RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data:16-11-2007

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

INFRAESTRUCTURAS

EMILIO NARANJO / EFE

Ministra viajera. Magdalena Álvarez realizó ayer el primer recorrido completo de la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid, que el Gobierno espera inaugurar el 22 de diciembre y poner en servicio un día después. "Hemos cumplido una vez más con nuestro compromiso adquirido con los ciudadanos", dijo ufana la ministra de Fomento. "Descarto cualquier tipo de motivo para pensar que se va a poner el tren en funcionamiento sin seguridad o sin las pruebas suficientes", añadió Magdalena Álvarez

Fomento niega "riesgo inminente"

El Gobierno pide a la Audiencia que siga el estudio informativo del AVE junto a la Sagrada Família

JOSÉ MARÍA BRUNET
Madrid

El Ministerio de Fomento tiene claro que vale la pena seguir adelante con la idea de que el trazado del AVE pase junto a la Sagrada Família. Por ello, pide a la Audiencia Nacional que no paralice los estudios que se están realizando para llevar a cabo la obra en las mejores condiciones porque no hay "riesgo inminente". La petición se incluye en las alegaciones que Fomento ha remitido a la sala de lo contencioso-administrativo en relación con la solicitud del patronato de la Sagrada Família para que se adopte la medida cautelar de detener el proyecto en bien de la seguridad del templo.

En coherencia con esta postura, el propio presidente del Gobierno, José L. Rodríguez Zapatero, expuso ayer en una entrevista en el programa de Andreu Buenafuente que es consciente de que el asunto es "muy delicado" porque existe "una sensibilidad importante" en torno a las garantías de que la obra del AVE no perjudicará a la Sagrada Família. Zapatero, tras asegurar que la alta velocidad llegará a Sants "más pronto de lo que algunos se imaginan", dijo que se van a tomar "todas las precauciones" para que la obra del túnel hasta Sagrera tenga la máxima seguridad. Las alegaciones de Fomento también recalcan la importancia de este factor.

El Gobierno sostiene en estas alegaciones que no tendría el menor sentido paralizar ahora los estudios sobre dicho trazado urbano, porque aún no se ha llegado a la fase de ejecución, y por tanto no se puede producir daño alguno a la Sagrada Família y su entorno. Las observaciones formuladas niegan, en este sentido, que pueda argumentarse, como hacían los demandantes, que existe un "riesgo inminente de un perjuicio irreparable" sobre el templo.

LA APUESTA

Zapatero defiende el túnel y dice que el AVE llegará "antes de lo que imaginan"

DISCREPANCIA

Fomento expresa una "disconformidad absoluta" con los gestores del templo

Las medidas cautelares, en cambio, están para eso, para que los órganos judiciales puedan parar la ejecución de un acto u obra cuya realización pudiese significar daños irreversibles sobre un bien o un interés susceptible de tutela y protección. En este caso, la cuestión de fondo es el trazado definitivo del AVE, pero mientras esta cuestión no esté resuelta, el patronato de la Sagrada Família pidió las medidas cautelares movido por el deseo de que la posible ejecución de los proyectos sobre el recorrido urbano del tren no lleguen a generar problemas que luego ya no se esté a tiempo de reparar. Las cautelares, en suma, son medidas provisionales, pero esenciales para evitar que la resolución de un conflicto llegue tarde, cuando ya esté hecho el daño.

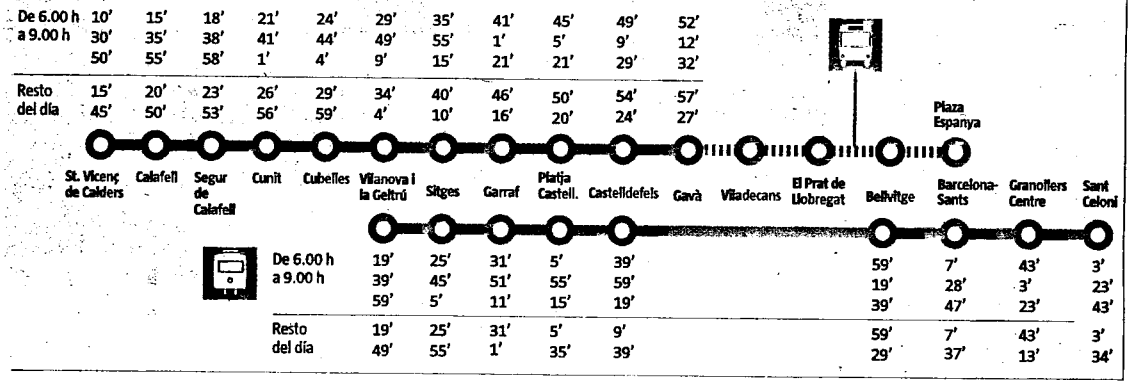
Pero en este caso el Ministerio de Fomento considera que no podría suceder tal cosa porque el acto recurrido es la aprobación de estudios informativos que en sí mismos no pueden producir perjuicios a la Sagrada Família. El Gobierno expone en este sentido "con rotundidad" que el hecho de seguir con los proyectos no entraña riesgos porque requieren "un posterior desarrollo para poder ejecutarse".

Fomento añade que la tramitación de este expediente ha sido muy "minuciosa y escrupulosa", y "plenamente respetuosa con la legalidad vigente". Por ello expone su "disconformidad absoluta" con la tesis de que exista "un riesgo inminente" para la Sagrada Família. Fomento añade que en la fase actual del proyecto carece de sentido parar los estudios porque no implican "la ejecución material de la obra", supeditada a "trámites posteriores". El Gobierno estima que se piden estas cautelares porque lo que se cuestiona es el asunto de fondo, el trazado, no los estudios previos.●

Sólo tres trenes cada hora punta del Garraf a Barcelona

Las dos maneras de viajar en la línea C2 sur hacia Sants

Las cifras son los minutos de cada hora de paso del tren



FUENTE: Renfe

LA VANGUARDIA

Los beneficiados por este plan ferroviario ganarán un mínimo de 20 minutos, pero perderán comodidad

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

Una operación delicada. Así calificó ayer Miguel Ángel Remacha, director de cercanías, el dispositivo de transporte que se iniciará mañana, aunque la gran prueba será el lunes, con la reanudación del servicio en la C2 sur, la línea del Garraf, en vía única en casi tres kilómetros (Bellvitge-Sants) y de forma parcial. Tres trenes en hora punta y por sentido –cada 20 minutos, de 6 a 9–, y dos el resto del día –uno cada 30 minutos–, cubrirán el trayecto con paradas en Vilanova, Sitges, Garraf, Playa Castelldefels, Castelldefels, Bellvitge y Sants. En total cerca de 40 trenes diarios, menos de una tercera parte de lo que era habitual.

Si bien para el resto del trazado sigue vigente el plan de autobuses, centralizado en Gavà y la plaza Espanya de Barcelona, alrededor de 50.000 usuarios (57% del total) se beneficiarán de la nueva oferta ferroviaria *directa*. Esto les permitirá ganar un mínimo de 20 minutos en relación con estas últimas semanas, pero deberán soportar una más que previsible sobreocupación de los vagones. Por esta razón, los convoyes que se utilizarán serán los de máxima capacidad, de doble composición y vehículos de dos pisos, con capacidad para 1.500 personas, de las que al menos 500 viajarán de pie.

