



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 5-11-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

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

LAS EMPRESAS DEL GOVERN

LOS CENTROS EDUCATIVOS ABSORBERÁN 174 MILLONES DE EUROS

Gisa destina el 40% del presupuesto a carreteras y obras ferroviarias

La empresa pública invertirá 243 millones en impulsar el ferrocarril y 205 millones en trabajos viarios. La ampliación de la red de FGC y el Eix Transversal, entre las prioridades.

IGNASI PUJOL, Barcelona

Gisa (Gestió d'Infraestructures, SA), la empresa pública que gestiona las obras de la Generalitat, cuenta con un presupuesto de 1.101,77 millones de euros para 2008. Esta cantidad, un 1,54% inferior a la de este año (1.119 millones), es la segunda más elevada de las previstas en los Presupuestos del Govern para el próximo año, sólo por detrás del Institut Català de Finances (ICF), que recibirá 1.354 millones.

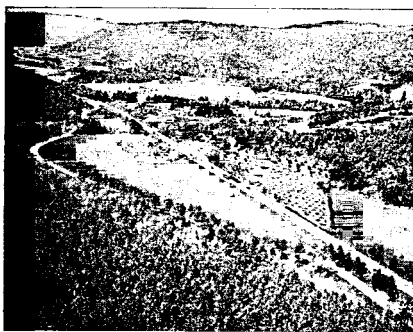
Sin embargo, "la inversión de Gisa supone un aumento, ya que contempla desembolsos importantes a través de otras empresas públicas, como Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) o Cimsalsa", señala el secretario de Mobilitat, Manel Nadal.

Las obras ferroviarias y de carreteras supondrán el 40,78% de la inversión de Gisa. Concretamente, estas dos actividades recibirán un desembolso de 449,26 millones de euros. Las infraestructuras ferroviarias atraerán una inversión de 243,36 millones.

FGC en el Vallès

Las ampliaciones de los FGC en Terrassa y Sabadell (Vallès Occidental) serán los protagonistas de este apartado. La primera obra se le adjudicaron en octubre de 2006 Copisa, FCC y OHL por 172,6 millones y su finalización está prevista para finales de 2009.

En el caso de Sabadell, Gisa licitó la ampliación el pasado octubre por 294 millones. El Govern adjudicará las obras a finales de este año y los trabajos empezarán a principios de 2008. Las líneas 3 y 5 del Metro de Bar-



El Eix Transversal a su paso por el municipio de Rajadell (Bages).

Gisa afrontará la recta final de los primeros 'peajes' en la sombra' del Govern

celona tienen obras en marcha por valor de 223 millones.

Las infraestructuras viarias supondrán una inversión de 205,91 millones por parte de la empresa liderada por Xavier Casas (presidente) y Pilar de Torres (vicepresi-

dent). En las próximas semanas se iniciarán las obras del desdoblamiento del Eix Transversal, la vía que une Lleida y Girona.

La obra se adjudicó el pasado junio a Cedinsa (FCC, Caixa Catalunya, Comsa, Copisa y Copcisa). La construcción costará 708 millones, aunque la gestión y el mantenimiento elevan el presupuesto a cerca de mil millones de euros. Al tratarse de la obra más cuantiosa adjudicada nunca por el Govern en

carreteras, la Generalitat adelantará a la concesionaria sesenta millones de euros anuales entre 2008 y 2011, cuando finalizarán las obras.

Gisa afrontará en 2008 la recta final de otras obras del Pla d'Autovies de la Generalitat, como los ejes Vic-Ripoll, el Eix del Llobregat, el Maçanet-Platja d'Aro y el Reus-Al-

La empresa pública cerrará este ejercicio con una deuda global de 898 millones de euros

cover. El Eix Diagonal, la autovía entre Vilanova i la Geltrú (Garraf) y Manresa (Bages), será el próximo 'peaje' en la sombra que sacará a concurso Gisa.

La empresa pública, dependiente de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques, destinará 256,36 millones a obras para los departamentos de Presidencia, Vicepresidencia, Economía y Innovació, Universitat i Empresa. Los centros educativos atraerán una inversión de 174,63 millones. En aeropuertos, el Govern invertirá 45,59 millones, la mayor parte en el Aeropuerto de Lleida-Alguaire, el primero impulsado por la Generalitat. En atención primaria de salud, Gisa impulsará obras por 38,55 millones.

Gisa espera facturar 129,22 millones este año (+2,89%) y 134,43 millones en 2008. La empresa cerrará 2007 con una deuda global de 898,02 millones de euros. De estos, 637,06 millones corresponden a deudas con entidades financieras.

L'ESQUITX

Les despeses, cap a Barcelona

S'acaben de presentar els pressupostos de l'any 2008 de la Generalitat, amb xifres que serveixen per que des de fora de Barcelona es critiqui la despesa per territori. La primera data agreujadora: el Barcelonès rebra un 37,09% de les inversions directament atribuïbles a l'àmbit català (1.400 milions d'euros) per una població que representa el 31,91%. La segona, que matitza a la darrera: quan tenim en compte l'àmbit metropolità (Barcelonès, Garraf, els dos vallesos, Baix Llobregat i Maresme), les inversions sumaran el 59,26% del total, per una població del 66,5%. El Priorat (hi viuen 9.796 persones), per exemple, serà la comarca que menys inversió directe rebí dels pressupostos catalans (1,9 milions d'euros). Sort del vi.

