



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:22-11-2007

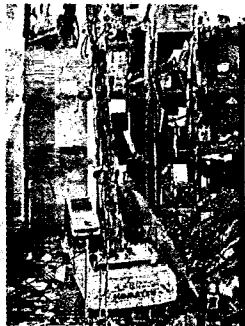
Elaborat per  serveis de comunicació

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

**PULSO
CIUDADANO**

Adigsa no desahuciará a los afectados del Fondo

STA. COLOMA ► Afectados por la explosión de gas del barrio del Fondo dijeron ayer que Adigsa ya no pretende desahuciarlos, aunque la empresa les advirtiera antes por carta de que serían desahuciados pese al acuerdo de realojarlos gratis hasta que se reconstruyeran sus viviendas. Las obras están paradas desde verano por falta de dinero. / L. Benvenuty



ALEX GARCIA

Derribo tras la explosión

HABITATGE

Barcelona no farà més pisos protegits destinats a la venda

■ Les noves promocions d'habitatge seran en règim de lloguer ■ Se'n vendran amb límit temporal de la propietat

Redacció
BARCELONA

L'Ajuntament de Barcelona deixarà de construir pisos protegits per vendre, de manera que les properes promocions d'habitatges seran de lloguer i de dret de superfície, similar a la concessió, la qual cosa li permetrà continuar amb la propietat de la terra.

Aquesta nova fórmula, pionera a Catalunya, substituirà la modalitat tradicional de compravenda, que a partir d'ara "persistirà només en els casos en què calgui realitzar afectats urbanístics", segons va explicar ahir el delegat d'Habitatge, Antoni Sorolla.

Entre les mesures de go-

vern que ha impulsat l'Ajuntament en relació amb l'habitatge social destaca el dret de superfície, que permetrà al Patronat Municipal de l'Habitatge vendre la propietat d'un edifici per un determinat període de temps, en principi d'uns 70 anys, mantenint sempre la propietat del sòl, de manera que, una vegada passat aquest període, la possessió de la finca torni a mans de l'administració.

Sorolla va assegurar que aquest nou tipus de propietat ofereix més beneficis que la compravenda, tant per a l'Ajuntament com per als usuaris. És més econòmic, es pot vendre o deixar en herència i el comprador també es pot beneficiar de

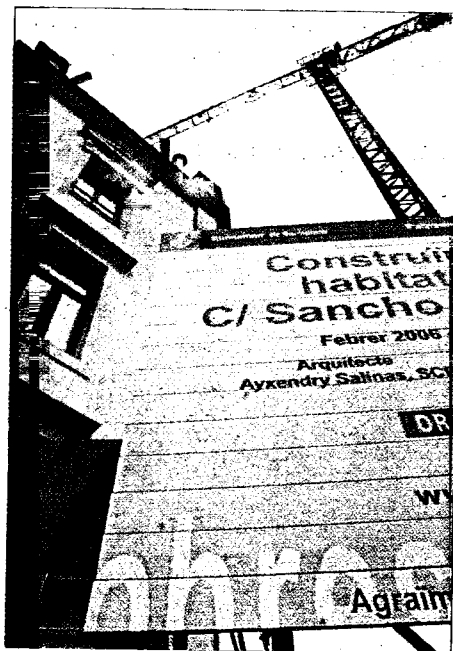
Les xifres

10.204

habitatges protegits ha impulsat l'Ajuntament el 2004-2007. D'aquests, 4.474 s'han acabat, 3.271 estan en construcció i adjudicats, i 2.459 estan pendants d'adjudicar.

50

per cent de l'IBI estarà subvencionat en tots els habitatges cedits a les borses de lloguer, tant a la Borsa Jove com a la Borsa Social. La mesura es començarà a aplicar a partir del pròxim any fiscal.



L'habitatge protegit de compra deixarà de ser una opció a la ciutat quan el consistori iniciï noves promocions ■ JOSEP LOSADA

les ajudes fiscals per a la compra d'un habitatge.