La cuestión de la comodidad es el argumento que esgrimió Remacha para intentar disuadir a todos aquellos usuarios de paradas sin tren hasta Barcelona para que no transborden en las seis estaciones donde sí hay parada. Un caso práctico: un viajero sube en Sant Vicenç de Calders y se baja en Vilanova para enlazar hasta Sants sin coger el autobús en Gavà. El responsable de cercanías subrayó que situaciones de este tipo las han valorado al hacer los cálculos de clientes. En estos cálculos han supuesto que el 51% de la demanda se distribuye en las cinco estaciones entre Vilanova y Castelldefels. El otro 7% corresponde a Bellvitge, donde el estacionamiento es obligado al pasarse a vía única.

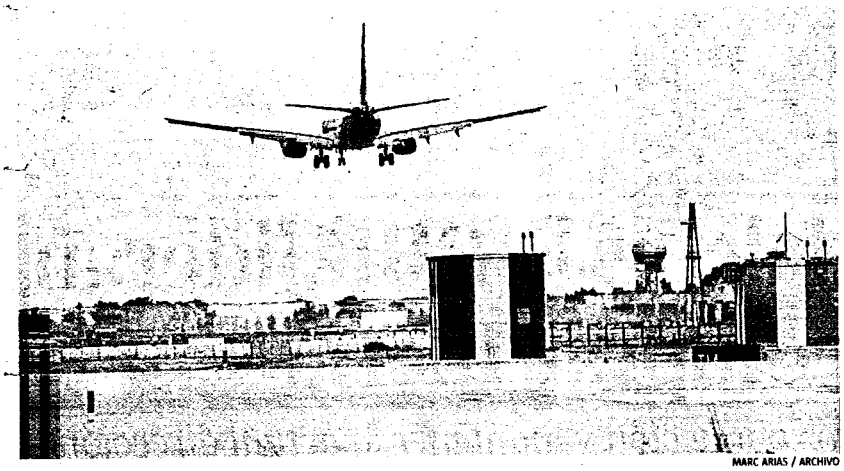
La cobertura del resto de estaciones hasta Gavà, o desde Gavà, se hará con trenes con capacidad para 1.200 personas, de los que la mitad se sentarán. Perderán tiempo y transbordarán al autobús –se mantienen los 300 vehículos–, pero les auguran un trayecto mucho más cómodo. Remacha pidió colaboración ciudadana, en el sentido de que los viajeros que no vayan a llegar hasta Barcelona no utilicen los convoyes que van a Sants y que luego continúan por la C2 norte.

Además del trayecto Sant Vicenç de Calders-Gavà, y luego por carretera, el operativo mantiene el servicio alternativo directo en autobús desde Gavà, Viladecans y El Prat hasta Barcelona. También sigue la conexión viaria entre Bellvitge –donde se podrá enlazar con el metro–, El Prat, Viladecans y Gavà. Renfe reforzará los equipos de información y atención a los usuarios para la implantación de esta innovación, de la que quedan ajenas la línea al aeropuerto (por carretera desde las estaciones de Sants y França) y la C7, con inicio y final en Sant Andreu Arenal y no en l'Hospitalet.

La compañía crea un dispositivo especial para minimizar cualquier incidencia en la vía única

Sin embargo, el esfuerzo extra de la compañía incluye un dispositivo especial para minimizar cualquier incidencia que se produzca en la vía única. Por esta razón, en cada unidad viajará un mecánico para dar una respuesta inmediata, habrá más especialistas en las estaciones, la máquina diésel remolcadora estará en la zona y habrá un tren de doble composición vacío y con maquinista en Castelldefels listo para sustituir al que averíe. Y en Sants se dispondrá de parte de la flota de autobuses para facilitar la evacuación si es necesario.●

Grandes movimientos en el sector aéreo



MARC ARIAS / ARCHIVO

Un avión aterriza en el aeropuerto de Barcelona

Nadal desiste de gestionar El Prat en esta legislatura

Las negociaciones con el Gobierno están atascadas

LALO AGUSTINA
Barcelona

Manel Nadal, secretario general de Mobilitat de la Generalitat, reconoció ayer que la participación de Catalunya –ya sean sus poderes públicos, instituciones o entidades privadas– en la gestión del aeropuerto de El Prat no se concretará en esta legislatura. El año que más se ha debatido sobre esta infraestructura básica para el desarrollo económico de Catalunya, y en el que ha habido desde actos públicos de la sociedad civil hasta encendidos debates parlamentarios, no se traducirá en nada concreto por ahora.

Pero eso no es todo. En los meses que separan el momento actual de las elecciones generales de marzo, tampoco se esperan avances de ningún tipo en el otro gran objetivo en materia aeroportuaria marcado en la agenda del Govern: la cesión de competencias en la gestión de los aeropuertos de Girona, Reus y Sabadell.

La resistencia de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) a introducir cualquier cambio, junto con el hecho de que el Ministerio de Fomento tiene otras prioridades en estos momentos –como salvar de la mejor manera posible la grave crisis en la red de cercanías y en el AVE–, ha echado por tierra los planes de la Generalitat. Las promesas de José Luis Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno, de atender las demandas de Catalunya en materia aeroportuaria no se podrán cumplir en los próximos cuatro meses. No hay tiempo.

"Nosotros hemos planteado nuestras propuestas y nos hemos preparado para asumir los tres aeropuertos secundarios más importantes, así como para participar en la gestión de El Prat", explicó ayer Nadal tras un acto de Singapore Airlines en la Llotja de Mar de Barcelona.

Los traspasos de los aeropuertos de Sabadell, Girona y Reus quedan una vez más en el aire

En efecto, el pasado septiembre, la Generalitat anunció que acababa de crear una sociedad limitada para gestionar los aeropuertos competencia de la Generalitat, incluyendo, según se dijo entonces, "los que tenemos y los que tengamos que recibir".

Dos meses y medio después, todo sigue más o menos igual. "Hemos tenido conversaciones, seguiremos hablando, pero es muy probable que no lleguemos a buen puerto en esta legislatura", admitió ayer el alto cargo de la Generalitat en relación con los traspasos de los aeropuertos pequeños y la participación en la gestión del de Barcelona.

El Govern apuesta por un modelo en el que un consorcio con mayoría de capital público y una importante participación de la Generalitat gestione el aeropuerto de El Prat. Pese a la fuerte presión del Ejecutivo presidido por José Montilla, ni la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ni los máximos responsables de Aena han dado muestras de avanzar en este terreno.

El aeropuerto de El Prat, que este año crecerá en torno a otro 10% para lograr unos 33 millones de pasajeros, formará parte del debate político de las próximas elecciones. Frente a la propuesta de la Generalitat, CiU y el PP se inclinan por dar más protagonismo al sector privado. La solución, si se llega a alguna, no arribará antes de la próxima primavera.●

El 66% de ingresos de las constructoras procede ya de otras actividades

La deuda sigue creciendo y alcanza los 89.083 millones de enero a septiembre

ALESSIA PIERDOMENICO / REUTERS

Heathrow, el aeropuerto de Londres propiedad de Ferrovial

CONCHI LAFRAYA
Madrid

Los grandes grupos constructores españoles (Ferrovial, OHL, ACS, Acciona, Sacyr y FCC) son cada vez menos constructores pero también menos españoles. El peso del negocio propio de la edificación en obra civil (puentes, autopistas...) y residencial es cada vez menor. La causa, la impresionante diversificación geográfica y de actividad emprendida hace ahora dos años por los seis gigantes del ladrillo no tiene parangón.