El repartiment de la bossa comuna fa pensar en les conegudes reclamacions que Catalunya fa a la resta de l'Estat per que s'inverteixi d'acord amb paràmetres justos. L'Estatut va fixar que les inversions a Catalunya representarien el percentatge del PIB de la nostra comunitat en el conjunt espanyol. L'Estatut d'Andalusia va preferir que se'ls mesurés per la població. En qualsevol cas, tots volen allò que més els beneficia. Sempre he defensat que aquesta solució fixa no m'agrada per un efecte distorsionador. Primer, perquè poden haver anys on Catalunya necessiti el 30%. I segon, perquè és un sistema que només serveix per exacerbar les "guerres" de territoris.

I sinó, pensem-ho per casa nostra. Catalunya és un país eminentment centralista i mal planificat. En tots els sentits. Més de dues tercers parts de la seva població viu en un àrea molt estreta, en poc més de 3.200 kilòmetres quadrats de superfície, un 10% del total! Això ha afectat per bo i per dolent tot el desenvolupament econòmic i demogràfic. Pensem en les infraestructures: si la capital administrativa (com passa en molts estats federals, on n'és una població petita) fos, per posar un exemple, Tàrraga i no Barcelona, es podrien fer carreteres, trens i aeroports a 360 graus del centre de la capital de l'Urgell. Seria molt fàcil. No hi hauria rellues que superar i gens de mar.

Ens hauríem de posar tots a debatre sobre si hem de diversificar el pes d'aquest centralisme extraordinari, molt més potent del que representa Madrid en l'Estat, i valorar-ne els seus efectes. No seria estrany que un dia d'aquests les comarques demanessin també el seu estatut dins de Catalunya, especificant clarament les inversions per no ser discriminades. Alguna, fins i tot, es pot atrevir a preguntar per les balances fiscals. És la gràcia de portar alguns exemples als extrems. Però els extrems, de vegades, també són didàctics i fructífers.

Martí Saballs Pons
Subdirector de EXPANSIÓN

Presupuesto de Gisa en 2008

En millones de euros

Concepto	Presupuesto
Remuneración del personal	14,57
Gastos corrientes de bienes y servicios	114,71
Gastos financieros	1,35
Transferencias corrientes	0
Operaciones corrientes	130,63
Inversiones reales	886,32
Transferencias de capital	0
Operaciones de capital	886,32
Operaciones no financieras	1.016,96
Operaciones financieras	84,81
Presupuesto total	1.101,77

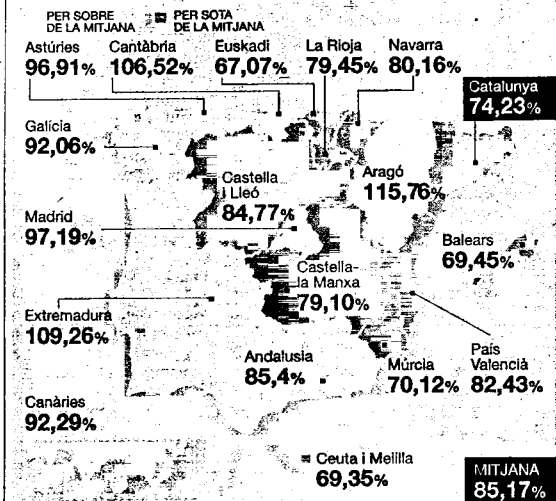
Fuente: Generalitat de Catalunya

Les infraestructures catalanes ► El pacte Solbes-Castells

Pàgines 24 i 25 ►►►

PERCENTATGE D'EXECUCIÓ DE LA INVERSIÓ DE L'ESTAT EN INFRAESTRUCTURES

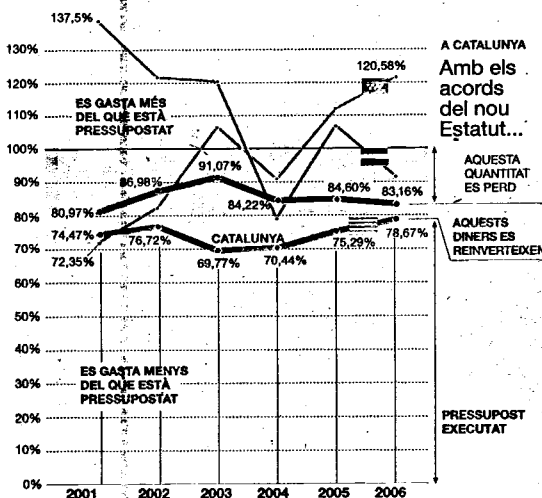
MITJANA DEL PRESSUPOST EXECUTAT ENTRE EL 2001 I EL 2006



Font: Anuari del Ministeri de Foment i Pressupostos Generals de l'Estat

COMPARACIÓ DE L'EXECUCIÓ PRESSUPOSTÀRIA

--- EXTREMADURA --- MADRID --- CATALUNYA --- MITJANA DE L'ESTAT

A CATALUNYA
Amb els
acords
del nou
Estatut...AQUESTA
QUANTITAT
ES PERDAQUESTS
DINERS ES
REINVERTEIXENPRESSUPOST
EXECUTAT

EL PERIÓDICO

Catalunya necessita que Foment inverteixi a totes les autonomies

● La Generalitat salvarà més inversions com més se n'executin de mitjana a Espanya

● La Comunitat de Madrid va obtenir el 2006 una inversió del 120% del pressupost

MANEL MANCHÓN
BARCELONA

Hi haurà més recursos en infraestructures per a Catalunya, però ¿arribaran en la seva totalitat? El Govern de la Generalitat considera que el pacte entre el conseller d'Economia, Antoni Castells, i el ministre d'Economia, Pedro Solbes, sobre les inversions de l'Estat a Catalunya, que desenvolupa l'Estatut, ha de marcar un pas definitiu per desenvolupar les infraestructures, la gran qüestió que centra ara l'agenda política catalana. Però aquest acord no garanteix que el Govern central inverteixi la integritat de les inversions pressupostades cada any.