Sorolla va explicar que un 30% dels habitatges (800 pisos) que impulsarà a partir d'ara el patronat seran en règim de dret de superfi-

cie. També té previst promoure el lloguer social per a les persones amb rendes baixes i sense accés al mercat protegit. En dos anys vol crear oficines d'habitatge a cada districte. ■

Todos envidian a España por su alta velocidad, dice la ministra de Fomento

EL PAÍS, Barcelona

El mundo entero contempla atónito la red de alta velocidad ferroviaria española. Así lo cree al menos la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y así lo dijo ayer en el Congreso de Diputados, en respuesta a una interpelación del diputado de ICV Joan Herrera. España "es la envidia del mundo" por su alta velocidad, afirmó, al tiempo que acusaba al diputado ecosocialista de vivir en la prehistoria ferroviaria.

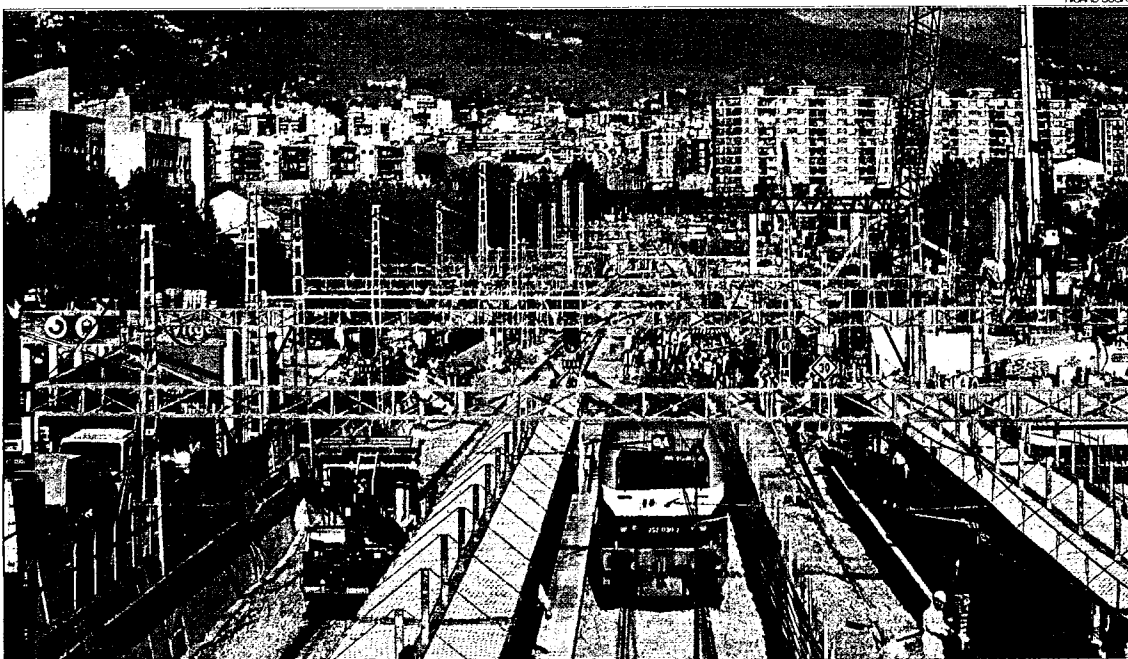
Herrera había presentado una interpelación por la prioridad dada, en su opinión, a las obras de alta velocidad en detrimento del tren que utiliza la mayoría de la población, que es el de Cercanías. Herrera sostuvo que si se hubiera invertido antes en los *cercanías*, la población catalana no sufriría ahora las consecuencias de los problemas en las obras del AVE.

La interpelación de Herrera tendrá una segunda parte la próxima semana, cuando el diputado concluya que la actitud de la ministra sólo merece que se pida su dimisión, que tendrá que ser votada por la Cámara.

La ministra sostuvo que el AVE llegará a Barcelona en la presente legislatura.

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, en respuesta a Agustí Cerdà (ERC) reiteró que el servicio de Cercanías estará restablecido en un periodo breve de tiempo, aunque no precisó la fecha.