Sólo un 34% de las ventas de los nueve primeros meses del año procede del negocio puro y duro constructor. Es decir, de los 48.763,5 millones de euros que facturaron entre enero y septiembre del 2007, sólo unos 17.000 millones procedían de esta área de negocio. Esta diversificación ha tomado diferente rumbo en cada compañía. Ferrovial, por ejemplo, lo ha hecho hacia el sector de la gestión aeroportuaria, con la compra del grupo británico BAA, que ha aportado 2.933,6 millones de euros a sus ventas en este periodo.

En ACS, presidida por Florentino Pérez, empieza a reflejarse la aportación de Fenosa, que se consolida por integración global. Esta constructora es cada vez más energética, ya que también posee un 12,4% de Iberdrola, aunque no consolida.

En el grupo que preside Luis del Rivero, que también controla el 20% de Repsol, las concesiones empiezan a ganar terreno a la división constructora, ya que representan un 33,3% por el negocio conjunto de Itinere y Europistas. La construcción ocupa la segunda posición (29%), seguida muy de cerca de los servicios, que suponen ya un 24% durante este periodo.

En Acciona, de la familia Entrecanales, la representación de la construcción civil aún es significativa, ya que supone un 55% de la facturación total. Es decir, en los nueve primeros meses del año aportó a las ventas 2.727 millones de los 4.937 millones globales de la cifra de ventas. Este grupo, que controla el 21% de Endesa, está haciendo elevadas inversiones en el sector eólico y disminuyendo su peso en el inmobiliario.

En FCC de Esther Koplowitz, la división de construcción aún representa un 46,4%, pero la cartera exterior empieza a ganar peso a las obras que se ejecutan en España. Mientras que OHL podría definirse como la más constructora, ya que en su balanza aún supone un 84% de la cifra de negocio. Este grupo empieza a mirar con fuerza al exterior y más aún al negocio de las concesiones, donde acaba de ganar un concurso en Brasil.

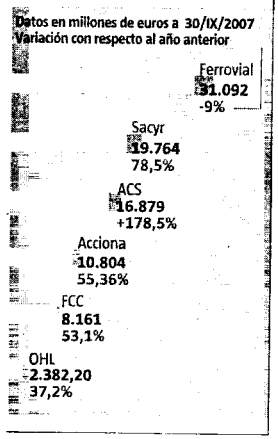
Esta diversificación en negocios y por áreas geográficas ha hecho que los seis grupos hayan tenido que endeudarse de forma notable durante los últimos años y esta ratio sigue en aumento.

Entre las seis suman una deuda neta de 89.083 millones, lo que representa un 36,62% más que los nueve primeros meses del año anterior. En ACS es donde más se ha incrementado esta ratio, un 178,5%. Este crecimiento responde a que también asume como propia la deuda de Fenosa, que asciende casi a 6.000 millones. Otro paquete procede de la compra del grupo alemán Hochtief (1.300 millones) y de sus incrementos adicionales del 5,2% en Iberdrola y del 5% en Fenosa durante este periodo. El resto es deuda corporativa del sector eólico y solar.

En Sacyr, la deuda neta ha subido un 78% por sus inversiones en Repsol y el grupo galo Eiffage. Este grupo constructor tratará de reducirla a través de la salida a bolsa de su filial Europistas en el 2008. Además, no descarta vender su paquete en Eiffage. FCC y OHL son las menos diversificadas, pero también las menos endeudadas.●

Los seis grupos constructores facturaron 48.763 millones en los nueve primeros meses

Las grandes del sector suman una deuda de 89.000 millones



FUENTE: Elaboración propia con datos de las compañías LV

S & P vigila a Bancaja y la CAM

■ La agencia de rating Standard & Poor's "vigila estrechamente" a las cajas valencianas Bancaja y CAM por su elevada exposición al sector inmobiliario. S & P señala que las dos entidades están presentes en cuatro de los negocios más arriesgados en la coyuntura actual, lo que podría debilitar la calidad de sus activos y perjudicar su balance. Entre los factores que más dañinos podrían resultar cita la financiación de compra de suelo, un negocio al que también están muy expuestos Ibercaja y el Banco Pastor.

La agencia añade que las cajas se comportarán peor que los bancos ante la desaceleración del mercado inmobiliario, especialmente aquellas de mediano y pequeño tamaño que no se han *confesado* ante estas empresas de calificación de riesgos.

COMPLEX HIVERNAL AL PIRINEU DE LLEIDA

La Vall Fosca inicia les obres de la futura estació d'esquí

Un helicòpter col·loca aquests dies els pilars per als nous remuntadors

Neix una plataforma cívica que s'oposa al model turístic del projecte d'Espui

Pallars Jussà

MARÍA JESÚS IBÁÑEZ
LA TORRE DE CABDELLA

La constructora Martinsa-Fadesa, promotora del complex turístic i urbanístic d'Espui, a la Torre de Cabdella, ha començat a instal·lar aquesta setmana l'estructura dels remuntadors que donaran servei a la futura estació d'esquí de la Vall Fosca, que s'estendrà pels vessants de la muntanya de Filià. La intenció de la companyia és obrir les pistes al públic la temporada 2009-2010, amb 30 quilòmetres esquiables inicialment.

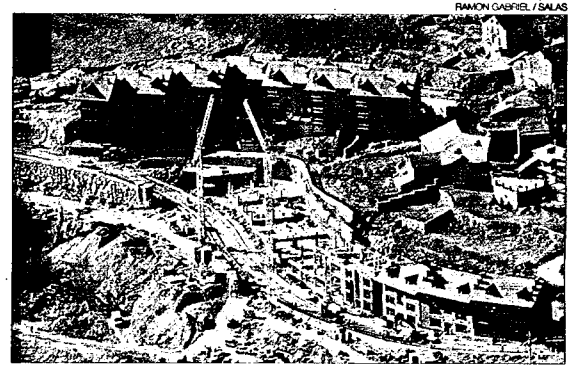
Els treballs de col·locació dels suports, que efectua un equip d'especialistes amb el suport d'un helicòpter, no es preveia que es portessin a terme fins després de l'hivern, però el bon temps i la celeritat amb què han arribat les peces dels nous remuntadors han permès avançar l'operació, van explicar fonts de l'empresa. Mentrestant, diverses màquines pesants treballen aquests dies a l'alta muntanya en l'esplanació i el traçat de les pistes.

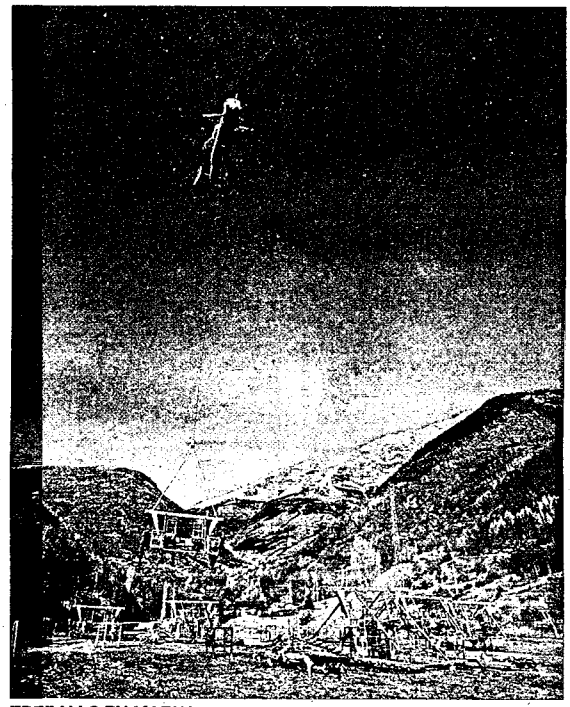
Al nucli d'Espui segueix la construcció de 99 apartaments, els primers del total de 964 que estaran associats al complex turístic. El projecte, que suposarà una inversió de 500 milions d'euros, tindrà 2.400 places hoteleres, un *spa* i un auditori de congressos, a més a més d'un camp de golf.