En molt pocs pressupostos del món s'acaba liquidant el 100%, però la idea que, fins i tot molts polítics van creure, és que la Generalitat po-

dria recuperar la diferència entre el que pressuposta el Govern central i el que gasta al final de l'any. No serà així. L'acord el que garanteix és que la Generalitat recuperarà la diferència entre el que s'hagi invertit a Catalunya i la mitjana d'execució de totes les autonomies. La paradoxa, per tant, és que a Catalunya li interessa en gran manera que Foment liquidï els seus pressupostos a totes les comunitats en un percentatge que s'acosti tant com sigui possible al 100%.

La inversió pressupostada el 2006, l'últim any del qual es té la liquidació, va ser de 2.487 milions d'euros, però se'n van executar 1.957 milions, el 78,7%, el percentatge més alt, en qualsevol cas, dels últims cinc anys. La qüestió se centra en la quantitat real que l'Executiu central destina a cada comunitat. I a Catalu-



►► Solbes i Castells, el dia 17 de setembre a Madrid.

nya, la liquidació —obra realitzada— acostuma a ser d'uns deu punts per sota de la mitjana autonòmica. Si es prenguessi el model de l'any 2006, a Catalunya no haurien arribat, per

tant, 416 milions d'euros. I hauria recuperat, gràcies a l'acord Solbes-Castells, sobre la mitjana d'execució autonòmica, 133 milions que haurien passat al següent pressupost.

Però en altres anys, com el 2003, en el qual la distància entre el que va ser executat a Catalunya (69,77%) i la mitjana autonòmica (91,07%) va ser molt gran, la partida que Catalunya hauria pogut recuperar hauria estat de 469 milions d'euros. I en els últims cinc anys, des de l'any 2001, la mitjana d'aquesta xifra recuperable hauria arribat als 226 milions d'euros.

D'aquesta manera, si la mitjana de la inversió executada a Catalunya ha estat en els últims anys del 74,2% i la del conjunt d'Espanya ha estat del 85,2%, després del pacte Solbes-Castells l'Estat haurà de compensar la Generalitat amb aquesta diferència, d'11 punts, però no sobre el 100% del que s'havia pressupostat. L'acord desenvolupa l'Estatut, que assenyalava que les inversions de l'Estat a Catalunya s'havien d'ajustar al pes del PIB català en el conjunt d'Espanya, el 18,8% i pren el 2007 com el primer any de partida. El Govern català hauria de rebre en els pròxims set anys, el termini que fixa l'Estatut per compensar el dèficit històric en inversions, uns 34.486 milions d'euros.

EL CAS DE MADRID / Totes les precaucions, no obstant, són poques quan es coneix la liquidació en cada comunitat durant els últims anys. A Madrid s'ha arribat a liquidar fins al 120,5% del pressupost. Va ser el 2006, amb un Govern del PSOE, però en altres anys, com el 2003 o el 2005, l'execució del que havia estat pressupostat va arribar al 105,90% i al 111,34% respectivament. Fonts conexes del sistema de Foment asseguren que es tracta, principalment, d'una qüestió política, perquè si es gasta més en una autonomia, acaba sent en perjudici d'una altra. En definitiva, amb el pressupost anual aprovat, Foment regula al seu lliure albir el cabal de la inversió en una o una altra direcció. Si dona recursos extres a Madrid per rematar una obra, es retira d'un altre projecte ja aprovat, en el qual demora l'execució aquell any.

Amb les garanties que va introduir Castells en l'acord amb Solbes, Catalunya no podrà rebre, per tant, una inversió inferior a la mitjana espanyola, un fet que s'ha produït de forma manifesta els últims anys. L'altra qüestió és que aquesta mitjana d'execució, que ara és del 85,2%, tampoc pot baixar de manera brusca i que s'haurà de comparar amb la dels dècades últimes anys. Amb això es desterra que el Govern central, amb un suposat i pervers objectiu de no invertir a Catalunya, reduís la mitjana d'inversió autonòmica. ■