TRANSPORTS



►► Una locomotora circulava ahir per la via 1 de la línia C2 sud de Rodalies, a Bellvitge, per comprovar-ne la fiabilitat.

Zapatero anuncia inversions als barris víctimes de Rodalies

● Els edificis de BCN i l'Hospitalet pròxims a les obres seran rehabilitats

● El Congrés votarà dimarts la reprovació de la ministra de Foment

El president va respondre al republicà Agustí Cerdà que era molt conscient de «les hores de son» que perden i «del cansament» dels passatgers de Rodalies, però va advertir que aquest tipus d'afectacions «són molt difícils de concretar econòmicament i d'indemnitzar». Per aquesta raó, el Govern ha optat, com a «primera mesura», per oferir gratis el servei fins que l'AVE arribi a Sants. Més endavant, va anunciar, es compensarà els usuaris a través de «les infraestructures dels municipis afectats».

Fons del Govern van confirmar que les primeres compensacions es destinaran a Barcelona i a l'Hospitalet. Bàsicament, serviran per rehabilitar les façanes dels edificis més pròxims a les obres de l'AVE, així com per millorar la pavimentació de carrers i la il·luminació. L'alcalde de l'Hospitalet, Celestino Corbacho, va aprofitar la visita de Zapatero a la zona per fer-li una petició en aquest sentit.

Els ministeris de Vivenda i de Foment ja han començat a parlar amb



MAGDALENA ÀLVAREZ

«Els espanyols som l'enveja del món pel nostre model ferroviari»

els ajuntaments per concretar les obres que es portaran a terme. Un dels primers barris beneficiats serà el de Sants-Badal, fronterer entre les dues ciutats. A més a més, està previst que aquest mes, Adif i l'Ajuntament de l'Hospitalet formalitzin en un conveni les obres que es duran a terme.

AGRE ENFRONTAMENT / Poc després de la intervenció de Zapatero, el Congrés va ser escenari d'un fort enfrontament entre la titular de Foment, Magdalena Álvarez, i el porta-

veu d'ICV, Joan Herrera. Probablement, va ser el més agre que ha protagonitzat un membre del Govern amb el seu suposat soci en aquesta legislatura.

Herrera va actuar potser enardit per les recents bravates de la ministra a Andalusia —«antes partía que dobló»— i per la seva reincidència a treure pit. Ahir mateix, Álvarez va assegurar: «Els espanyols som l'enveja del món pel nostre model ferroviari». El cert és que el diputat ecologista va acabar dient-li pocaver-gonya a la ministra.

Després de la discussió, Herrera va anunciar que presentarà una petició de dimissió en forma de moció que s'haurà de votar dimarts que ve. Si els que exigien el cap de la ministra el mantenen, és molt probable que es reediti a Madrid el que ja va passar al Parlament.

Al matí, el secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, havia anunciat que reclamaria al Ministeri de Foment que compensi els usuaris amb bons gratuïts durant un temps. ■

MANUEL VILASERÓ / NEUS TOMÁS
MADRID

Els municipis afectats pel caos de Rodalies rebran una compensació en forma d'ajudes estatals per a la rehabilitació d'edificis i altres inversions en infraestructures de caràcter local. Així ho va anunciar ahir al Congrés el president del Govern, José Luis Rodríguez Zapatero, en resposta a una pregunta d'ERC sobre la creació d'un fons de compensació per indemnitzar els usuaris i empreses afectats.

EL GIBAN BARCELONINA

Arqueologia

El Museu d'Història de la Ciutat inaugurarà avui (19 hores) la mostra *L'arqueologia a Barcelona. Un passat amb futur*.