«OPCIÓ ERRÒNIA» // La plataforma Vall Fosca Activa, que agrupa ecologistes i veïns de la zona, considera que el projecte, que va ser aprovat per la Generalitat el 2001 i que es va començar a executar dos anys després, «és un error garrafal per al territori», segons manifesta Robert Baro, un dels seus membres. El col·lectiu, que s'ha constituït oficialment fa unes setmanes, està convençut que «hi ha altres opcions per a la vall, un dels últims espais verges del Pirineu», afirma Baro. Entre aquestes alternatives, el grup proposa que s'hi estengui la implantació de noves tecnologies i s'hi incentivi el turisme rural.

El regidor d'Alternativa Vall Fosca a l'ajuntament Sergi Galanó admet que serà difícil frenar el procés, tot i que dubta «que arribi a desenvolupar-se del tot, perquè és econòmicament molt costós». La formació, que va entrar al consistori arran de les eleccions passades, vetlla, en paraules de Galanó, «perquè tot es faci amb transparència». ≡

RAMON GABRIEL / SALAS





TREBALLS EN MARXA

►► A dalt, apartaments d'Espui. Sobre aquestes línies, un helicòpter trasllada peces dels remuntadors de les futures pistes de la Vall Fosca.

en crisi

NOVA GESTIÓ PER A PORTAINÉ

La societat Gran Pallars, formada per ajuntaments i una quarantena de petits empresaris de la zona, serà l'encarregada de gestionar aquest hivern l'estació d'esquí de Portainé, a Rialp (Pallars Sobirà), que l'octubre passat va passar a ser propietat de l'Institut Català de Finances (ICF) de la Generalitat. Entre altres novetats, la nova gestora oferirà un abonament a preu únic per esquiar a Portainé i a Espot Esquí, l'altra estació d'esquí alpí del Pallars, que també és propietat de l'ICF. El primer objectiu de la companyia és posar a punt el complex de Rialp per poder-lo obrir ben aviat al públic.

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, durante el viaje experimental del AVE Madrid-Valladolid. / A. M.

Madrid-Valladolid, 55 minutos

El AVE a Segovia costará 20,6 euros y tardará media hora

AURELIO MARTÍN
Segovia

Viajar en tren de Segovia a Madrid sigue llevando aún las dos horas que consumía el poeta Antonio Machado los fines de semana, cuando dejaba la ciudad del acueducto para acudir a la capital, entre 1919 y 1931, mientras mantenía una relación amorosa con Pilar de Valderrama, *Guiomar*. Ahora, la nueva línea de alta velocidad —que funcionará comercialmente a partir del 23 de diciembre— permitirá reducir el tiempo a 35 minutos; y si se viaja de Madrid a Valladolid el trayecto se cubrirá en 55 minutos. La nueva línea, con un coste final de 4.205 millones, tiene una longitud de 179,5 kilómetros, reduciendo la distancia actual por vía convencional entre Madrid y Valladolid en 68,5 kilómetros.

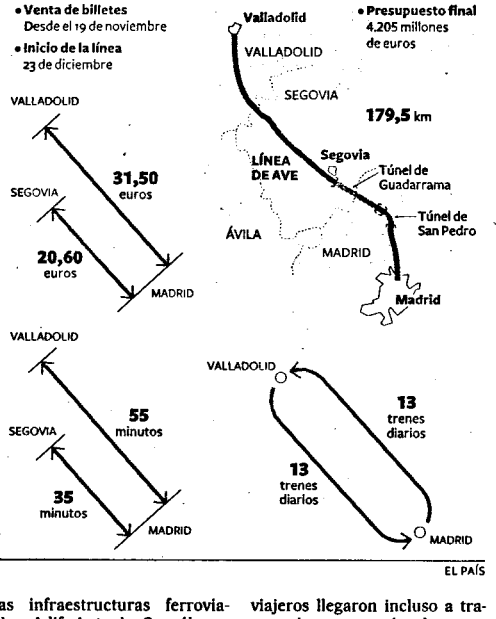
El trayecto entre estas dos ciudades costará 31,50 euros y entre Madrid y Segovia, 20,6 euros, según la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, que llevó a cabo ayer un recorrido de prueba a bordo de un tren laboratorio. A medida que avance la explotación de la línea y la demanda, entrarán en servicio trenes lanzadera, como los que circulan entre Madrid y Toledo, a un precio de unos 8,6 euros, que unirán la capital segoviana con la madrileña. La ministra, durante una comparecencia rápida y pública en Valladolid, explicó que habrá 13 frecuencias en cada sentido —26 trenes— entre Madrid y Valladolid, de las que cinco serán AVE y el resto de ancho variable o regionales.

El coste de los billetes, que se pondrán a la venta el lunes, llenó de inquietud a muchos segovianos, incluso puso nervioso al alcalde, Pedro Arahuetes, del PSOE, que tuvo gestos de disconformidad en su encuentro con Álvarez y con los presidentes de la empresa pública que gestiona las infraestructuras ferroviarias, Adif, Antonio González, y de Renfe, José Salgueiro.

La ministra viajó desde la madrileña estación de Chamartín a la estación del Campo Grande, en Valladolid, donde quedó abierta una exposición con maquetas y detalles del proyecto. Antes había pasado por el nuevo apeadero de Segovia, a unos tres kilómetros de la capital, muy criticado por sus accesos y por la escasez de aparcamientos. Incluso la Junta de Castilla y León ha abierto un expediente a Adif por construir una carretera provisional sobre dos vías pecuarias. La velocidad media del trayecto realizado ayer fue de unos 164 kilómetros por hora, debido a lo experimental del viaje. Algunos viajeros llegaron incluso a tragar polvo, que entró en los vagones, ya que éstos no van cerrados herméticamente.

En Valladolid, con público para aplaudir, la ministra adoptó un tono triunfal y mostró satisfacción porque ya están concluidas todas las obras. Mientras, el alcalde se ha vuelto machadiano y ha decidido bautizar a la nueva estación con el nombre de Guiomar, la musa que pudo inspirar al autor de *Campos de Castilla* en sus temas más amorosos y eróticos.

El AVE Madrid-Valladolid



EL PAÍS

EL PAÍS.com
▸ **Vídeo**
La ministra recorre la línea del AVE Madrid-Valladolid.