Les infraestructures catalanes ▶ Els agents econòmics

Pàgines 24 i 25 <<>

La desídia política i la sensibilitat ecològica perjudiquen la inversió

○ La falta de tècnics del ministeri a Catalunya retarda l'execució d'obres

○ Les patronals també insten el Govern a desbloquejar projectes

MANEL MANCHÓN
BARCELONA

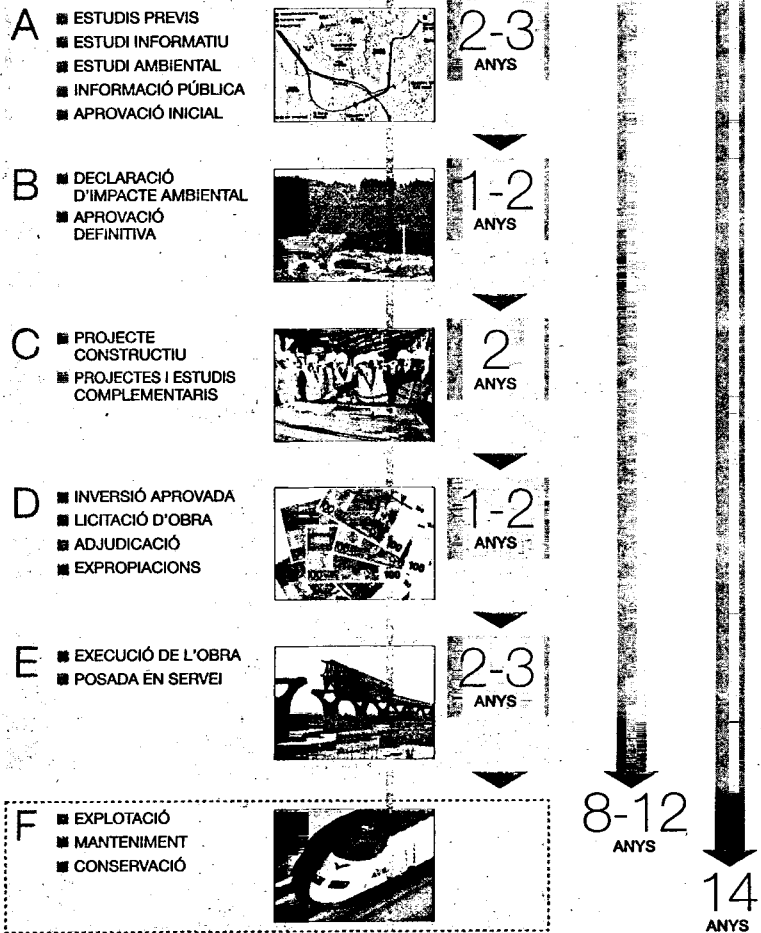
El problema és el seguiment de les inversions i l'atenció del personal de Foment sobre els diferents projectes en marxa. Aquesta asseveració la comparteixen les patronals i els experts que mostren la seva preocupació per la baixa execució de les inversions a Catalunya. El Departament d'Economia creu que existeixen diferents factors, des del poc personal de Foment destinat a Catalunya fins a la difícil orografia catalana. Però tots coincideixen que a Catalunya existeix «una conscienciació ambiental més gran», que alenteix, en ocasions, els projectes que estan finançats per l'Estat.

El president de la patronal Pimec, Josep González, considera que el Ministeri de Foment no té prou enginyers a Catalunya i que no realitza un seguiment adequat de les inversions. Tampoc s'oblida «dels problemes interns del Govern català» en al·lusió a obres com el Quart Cinturó, la connexió elèctrica amb França —encara que la decisió final depèn de l'Estat i del país veí—, o, en el seu moment, les reivindicacions de plataformes ecologistes que van complicar l'inici de les obres de la tercera pista de l'aeroport del Prat i que actualment es mantenen en tensió en relació amb els anteriors projectes. En moltes d'aquestes reivindicacions també hi participen alcaldes de CiU.

Ramon Tremosa, professor de Teoria Econòmica a la UB, destaca la falta de personal de Foment, però afegeix d'anticatalanisme dels governs d'Espanya, «siguin del PP o del PSOE». Tremosa situa com a exemple les inversions viàries a Tarragona, on les obres no s'han acabat i s'han de tornar a pressupostar. Sosté que a Madrid «hi ha enginyers de Foment per tot arreu, i veu «indolència» del Govern.

PRESSIÓ ECOLOGISTA / L'exconseller de Política Territorial i senador de CiU Pere Macias espera la resposta de Foment a les seves reiterades preguntes sobre tot el personal que hi ha destinat per part de Foment a les diferents autonomies. Macias considera que la baixa execució a Catalunya també és deu a una «consciència ambiental més gran» i a l'existència de més «zones urbanes que estan congegades».

PROCÉS DE REALITZACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES



Una abstenció que contribueix a blindar les inversions

» ICV ha decidit no bloquejar els comptes de l'Estat per al 2008 a l'aconseguir el que entén com un «blindatge» de l'acord entre Solbes i Castells. El mateix Ministeri d'Economia assegura que s'ha d'intentar «incorporar» a la llei el pacte entre el Govern i la Generalitat. La idea és que es faci una transferència de capital a la Generalitat al, passats dos anys, el Govern central no presuposta una altra vegada el que no es liquidi l'any anterior. La presidenta de Madrid, Esperanza Aguirre, comenta que es viola la Constitució.

Amb l'acord Solbes-Castells ja en vigor, Catalunya té pressupostada una inversió pel 2008 de 4.365 milions d'euros. El 2007 el pressupost ha estat de 4.021 milions, encara que inicialment va ser de 3.195 milions. Amb el pacte, que revisava el concepte d'infraestructures després del primer any d'aplicació de l'Estatut, el Govern central hi va afegir 826 milions. Aquesta diferència s'invertirà al llarg dels dos pròxims anys.

FALLEN LES CARRETERES / Macias creu que aquesta vegada la liquidació de 2007 arribarà a un percentatge molt elevat, en gran part per la inversió a l'AVE, amb el propòsit que arribi a Barcelona. El problema central a Foment, per Macias, està en les inversions en carreteres, on l'execució sempre és baixa. En canvi, amb

les grans obres en marxa, com la tercera pista de l'aeroport, l'execució «es pot acostar al 100%».