La preservació del patrimoni natural

El projecte de Medi Ambient per a Collserola anul·la el túnel d'Horta

El pla de la conselleria, en mans d'ICV-EUIA, elimina les reserves de sòl per fer la galeria

BCN elabora un document alternatiu en què la futura obra queda fora de l'àmbit protegit

XABIER BARRENA / ALBERT OLLÉS
BARCELONA

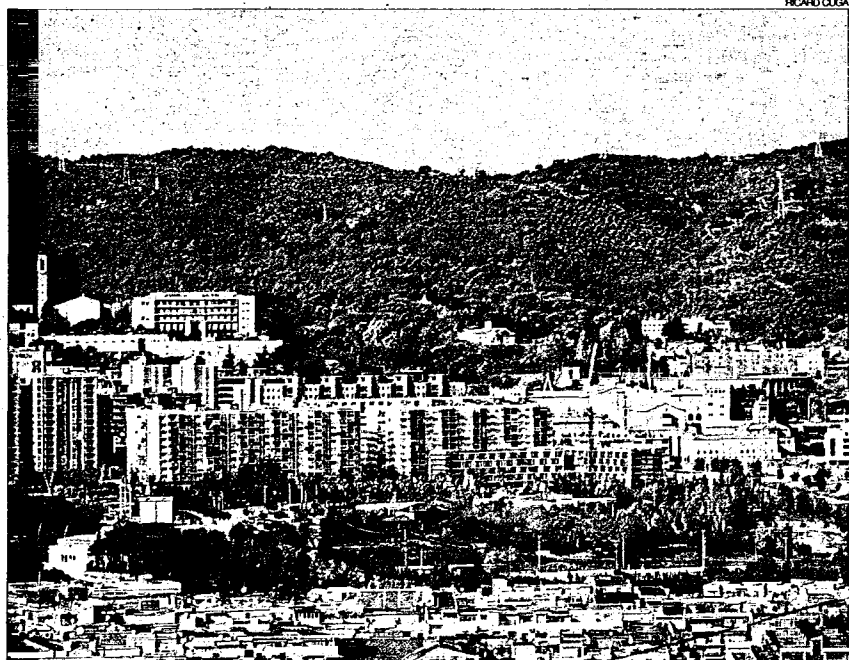
El túnel ferroviari d'Horta, l'última esperança per descongestionar els accessos en transport públic a Barcelona des del Vallès, corre perill de mort. El pla que la Conselleria de Medi Ambient –en mans d'ICV-EUIA– ha presentat a alguns dels nou municipis que envolten Collserola preveu la protecció de tot l'espai natural del parc. I això inclou les reserves de terreny fetes fa dècades per a la futura galeria, a Cerdanyola i Barcelona.

La desaparició del túnel xoca frontalment amb els interessos de l'ajuntament de la capital catalana –que treballa en un pla alternatiu per aixecar aquesta hipoteca– i és un dels obstacles que encallen la negociació entre les dues parts. Una altra conselleria, la de Política Territorial, que també defensa el túnel, va assegurar ahir que desconeixia aquests plans.

Segons informa Medi Ambient, aquests terrenys situats, els barcelonins, al costat del velòdrom d'Horta passen a formar part del pla especial d'interès natural (PEIN). Això significa, segons s'explica a la pàgina web de la conselleria, que aquestes zones tenen un règim jurídic «destinat a garantir la conservació dels seus valors naturals» davant la possible degradació que podrien patir per culpa d'«urbanitzacions i infraestructures...». Més clar: «El PEIN és una reserva de sòl que s'exclou de transformacions importants».