Cataluña tendrá 40 nuevos barrios con la mitad de viviendas protegidas

La ACM dice que el Gobierno invade competencias de los municipios

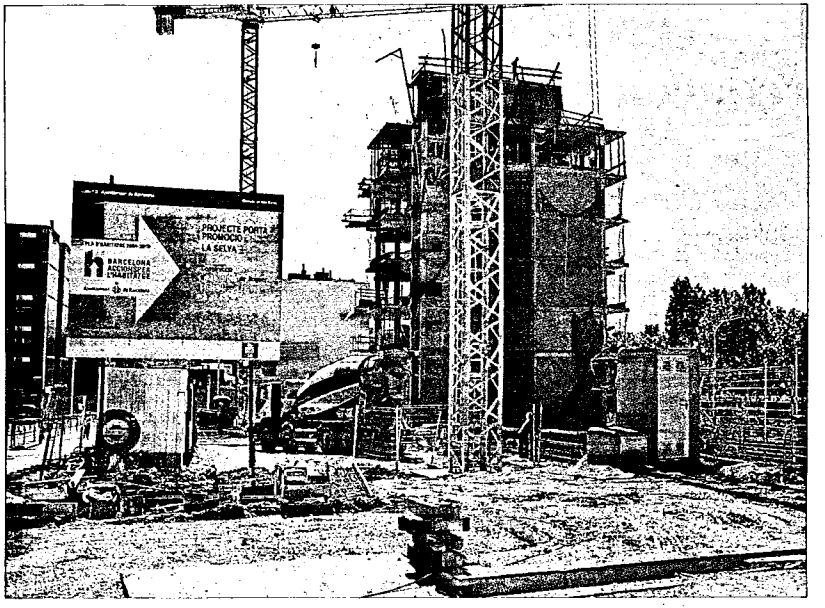
CLARA BLANCHAR
Barcelona

Del papel a la realidad, las herramientas para generar vivienda pública comienzan a andar. El secretario de Planificación Territorial de la Generalitat, Oriol Nel·lo, anunció ayer que en tres meses estará definida la ubicación de las 40 áreas residenciales estratégicas (ARE), barrios, que prevé el decreto ley de medidas urgentes en materia urbanística aprobado hace un mes por el Gobierno y ratificado el miércoles por el Parlament.

Estas áreas, que fijarán mediante convenios el propio Gobierno y los ayuntamientos, tendrán hasta el 65% de vivienda protegida: el 50% lo fija la ARE y el 15% restante lo pueden aportar los ayuntamientos implicados. Los nuevos barrios sumarán 50.000 pisos sociales. La prisa del Gobierno por definir estas zonas obedece a la necesidad de movilizar suelo para construir los pisos protegidos que prevé el Pacto Nacional por la Vivienda (160.000 en cuatro años).

Sin embargo, la Asociación Catalana de Municipios (ACM) —que congrega a la mayoría de ayuntamientos gobernados por CiU— afirmó ayer que el decreto ley invade competencias locales, puesto que "los ayuntamientos tienen asignada las competencias en materia de ordenación urbanística". La ACM ha solicitado incluir la nueva norma en el orden del día de la próxima comisión de gobierno local. Mientras, la ACM ha consultado a expertos en urbanismo y juristas para que diriman si el decreto se ajusta a la legalidad. Si no fuera así, la asociación no descarta "emprender medidas legales", señaló en un comunicado.

Sea como sea, la Generalitat se ha mostrado en los últimos días dispuesta a sacar vivienda protegida de debajo de las piedras, hasta el punto de estudiar fórmulas que hace un par de años, en pleno *boom* de la construcción, hubieran sonado a broma. Por ejemplo, si el lunes los promotores explicaron que están negociando con el Gobierno la posibilidad de pasar los pisos que han construido y no venden a la nueva figura del "concertado catalán", ayer el consejero de Medio Ambiente y Vivienda, Francesc Baltasar, se mostró dispuesto a convertir los sobrantes en alquileres sociales.



Construcción de protección oficial en el barrio de Porta, en Barcelona. / JORDI ROVIRALTA

La conversión de pisos privados en viviendas públicas de alquiler ayudaría a pequeños promotores que no venden, además de facilitar el acceso a la vivienda a los inquilinos. Pero habrá que estudiarlo bien, alertan fuentes del sector inmobiliario, porque la gestión de edificios mixtos sería administrativamente muy compleja.

Tanto Oriol Nel·lo como Francesc Baltasar intervinieron en una jornada organizada por la Asociación de Promotores en la que su presidente, Enric Reyna, volvió a lamentar que el decreto ley les obligue a hacer más vivienda protegida. La secretaria de Vivienda de la Generalitat, Carme Trilla, recordó que se están ultimando los detalles del "concertado catalán". Su definición depende de las negociaciones con los promotores sobre el precio final del metro cuadrado en cada zona, que estará entre el del mercado de vivienda libre y el de la pública.

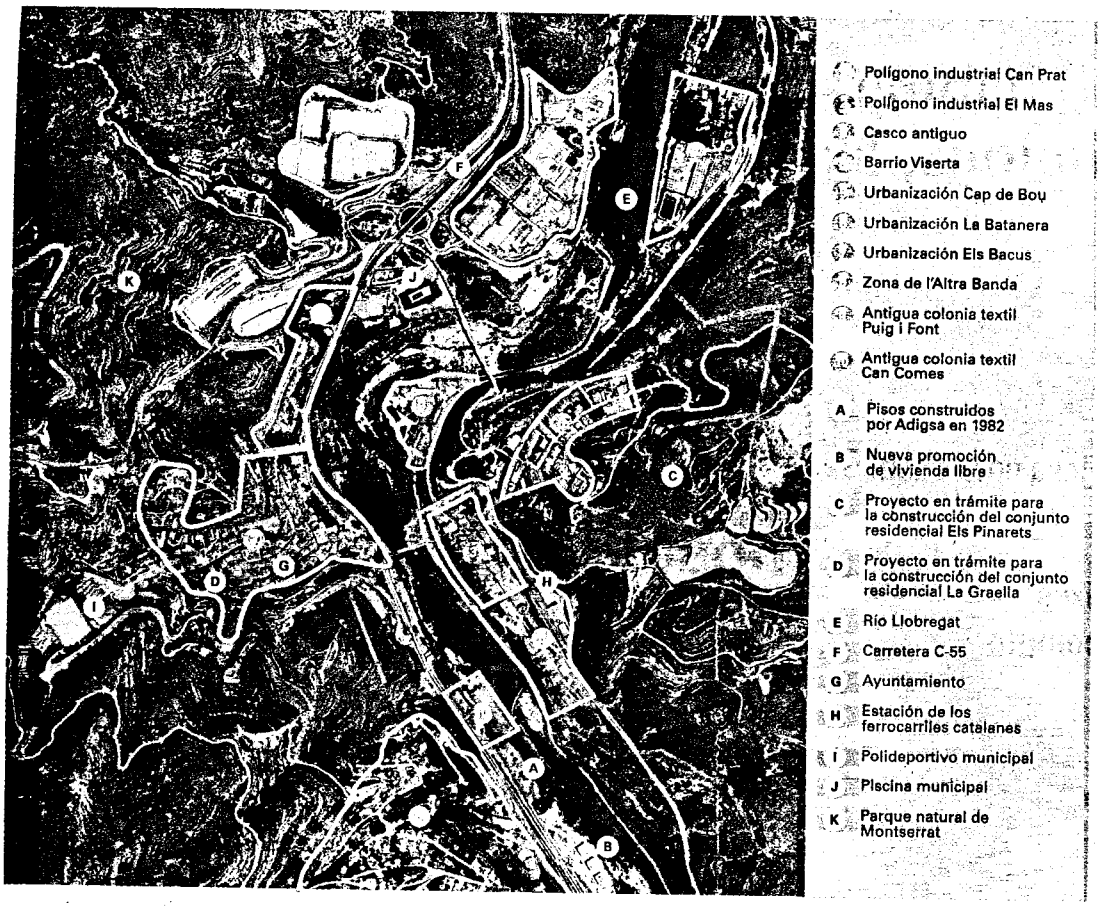
Barcelona retoma las obras para evitar pérdidas de arena en las playas

JAUME BAUZÀ, **Barcelona**

El Ministerio de Medio Ambiente podrá retomar los trabajos para evitar que las playas de Barcelona sigan perdiendo arena cada vez que se produce un temporal. El ministerio ha aceptado las alegaciones al proyecto que hizo el Ayuntamiento de Barcelona para garantizar la seguridad de las embarcaciones, la correcta circulación del agua y la práctica del surf en la playa de la Barceloneta —está previsto que la de Bogatell también acoja esta práctica—.