La Cambra de Comerç de Barcelona demana una implicació més gran de la Generalitat. En el seu últim informe reclama que l'Executiu de José Montilla «agilitzi la tramitació dels projectes ja planificats i la constitució urgent de la comissió d'infraestructures en el si de la comissió bilateral Estat-Generalitat», que ha de dibuixar tots els projectes a llarg termini per poder aprofitar les noves inversions. I la patronal Foment considera que el gran problema és «la capacitat de gestió» i també la falta de «previsió» que Salvador Guillermo, director d'estudis de la patronal, exemplifica amb el retard en les obres dels accessos viaris i ferroviaris al port i a l'aeroport de Barcelona.

en marxa

PROJECTES COMPARTITS

ENTRE FOMENT I LA GENERALITAT HI HA OBRES EN MARXA ALS FERROCARRILS I CARRETERES PER UN COST DE 6.803 MILIONS D'EUROS. EL PRESIDENT JOSÉ MONTILLA VA ENCARREGAR A FINAL DE L'ESTIU AL CONSELLER JOAQUIM NADAL UN MAPA AMB TOTES LES OBRES EN MARXA. EL PROCÉS ENTRE UN PROJECTE I LA SEVA EXECUCIÓ ÉS LENT I POT DURAR ENTRE 8 I 12 ANYS. L'AVE A BARCELONA ES VA PROJECTAR EL 1993.

ACCESSOS AL PORT

Les patronals es queixen d'alguns projectes que segueixen sense concretar-se. Els que més preocupen són els accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona. Així ho van fer saber els representants de la societat civil catalana en un dinar a Madrid amb la ministra de Foment fa una mica més d'un mes. El vial d'accés per a camions al port, per exemple, ja té declaració d'impacte ambiental, amb un pressupost de 80 milions d'euros. L'accés ferroviari, també amb la declaració ambiental en procés, té un pressupost de 316,5 milions d'euros.

ACCESSOS A L'AEROPORT

L'accés ferroviari a l'aeroport és una qüestió que resulta del tot crucial per als agents econòmics. L'estat actual és de projecte constructiu i té un pressupost de 166 milions d'euros.

QUART CINTURÓ

Una de les reiterades demandes és el Quart Cinturó, que ha provocat divisions en el tripartit. És responsabilitat de Foment, que té en marxa el tram entre Abrera (Baix Llobregat) i Terrassa (Vallès Occidental) per 230 milions d'euros.

N-340

El desdoblament de la N-340 és una de les inversions que més s'han reclamat. Foment destina 168,7 milions d'euros al tram entre Vandellòs i Vila-seca. Però falten tres trams, més costosos, que estan o en fase d'estudi informatiu o en procés de declaració d'impacte ambiental.

EIX TRANSVERSAL

En aquest cas es tracta d'una inversió de la Generalitat. Falta per iniciar el seu desdoblament, decidit pel Govern que presideix José Montilla, amb una quantia de 708,3 milions d'euros, la obra més important licitada per la Generalitat.

EL PERIÓDICO

La patronal de la construcción afirma que el sector crecerá este año un 4,5%

► El sector de la construcción crecerá alrededor del 4,5% en el 2007, casi un punto más por encima del crecimiento estimado para el conjunto de la economía española, según la patronal de las grandes constructoras Seopan. Para la agrupación de empresas, el sector "goza de muy buena salud", aunque reconoce que la actividad constructora está viviendo un cambio de ciclo. Aún así, éste se está produciendo con "extrema suavidad", por lo que Seopan descarta "tensiones a corto plazo". La patronal solicita a la Administración más esfuerzo en obra pública e insta a las diferentes administraciones que apuesten por la financiación de obras que combinen fondos públicos y privados. / Europa Press



6. ISLAS BALEARES

Tiene un millón de habitantes y 11 millones de visitantes anuales. La mayor parte de la costa balear, paraíso del turismo, está protegida desde hace décadas contra el urbanismo salvaje. Pero muchas zonas han sucumbido ya a los hoteles, piscinas y urbanizaciones levantadas en primera línea de playa.



Hotel Marqués de Palmer, enclavado en una esquina de la playa virgen de Es Trenc, en Mallorca. / TOLO RAMÓN

Paraíso y caos en la costa balear

El informe encargado por el Gobierno propone derribar media docena de hoteles en tres islas y trasladar dos puertos deportivos y varias urbanizaciones

ANDREU MANRESA
Palma de Mallorca

"Liberar" el litoral de Baleares y evitar su "privatización de hecho". Es la pretensión que la *Estrategia para la sostenibilidad de la costa* —Informe encargado por el Ministerio de Medio Ambiente— expresa en su capítulo dedicado al litoral insular, donde están los yacimientos del enorme negocio turístico de sol y playa y residencial. Medio siglo de éxito del turismo de masas y de élite, más el urbanismo salvaje reciente, han dejado su huella de hormigón sobre buena parte del paisaje costero. Pero la mayor parte del perfil insular, de 1.428 kilómetros, no ha sido

explotada: está casi intacta, a salvo del desarrollismo que dejó inaccesible, sin uso público, muchas decenas de kilómetros.

