiguda del mercat immobiliari rebajarà en un punt el potencial de l'economia espanyola, que té un creixement previst del 3% l'any que ve, assevera el Deutsche Bank.

en el mateix període de vuit mesos del 2006, un descens del 12,4%. Per situar millor les coses en el seu context és important recordar que el 2006 va ser un any rècord en inicis de vivendes, i que la xifra acumulada entre el gener i l'agost del 2007 és superior a la del mateix període de l'any 2005.

Però el mateix mes d'agost, per primera vegada des del 2003, la xifra de vivendes acabades a Espanya ha estat inferior a la del mateix mes de l'any anterior. Com en el cas de Barcelona, es tracta d'un descens mínim (unes 300 unitats menys que les 29.781 finalitzades l'agost del 2006), però que trenca una tendència constant a l'alça que es mantenia així des de fa uns quants anys. Malgrat aquesta dada mensual, les certificacions de final d'obra acumulades el 2007 encara són un 10% superiors a les dels mateixos vuit mesos del 2006, quan es van finalitzar 388.373 vivendes.

Grífols invertirà 400 milions en cinc anys

Redacció
BARCELONA

El grup farmacèutico-sanitari Grífols, especialitzat en la producció de plasma sanguini, invertirà en els propers cinc anys 400 milions d'euros a potenciar el seu creixement. El consell d'administració de la companyia catalana va aprovar ahir unes inversions de 230 milions destinades a assegurar l'augment de la producció i les vendes del grup en el període 2008-2012, a més de garantir altres 170 milions per impulsar el creixement de l'empresa a partir de l'any 2013.

En el primer període, Grífols destinarà 130 mili-

ons en les seves instal·lacions de Barcelona, on construirà una nova planta d'adhesiu biològic i millorarà les plantes de producció de plasma. A més, invertirà 100 milions d'euros en la seva filial nord-americana, on posarà en marxa la seva factoria de Los Angeles (Califòrnia) i iniciarà la construcció d'un laboratori a Austin (Texas).

A llarg termini l'empresa presidida per Victor Grífols preveu duplicar la capacitat de la planta de Barcelona, amb l'objectiu d'arribar als 4 milions de litres de plasma el 2013, i construirà una nova gran factoria a Los Angeles. La companyia va notificar ahir que utilit-

zarà finançament propi i extern per cobrir aquest pla d'inversions.

Líder europeu

Grífols és el quart productor mundial i primer europeu d'hemoderivats (plasma sanguini, bàsicament). Al primer semestre de l'any va obtenir una facturació de 358 milions d'euros, un 11,4% més que el mateix període del 2006. El benefici net va elevar-se fins al juny als 45,8 milions, un 183% més.

Els títols de l'empresa familiar catalana, que va sortir a borsa al maig de l'any passat, s'han revaloritzat un 75 per cent al llarg d'aquest exercici. ■