El plan de recuperación de las playas, que ya se inició en la Barceloneta de manera experimental, persigue dos objetivos: evitar la sangría de arena que sufre el litoral barcelonés cuando hay temporales y asegurar la calidad del agua cuando el agua de la lluvia arrastra vertidos. Se trabajará en dos direcciones: construcción de diques sumergidos y prolongación de espigones ya existentes.

El ministerio también prevé instalar una estructura para la práctica del surf y traer más arena al Bogatell. Las obras cuentan con un presupuesto de 32 millones de euros y su finalización está prevista para 2010.



INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA

Monistrol se prepara para crecer

En la ladera de Montserrat, el pueblo ha permanecido hasta hace bien poco ajeno al ladrillo

MARTA ALBIÑANA

Toda la provincia de Barcelona está ocupada por grúas y ladrillos... ¿Toda? ¡No! Una aldea poblada por irreductibles habitantes resiste todavía al invasor. Pero no por mucho tiempo, pues la poción mágica que retenía el crecimiento de la corona metropolitana en la comarca del Baix Llobregat ha dejado de funcionar. La pequeña localidad de Monistrol de Montserrat (Bages), a los pies de esta singular cordillera, es un pueblecito medieval, con un casco antiguo de callejuelas angostas y empedradas, donde el visitante espera ver pasar carros y caballos en lugar de vehículos todoterreno. Más de la mitad de la superficie del término municipal (11,8 kilómetros cuadrados) forma parte del parque natural de Montserrat y su orografía es bastante complicada para la construcción.

La historia de este pequeño oasis de silencio y tranquilidad es muy peculiar. En 1935, Monistrol llegó a alcanzar la cifra récord de 3.684 habitantes. La Guerra Civil causó muchas *bajas* que fueron suplantadas por la oleada migratoria de los años cincuenta, cuando llegaron familias de toda España a trabajar en las tres florecientes colonias textiles del municipio (Puig i Font, Can Coma y Can Gomis). La población creció hasta los 3.378 vecinos. Pero llegó la crisis del textil, que empujó fuera de la localidad a muchos trabajadores.

Con la llegada de la democracia, el pueblo empezó a organizar su territorio mediante normas subsidiarias de planificación urbanística y creó un polígono industrial donde se refugiaron las empresas supervivientes a la crisis del textil y nuevos pequeños negocios de logística. Estamos alrededor de 1981, cuando Monistrol alcanzó otra cota máxima de 2.817 habitantes. Desde entonces, el pueblo tan sólo ha ganado 203 nuevos vecinos. La cifra es brutal si se compara con el crecimiento exponencial de la población de las localidades vecinas.

Según el concejal de Urbanismo de Monistrol, Josep Santcristòfol (PSC), el pueblo ha crecido un 20% en los últimos cinco años y, a día de hoy, el 40% de la población trabaja fuera, sobre todo en Barcelona.

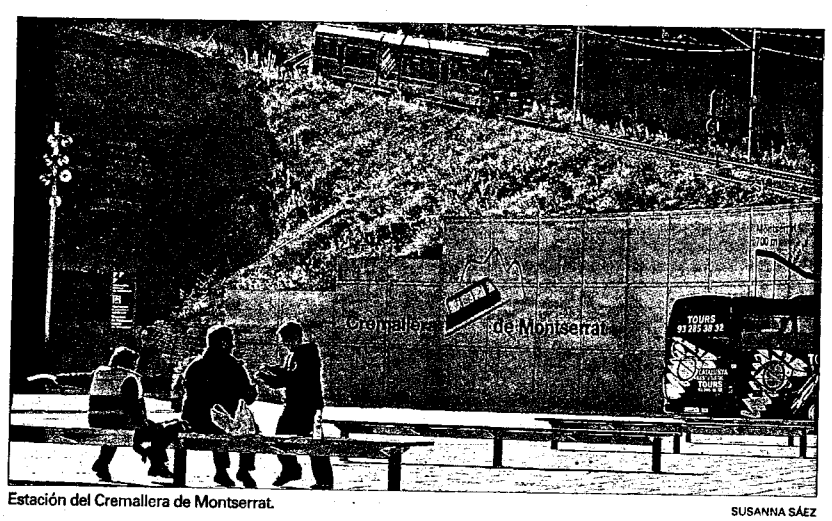
Los barceloneses asentaron en la localidad sus primeras residencias, huyendo de los precios de la vivienda en la ciudad y en busca, también, de una mejor calidad de vida. "Los primeros empezaron a venir hace 15 años y se compraban casas por cuatro duros", comenta. En 1982, Adigsa construyó cinco bloques de cinco plantas destinados a vivienda pública fuera del centro y entonces comenzó la despoblación del casco antiguo. De esa época quedan varias casas vacías y muy degradadas.

Las últimas normas subsidiarias datan de 2001 y se han quedado obsoletas. El equipo de gobierno municipal (formado por PSC y ERC) confía en aprobar el nuevo Plan de Ordenación Urbanística Municipal (POUM) durante este mandato. Las tres grandes líneas que este documento pretende solucionar son conservar el patrimonio del centro y homogeneizar los criterios urbanísticos; resolver el futuro de las tres colonias, y delimitar las zonas del parque natural.

Monistrol ha resistido con tenacidad al crecimiento urbanístico desbocado, pero ahora, empujado por la demanda, tiene que abrir puertas a nuevos desarrollos residenciales. De momento, están en trámite de aprobación dos nuevas urbanizaciones: Els Pinarets (250 viviendas) y La Graella (42). En total, supondrán hogares potenciales para unas 700 personas. Además de los 150 pisos-dormitorio de la zona de La Vall de Monistrol que se están acabando de construir y que ya están vendidos y suman otros 375 nuevos vecinos.

> Los primeros vecinos de Barcelona llegaron hace 15 años huyendo de los precios de la ciudad y compraron casas por cuatro duros

Por este motivo, Santcristòfol considera que el POUM no debería prever más desarrollos, puesto que con estos proyectos la demanda ya se verá abastecida. El problema será dar cobertura de equipamientos y servicios a los nuevos vecinos. En cuanto a la vivienda social, el municipio prevé hacerse con esas casas deterioradas del centro histórico para poder reformarlas, en lugar de levantar pisos de nueva construcción. Y es que Monistrol tiene dos problemas: hay muy poco suelo y la edificación debe ser, en muchos casos, extensiva u horizontal, dada su orografía.



Estación del Cremallera de Montserrat.