La naturaleza en su esplendor mediterráneo queda a tramos interrumpida por barreras de construcciones: casas y hoteles con piscinas sobre el mar, instalaciones cimentadas en las playas y puertos deportivos que reducen los arenales, un repetido catálogo de destrozos. Esta frágil dualidad paraíso-caos está retratada en el análisis de Medio Ambiente, que incluye propuestas de actuación para resolver el desajustado urbanístico.

Los expertos y el Gobierno plantean un ambicioso programa de máximos a largo plazo:

reubicar la central eléctrica de Endesa de Mallorca, privatizar el puerto de una base militar de Hidros de Pollença, derribar media docena de hoteles en tres islas o reubicar dos puertos deportivos y varias urbanizaciones ahora en zonas naturales.

La cirugía reparadora para lograr que se aplique la Ley de Costas —que prohíbe construir en primera línea de playa— está zurdida en cientos de medidas que podrían tener un alto coste económico y político. En los puntos negros, saturados, se proponen derribos para poner fin a los tramos ciegos de costa privatizada, las agresiones de chiringuitos playeros, chalés irregulares, piletas y terrazas que besan

el mar y hoteles que obstruyen cauces agravando la situación de zonas inundables.

El riesgo de inundación por lluvias intensas es una problemática "de carácter severo" en calas ocupadas por edificios turísticos en Es Corso, cala Mariscal, Portopetro, cala Llombards, cala Murada, calas de Mallorca, Portocristo, Caló de Es Torrent de Ibiza, y en diferentes puntos de la bahía de Palma. Las marinas artificiales y los puertos deportivos han dejado el litoral "completamente hormigonado", según el informe.

La piqueta podría actuar en el hotel Cala en Fonoll de Puerto Andratx; en Menorca se estudiará la "reubicación" del agresivo

hotel Cala Galdana, que durante el franquismo fue calificado de "barbaridad" por el entonces ministro Manuel Fraga. Otros dos hoteles de Son Bou de Menorca pueden ser escombros "por su gran impacto". En Ibiza se ha puesto la cruz en el hotel de Cala Molí y se rescatará la concesión del hotel Es Torrent en Cala Es Torrent y del Alocs de Es Figueras.

En Cala Tirant, en Menorca, se plantea el derribo a largo plazo de un complejo ilegal en franja costera. En Soller y en Pollença hay dos hoteles que el plan de Mallorca fija para demoler. Uno de ellos, el don Pedro de Cala Sant Vicenç, fue valorado por el dueño en 24 millones.

Plan contra el urbanismo salvaje en la costa de Baleares

- Adquisición de franjas de seis metros en decenas de kilómetros del litoral.
- Compra de una banda de 500 metros en zonas de la costa sin construir, en suelo rústico y aún protegido.

POLLENÇA

- Recuperar la zona portuaria.

SA CALOBRA

- Demolición de un solarium en zona de dominio público.

BAHÍA DE ALCUDIA

- Reubicación de la central térmica de Endesa.
- Reubicar la urbanización Club Pollentia y quitar la vía litoral.
- Eliminar las casas y piscinas en los terrenos ganados al mar y puerto deportivo.
- Aportes de arena y regeneración humedales.

PUERTO ANDRATX

- Derribo del hotel Cala, en Fonoll.

CAMP DE MAR (ANDRATX)

- Demolición chiringuito isleto, igual que en otras cinco calas.

CALA TIRANT

- A largo plazo, derribo del complejo ilegal en la franja costera.

BAHÍA FORNELLS

- Desplazamiento de edificios y eliminación de otros en Ses Salines.

PORT ADDAIA Y ARENAL DES CASTELL

- Reubicación de edificios.

CIUTADELLA

- Compra de terrenos para protección y sendero.
- Eliminación de cerramientos y piscinas que cortan el paso.

Port Addaia y Arenas des Castell

- Reubicación de edificios.

Menorca

- Reubicación de edificios.

Cala Galdana

- Estudiar la reubicación del hotel de la playa y otros dos en Son Bou por su gran impacto.

MAHÓN

- Eliminación de edificios en dominio público en Sant Esteve, costado norte y Sa Mesquida.

ES GRAU

- Derribo de un edificio en zona protegida.

IBIZA

- Eliminar las viviendas residenciales en el interior puerto deportivo de Ibiza.
- Demoler las terrazas y piscinas del hotel El Greco, en Es Portitxol.
- Demoler el hotel Cala Molí, que obstruye el cauce de un torrente.
- Eliminar la piscina del hotel San Diego, en Es Caló Sant Antoni.
- Rescate de la concesión para el derribo del hotel Es Torrent, en Cala Es Torrent.
- Acciones preventivas sobre el impacto del cambio climático en edificios de Talamana, Puerto de Ibiza y Playa d'en Bossa.

BAHÍA DE PALMA

- Cuatro playas de 28 están privatizadas por hoteles.
- Reubicar el club náutico Palmanova.
- Reformar el puerto deportivo S'Arenal, que reduce la playa de Palma.
- Demolición de piscinas y terrazas en hoteles de Cala Viñas, Es Carregador y Palma Nova.
- Retirar construcciones de primera línea en la franja costera para liberar la fachada marítima.

ES TRENC

- Eliminar chiringuitos, regenerar dunas y restaurar búnker.

CAP SALINES

- Incluir en la zona de deslinde dos lagunas florales en Sa Vall.