SUSANNA SÁEZ

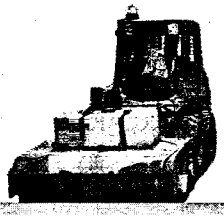
Un mercado un tanto desordenado

Puesto que la más reciente promoción de vivienda nueva en la zona de La Vall de Monistrol ya se ha despachado, las agencias intermediarias de la localidad no ofrecen pisos a estrenar. Estas viviendas, de 80 metros cuadrados, se vendieron por 235.000 euros aproximadamente. ¡A 2.937 euros por metro!, una verdadera ganga si se tienen en cuenta los precios de Barcelona ciudad. No es de extrañar, pues, que Monistrol haya sido el gran descubrimiento inmobiliario de los últimos tiempos, ni que los barceloneses presionen para hacerse un nuevo hogar en su territorio. Ahora bien, según el concejal de Urbanismo del municipio, el precio de la vivienda se ha multiplicado, e incluso triplicado, en los últimos cinco años. "Hace unos cuatro años, las promotoras empezaron a comprar casas en el centro por cerca de 151.000 euros. Las tiraban abajo y construían un pequeño bloque de seis pisos, y se hacían de oro", explica Santcristòfol. Ahora estas casas cuestan 422.000 euros. El mercado inmobiliario en Monistrol está un tanto desordenado, pues las viviendas de segunda mano pueden resultar, a veces, incluso más caras que las nuevas: por un piso de 55 metros cuadrados en el centro se piden 201.400 euros: 3.650 euros por metro.

Barcelona+

L'obra del TGV crispa Sants

CiU i el PP reclamen un pla d'ajut al comerç envoltat per camions



URBANISME

Les obres per consolidar les platges s'allarguen fins al 2010

■ Mayol anuncia que el ministeri ha acceptat les al·legacions de l'Ajuntament de Barcelona ■ Els treballs es van endarrerint des del 1992 ■ A la Marbella es farà un estudi pilot que servirà per a les altres platges

Maria Favà
BARCELONA

Les obres per consolidar les platges del litoral de Barcelona i aconseguir alhora que les aigües del bany siguin de qualitat es tornen a endarrerir. Ahir la segona tinent d'alcalde, Imma Mayol (ICV-EUiA), va anunciar que aquest hivern es faran, com en anys anteriors, obres menors de manteniment i de reposició de sorra, i que el setembre de l'any que ve començaran les grans obres d'infraestructura, els dics.. La previsió actual és que s'acabin durant la primavera del 2010.

D'ença del 1992, quan es van fer les actuacions urgents per poder celebrar els Jocs Olímpics, cada any l'Ajuntament i el ministeri corresponent, que ara és el de Medi Ambient, han anunciat que emprenen finalment l'obra definitiva per consolidar la línia de la costa, evitar la desaparició de la sorra i aconseguir alhora que l'aigua del bany sigui de qualitat. Però sempre han emergit entrebancs que han fet endarrerir els projectes. L'últim, la reivindicació dels surfistes, que amb l'anterior pla del ministeri i els dics que proposava veien perillar les onades i per tant la seva activitat.

Al·legacions

Segons va explicar ahir Imma Mayol, el ministeri de Medi Ambient reprendrà de nou les obres d'estabilització de les platges després d'acceptar les al·legacions del consistori, que tenien com a objectiu garantir la seguretat de les embarcacions, la circulació i la qualitat microbiològica de les aigües i la pràctica del surf almenys en dues platges. El ministeri també ha acceptat la petició de l'Ajuntament de fer baixar la cota dels dics submergits, passant d'un metre submergit a tres.

Laboratori en viu

La represa dels treballs es fa després de comprovar l'eficàcia de l'estabilització de la platja de la Barceloneta amb els nous dics submergits i l'espigó del carrer Ginebra. A més, Mayol va explicar que s'havia realitzat un estudi "que no s'havia fet mai" en un laboratori per conèixer els efectes de l'onatge tant amb els dics com sense. Un estudi similar es realitzarà a la platja de la Marbella, un cop acabats els treballs d'estabilització que han de començar la tardor de l'any vinent. Si el que es fa a la Marbella funciona, es repetirà a la Nova Marbella, Bogatell i la nova de Llevant.

Però de moment només faran obres menors. Del març al juny es remodelarà l'espigó d'abric de llevant del Port Olímpic; es prolongarà l'espigó de ponent de la platja de Sant Sebastià i el dic de la platja de Llevant, i a final de la primavera, quan s'hagin acabat els temporals de llevant que esborren les platges, es reposarà la sorra de la platja de Bogatell. ■

Treballs per consolidar l'espigó de la platja de la Barceloneta el maig d'aquest any ■ FRANCESC MELCION

Les xifres

32

milions d'euros és el que s'estima ara que costaran les dues fases de consolidació de les platges que començaran la tardor de l'any que ve amb els dics de la Marbella.

24

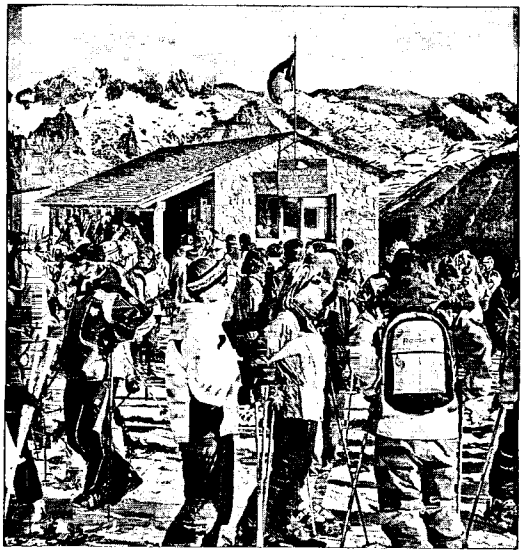
hores és el topall màxim per renovar les aigües d'una platja amb espigons i dics. A Barcelona la renovació es farà entre 3 i 21 hores, segons les 500 mesures que s'han fet.

El Sardina ja no tindrà platja

El Sardina, l'últim pescador del Poblenou, es quedarà sense platja. El ministeri de Medi Ambient i l'Ajuntament de Barcelona volen eliminar el petit embarcador que hi ha al mig de l'espigó de la Mar Bella, on a més del Sardina amarren tres barques més que encara surten a pescar. Una part d'aquesta pesca, riquíssima, encara es pot comprar en una peixateria del carrer Lluís.

Son els últims d'una antiga nissaga de pescadors que va donar nom i feina al barri mariner de Sant Martí, on fins fa uns 20 anys era habitual veure les veïnes assegudes al carrer en cadires baixes, sargint les xarxes posades a eixugar al sol.

Els pescadors vivien al voltant de la placeta Prim, coneguda popularment com placeta Isabel i avui famosa per un restaurant que van posar de moda els tècnics i els polítics dels Jocs Olímpics. Aquest barri, que conserva encara el regust mariner, va ser a mitjans del XIX un nucli de socialistes utòpics entre els quals hi havia Ildefons Cerdà, Narcís Monturiol i Valentí Almirall i que Xavier Benguerel va novel·lar.



Las estaciones de esquí españolas prevén poder abrir el próximo día 1 de diciembre. / Elena Ramón

NIVALIA ABRE HOY EN FIRA DE BARCELONA

Las estaciones de esquí, pendientes del cielo

Las primeras nevadas animan un sector que el pasado invierno recortó un 28% sus ingresos por la falta de nieve.

M. ANGLÉS. Barcelona

Las primeras nevadas ya han cubierto de blanco algunas cordilleras españolas y las estaciones de esquí se han apresurado a conectar todos sus sistemas de innivación aprovechando la bajada de las temperaturas.

No hay tiempo que perder. El sector confía poder abrir sus pistas el próximo día 1 de diciembre –unas pocas estaciones incluso el 24 de noviembre– para resarcirse y olvidar cuanto antes la campaña anterior. Durante la pasada temporada, marcada por la falta de nieve y unas temperaturas atípicamente elevadas, las estaciones de esquí recibieron un 27,8% menos de visitantes e ingresaron un total de 128,7 millones de euros, un 28% por debajo de la temporada anterior.

El descenso de ingresos se ha traducido en un acusado bajón de inversiones, que, coincidiendo con el porcentaje de descenso de ventas de *forfaits*, este año han bajado un 27%, hasta los 72,6 millones de euros.

Ante este balance, que hizo público ayer en Barcelona la Asociación Turística de Estaciones de Esquí y Montaña (Atudem), coincidiendo con la presentación del Salón Nivalia, no es de extrañar que los esfuerzos inversores de las estaciones, pese a verse reducidos, se hayan centrado en buena parte en aumentar su capacidad de innivación artificial y sus kilómetros de pistas innivadas.

En conjunto, las estaciones de esquí españolas han sumado 79 nuevos cañones de nieve artificial, hasta los 4.350, gracias a los que pasará de tener 321 kilómetros de pistas innivadas a un total de 333.

Por otro lado, las estaciones también han incrementado para la próxima temporada el número de pistas de esquí en un 5,82% hasta un total de 963 pistas, que en conjunto suman 1.012 kilómetros de dominio esquiable.

El resto de estaciones europeas, que también sufrieron un invierno inusual debido a las altas temperaturas, registraron importantes descensos en las ventas de *forfaits*: Alemania lideró el bajón de esquiadores, con un 37,3% menos que el año anterior, seguida del 27,8% español, Andorra, con un 24,0% y seguida a bastante distancia se situó Italia, con un descenso del 15,3% y Francia, con un 14,1%. En conjunto, el socavón de ventas que sufrieron la temporada pasada las estaciones europeas se situó en un 11,3%.

Números blancos

- La pasada temporada se saldó con un 11% menos de esquiadores en las pistas europeas.
- Durante el pasado verano se instalaron 79 nuevos innivadores artificiales.
- Las estaciones españolas ingresaron 128,7 millones de euros, un 28% por debajo del año anterior.

Ahora, las estaciones de esquí y también el resto de negocios de montaña, confían en pasar página y celebran que hayan caído las primeras nevadas. La euforia del sector podrá palparse a partir de hoy y durante todo el fin de semana en el Salón Nivalia, organizado por Fira de Barcelona y que acogerá este año cerca de 100 expositores.

Nivalia Ski Show, que celebra su vigésima edición, reúne cada otoño a miles de aficionados del esquí que acuden a descubrir las últimas novedades del sector. Este año se prevé recibir alrededor de 20.000 visitantes.

Entre los expositores del sector, se encuentran todo tipo de empresas de productos y servicios relacionados con los deportes de invierno y de montaña. Estaciones de esquí, fabricantes, distribuidores, comercios de material deportivo, hoteles, inmobiliarias, instituciones, federaciones, promotores de deportes de aventura y agencias de viaje. Un enorme simulador de esquí, situado en un camión *trailer* y al que pueden acceder seis personas al mismo tiempo, dará la bienvenida en la entrada del recinto y permitirá a los esquiadores más impacientes realizar los primeros descensos de la temporada.

INFRAESTRUCTURAS

Madrid lanza un plan de carreteras que supera la inversión de Fomento hasta 2015

El Gobierno de Esperanza Aguirre invertirá 4.200 millones de euros en los próximos cuatro años, frente a los 3.200 millones que destinará la Administración Central a la región en las dos próximas legislaturas.

EXPANSIÓN. Madrid

El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobó ayer el Plan de Carreteras 2007-2011, que contempla actuaciones en 334 kilómetros y una inversión de 4.200 millones de euros hasta 2011. El consejero de Transportes e Infraestructuras, Manuel Lamela, indicó que éste es el programa "más ambicioso" que se ha emprendido nunca en la región.

De hecho, sus fondos son superiores a los 3.400 millones que el Ministerio de Fomento prevé invertir en la comunidad de aquí a 2015.

El plan incluye la construcción de nuevas carreteras, duplicaciones de calzada, eliminación de travesías, adecuación de vías actuales y la supresión de cruces a nivel y glorietas.

La Comunidad constituyó ayer la sociedad que gestionará los nuevos aeropuertos

En total, se construirán 76,5 kilómetros de nuevas vías, con un total de siete actuaciones previstas, que contarán con una inversión de 3.200 millones de euros.

La carretera nueva más importante será la M-61, que, con alrededor de 30 kilómetros, supondrá el cierre de la M-50 por la zona norte y que se convertirá en la obra civil más importante que se inicie en España en los próximos años.

La presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre. / Efe

Otros proyectos de nueva construcción son los tramos de la M-410, entre Moraleja de Enmedio y Arroyomolinos, así como desde Parla hasta Valdemoro; la M-104, que unirá San Agustín de Guadalix y Valdetorres del Jarama; la M-224, conectando Torres de la Alameda con Alcalá de Henares; la M-402, en el término municipal de Leganés, y la finalización de la M-203.

Asimismo, la Comunidad de Madrid acometerá la duplicación de calzada o ampliación de carriles en otros 178 kilómetros de diecisiete vías, con una inversión de más de 700 millones de euros.

El plan contempla también la eliminación de travesías a su paso por el interior de los municipios para aumentar la seguridad vial y reducir el riesgo de atropellos. Se suprimirán once travesías, lo que supone un compromiso de inversión de 100 millones y un total de 39,5 kilómetros de vías en municipios como Villanueva del Pardillo, Campo Real o Torrelaguna, entre otros. Además, se eliminarán 14 cruces a nivel y glorietas y se remodelarán otros cruces peligrosos, con un presupuesto global estimado de 140 millones de euros.

Explosión demográfica

"El alto crecimiento de la población actual y el compromiso del Ayuntamiento para mejorar los servicios está poniendo presión a los gastos corrientes. Además, los dos millones de personas que viajan diariamente para trabajar ponen presión en los servicios de la capital, para los que el Ayuntamiento no recibe compensación financiera", afirma la agencia de calificación de deuda Fitch Rating en su último informe sobre la capital de España. En términos generales, la agencia mantiene estable, en el AA-, el rating del consistorio. Fitch valora positivamente la consolidación del ahorro bruto de Madrid, la evolución presupuestaria y la deuda con la que la capital ha financiado la gran infraestructura de los últimos años, la M-30. Pero advierte de los costes que va a generar la expansión demográfica.

Aeropuertos

Este plan de infraestructuras se une al que este lunes ya presentó el Gobierno de Esperanza Aguirre para construir dos nuevos aeropuertos en la Comunidad: uno para aviación de negocios en El Alamo-Navalcarnero y otro, de carga, en Campo Real. Ayer mismo, el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobó la constitución de una sociedad anónima pública, Aeropuertos Madrid, S.A. con un capital social inicial de un millón de euros, que se encargará de promover la construcción de los dos nuevos aeropuertos.

El Plan de inversiones prevé la actuación sobre más de 300 kilómetros de carreteras

Además de asumir la gestión, administración y explotación de las infraestructuras aeroportuarias que sean titularidad de la Comunidad de Madrid, la sociedad pública se hará cargo de la eventual participación en la gestión del aeropuerto de Barajas.

El Gobierno regional prevé impulsar –en colaboración con AENA, el Ayuntamiento de la capital, la Confederación Empresarial de Madrid (CEIM) y la Cámara de Comercio e Industria– la creación de un Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas del Aeropuerto de Barajas.

Además, promoverá ante el Ejecutivo de la Nación proyectos de remodelación de las antiguas terminales, y también exigirá la ejecución, "sin retrasos", de la nueva línea de Cercanías y la estación del AVE en la Terminal 4.