BALEARES

Población	1.001.062
Costa (kilómetros)	1.428
Urbanización del primer kilómetro de costa	5,3%
Porcentaje deslindado (tercer trimestre de 2007)	77,0%

FORMENTERA

- Recuperar la zona de dominio en el complejo hotelero Maryland.

las islas, el retroceso del límite de la orilla, en 50 años, podría ser de entre siete y 13 metros. La subida del mar de hasta 15 centímetros en medio siglo afectaría a grandes playas de Mallorca, como la emblemática playa virgen de Es Trenc o las de Palma, Alcúdia-Muro, Talamanca, d'en Bossa en Ibiza y los largos arenales protegidos de Formentera.

Los bañistas también impactan. En decenas de playas se dan ocupaciones de la arena de menos de cinco metros cuadrados por persona, cuando la recomen-

El riesgo de inundación es "severo" en algunas calas ocupadas

El plan quiere evitar la "privatización de hecho" de la Costa de los Pinos

dación está entre siete y 12 metros por usuario. Se ve necesario revisar la capacidad de acogida: ya se detectan "colapsos" por la presión "humana alarmante".

El lado intacto de las islas Baleares quedó sin explotación urbanística porque en democracia las instituciones impulsadas por los ecologistas dictaron leyes de preservación en los escenarios más interesantes y vírgenes. Sa Dragonera y Cabrera, Es Grau, Ses Salines de Ibiza y Formentera son parques naturales, y más de un tercio de Baleares está blindado: no es edificable.

Además, las baterías costeras del Ejército, y los terratenientes con su renuencia a fragmentar y capitalizar su patrimonio, dejaron decenas de kilómetros vírgenes: es el caso de las extraordinarias playas naturales y latifundios sin urbanizar —protegidos por ley— de los nobles Squella, Oliver, Torresaura y otros, en Menorca, y de la familia March en Mallorca. Eso sí, la necesidad de hacer accesible por caminos públicos la costa y las calas también les afecta a ellos.

EL PAÍS.COM

► **Fotogalería.** Vea otras imágenes de la urbanización irregular de playas y calas en la costa balear

Las islas generan mucha renta privada y pública. Tienen más de 360 playas, un millón de habitantes y once millones de turistas al año. En el corazón turístico de Baleares, la bahía palmesa, hay tramos que suman 17 de los 62 kilómetros de litoral en los que no es posible acceder a la costa. Existen 14 kilómetros con vallas y piscinas que impiden el paso. Cuatro de las 28 playas de la bahía no tienen acceso debido a la ocupación por hoteles, en s'Hostalet, Costa d'en Blanes, Cala Viñas y Bendinat. El plan propone derribos.

Una acción a largo plazo plantea también cambiar de lugar o modificar puertos deportivos (en Palmanova y S'Arenal) para

regenerar las playas.

La compra de una franja costera de 500 metros de terreno se indica para redundar en la protección de áreas rústicas y naturales, y, en las zonas urbanizadas, se deben recuperar servidumbres, recurriendo a expropiaciones si es preciso y liberalizando los viales en muchas urbanizaciones. El hotel club Pollentia se sacaría de la Albufera.

La medida común en todos los tramos costeros del archipiélago es la apertura de senderos para darles un uso público. Facilitar los accesos al mar, ahora oculto por los muros de la obsesión constructora, es un reiterado objetivo estratégico. Las urbanizaciones residenciales de lu-

jo de Formentor, Cosía de los Pinos, Mahón o Formentera no quedan exentos de ese proyecto de apertura al tránsito.

En el caso de la exclusiva Costa de los Pinos, un enclave donde disfrutaban de mansión las familias de Pedro J. Ramírez, Ana García Obregón o Carlos Sáinz, el documento de Medio Ambiente proclama la exigencia de restaurar los "usos comunes" y evitar "la privatización de hecho" de la costa. Para ello se, liberará la servidumbre de tránsito eliminando los obstáculos existentes y garantizando la accesibilidad a cualquier tramo del litoral.

Delante de las casas se hará un sendero y "se expropiará la banda de seis metros de ancho,

generalmente ocupada por piscinas y excepcionalmente por alguna nuda edificación". Se revisarán las concesiones que impiden el acceso y se eliminarán las piscinas y solarium en dominio público. "Se han de recuperar para uso público las terrazas y jardines de uso privado", dice el informe. Salvar lo que queda del paraiso es el reto que plantea Medio Ambiente. El plan de actuaciones busca "abortar que se repitan los errores del pasado" y dar valor a las zonas vírgenes para que "sean ejemplo para la atracción del turismo de calidad".

El posible impacto "de forma crítica" del cambio climático en las playas es otra variante contemplada detalladamente. En

Fuente: elaboración propia.

EL PAÍS

Sants patirà obres fins a l'any 2012

■ Quan el túnel del TGV estigui enllestit, el barri tindrà encara pendent el cobriment de les vies ■ L'estació s'ampliarà i doblarà la superfície ■ La parada de metro de Mercat Nou no es reobrirà fins d'aquí a un any

Carles Sabaté
BARCELONA

Sants ha patit, pateix, i patirà les obres del TGV fins l'any 2012. Les vies de tren han estat una cicatriu històrica, però des de fa un any i mig la ferida s'ha reobert i sagna més que mai. Els carrers del nucli de Sants són els més afectats, i continuaran patint obres amb la cobertura de les vies. D'aquí a uns mesos, si s'enllesteix el túnel del Tren de Gran Velocitat (TGV) a l'Hospitalet, les obres de l'ens estatal ferroviari Adif se centraran al voltant de l'estació. També caldrà acabar el col·lector i el pas pel carrer Riera Blanca i refer l'estació de metro de Mercat Nou. Aquesta última obra correspon al govern català, i està en marxa des de l'estiu passat.

L'ampliació de l'estació implica dos anys d'obres. La cobertura i urbanització dels 700 metres de vies entre la plaça de Sants i Riera Blanca, que finança l'Ajuntament de Barcelona, esmerçarà dos anys més

d'obres, tot i que els pilars ja s'han aixecat. A banda, cal afegir-hi les tasques prèvies i les reurbanitzacions.

Les tres administracions (l'Estat, el govern i l'Ajuntament) hauran d'actuar, doncs, en un tram d'un quilòmetre de vies. Representants de les respectives empreses constructores públiques (Adif, Gisa i Bimsa) van explicar a les entitats del barri el futur solapament de les actuacions i els terminis d'actuacions: cinc anys més.

El president del Centre Social de Sants, Josep Maria Domingo, lamenta que "els carrers ja són un fangar quan plou i la perspectiva de patir cinc anys més d'obres consecutives és una autèntica creu".

El tram que actualment està més esbudellat, el carrer Antoni de Capmany, patirà les obres del calaix sobre les vies d'ample convencional, però ja no tindrà els camions i les màquines a tocar dels balcons, ja que les dues vies

de la banda de muntanya s'eliminaran.

La cobertura de les vies implica també la reurbanització del triangle dels tallers de Transports Metropolitans situat al cantó sud, prop de la masia okupada de Can Vies. Aquests tallers s'han traslladat i estan pendents de ser enderrocats, ja que l'espai delimitat pel carrer Burgos i les vies encara resta a l'espera d'alguns tràmits urbanístics.

Nova estació

L'obra més espectacular es farà al voltant de l'estació. La nova Sants tindrà una superfície que doblarà l'actual. L'ampliació es farà prenent espai a la plaça Peiró i a la dels Països Catalans per un igual.

El vessant nord de la plaça acollirà la nova estació d'autobusos, que també haurà de buidar tot l'aparcament soterrat. Aquesta segona etapa de la reforma de l'estació —la primera ha de permetre acollir els combois del TGV— inclou l'aixecament d'oficines i altres serveis sobre l'actual edifici i al voltant de l'hotel. ■

Una data per a Rodalies

El Centre de Coordinació d'Operacions Ferroviàries (CECOF) es reuneix avui i s'espera que es posi una data al restabliment del servei de les línies C-2 sud, C-7 i C-10 de Rodalies, suspès des del 20 d'octubre passat a causa dels desperfectes causats per les obres del TGV a la plataforma. La decisió es prendrà un cop s'hagin estudiat els informes elaborats per les empreses que aquesta setmana han tre-

ballat sobre el terreny per avaluar i solucionar els problemes geològics que han aparegut entre Bellvitge i Sants.

Amb tot, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, apuntava ahir la possibilitat que la represa es faci de manera progressiva, és a dir, que comencin a circular primer els trens d'una línia i després es vagin incorporant les altres.

Viure en estat d'excepció

MOLÈSTIES • El soroll i la pols trasbalsen els veïns **TOT AIXECAT** • Caminar pel carrer o anar al mercat és una cursa d'obstacles

Mireia Rourera
BARCELONA

Ja fa molts mesos que els veïns del carrer Antoni de Capmany, paral·lel a les vies de tren que entren a l'estació de Sants, no poden ni obrir les finestres de casa seva. "Ara rai que comença a fer fred!", diu una de les afectades, i explica que aquest estiu molts dies que haurien obert amb molt de gust perquè passés aire fresc no ho van poder fer. No només per evitar el soroll infernal, sinó també per la pols, un mal "col·lateral" del qual ningú parla però que té fastiguejades moltes mestresses de casa.

La Sílvia i la Maria del Carmen, per exemple, que viuen una al carrer Antoni de Capmany i l'altra al carrer Tinent Flomesta i que tenen balcons baixos que donen directament sobre les obres, no dubten a ensenyar-nos-els. "Ho veu?", pregunten passant un dit per la barana i retirant-lo tot brut. "Ja sense obrir la finestra tenim pols a tot arreu, ara imagini's que obrim... això és un escàndol", es lamenten. Però saben que

hauran d'aguantar això i més durant encara uns quants anys. Després hi ha el tema del soroll, que crispa els nervis dia i nit i porta desenes de persones a gastar-se part del sou en pastilles per poder dormir.

Però les obres del TGV no només molesten dins de les cases. També fora. Quan plou tot queda enfangat i molts carrers han quedat tallats per passar a l'altre cantó de la graella de vies, cosa que obliga a passar per passadissos foscos que no vénen gens de gust. Anar al mercat, per exemple, és una altra cursa d'obstacles, sobretot si es va amb el carret d'anar a comprar. L'estació de metro de Mercat Nou està tancada i el pas soterrat del carrer Riera de Tena, per als que vénen del barri de la Bordeta, també. Tot això afecta la vida diària d'aquests veïns i també la dels comerciants del mercat, que veuen com disminueixen les vendes. Als que tenen les parades de roba a fora, a més, se'ls embruta el gènere. Els camions, les grues, les cubes i els tractors col·lapsen els carrers i desenes d'obriers amb les armilles fluorescents han canviat la fessió del barri. ■