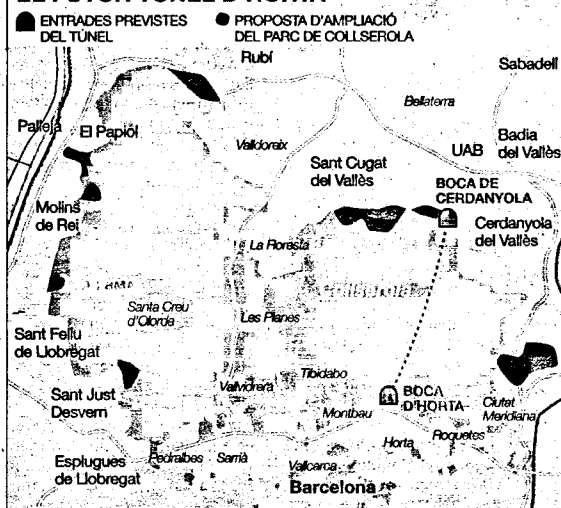
TRES TÚNELS / Inicialment, en temps del desenvolupament, es van planificar tres túnels. El de Vallvidrera es va fer als 80. El central, que punxava en la vertical de l'avinguda de l'Hospital Militar, es va descartar per innecessari, i el d'Horta –reconvertit en galeria ferroviària– ha quedat com l'eterna aspiració. Tot i que en stand-by, el pla no ha estat oblidat per l'ajuntament. Segons fonts municipals, «en la contraproposta es respecten les reserves de sòl» per a aquesta eventual infraestructura.

Aquest és només un dels punts de fricció entre les dues administracions. El principal és la delimitació que tindrà el parc. La conselleria, segons ha transcendit, pretén que sota la protecció del PEIN s'inclougui tot el parc. És a dir, des de les voreres del lateral de la Ronda de Dalt.



La zona de Collserola on hi hauria la boca de Barcelona del túnel, al costat del velòdrom d'Horta, a la dreta.

EL FUTUR TÚNEL D'HORTA



Barcelona s'hi nega perquè això suposa deixar unes quantes urbanitzacions dins del parc natural, cosa que en la pràctica significaria més d'un maldecap, ja que aquestes construccions, malgrat que són il·legals, fa dècades que hi estan assentades i disposen de clavegueram pública i d'altres serveis. En aquests terrenys també hi ha reserves de sòl per a equipaments amb els quals el govern municipal compta i que no vol cedir.

ZONA NO URBANITZABLE / Les entitats ecologistes que defensen la protecció total acusen l'ajuntament de voler construir més vivendes a la muntanya, una cosa que és difícil de fer perquè aquests terrenys tenen una qualificació urbanística de «zona forestal, no urbanitzable». El consistori demanarà que es respecti una franja de terreny en el seu municipi que, segons ha calculat aquest diari atenent a la delimitació de carrers, als pendents existents i a altres variables, sumaria 300 hectàrees. ■

COMISSIONS PLENÀRIES

Mayol diu que no faria la muntanya russa del Tibidabo

A. O. / X. B.
BARCELONA

La polèmica sobre el retard en la presentació de la proposta de Barcelona per protegir Collserola va arribar ahir a la comissió de Sostenibilitat, Serveis Urbans i Medi Ambient. Els grups municipals de CiU i ERC van presentar preguntes al bipartit de govern sobre l'estat de les negociacions, que van evidenciar –tal com pretenien– les divergències entre PSC i ICV-EUIA.

Unes dissensions que giren al voltant del paper que té en la crisi la segona tinenta d'alcalde i presidenta del grup ecosocialista, Imma Mayol, pressionada

La tinenta d'alcalde

s'ha oposat sempre al corredor ferroviari

també pels seus socis de coalició (EUIA), que estan al capdavant de la Direcció de Medi Natural.

Mayol va secundar ahir aquesta teoria al reconèixer, qüestionada en aquest sentit pel regidor convergent, Jaume Ciurana que, si fos per ella, no es faria la nova muntanya russa del Tibidabo. El projecte, que ha d'aprovar-se definitivament en el ple del desembre, ha estat criticat per diverses entitats ecologistes, com també per veïns de la zona. Malgrat això, l'iniciativa s'ha alineat amb el PSC, i així manté la cohesió del bipartit de govern.

El cas del túnel d'Horta és similar, ja que Mayol ha expressat públicament la seva oposició a la construcció de la galeria. L'octubre del 2006, per exemple, va recordar que amb la meitat del pressupost del projecte podrien doblar-se les connexions en bus entre Barcelona i el Vallès. «Ens han de demostrar que aquesta obra és necessària», va afirmar. ■

EN ALIANZA CON ENTIDADES FINANCIERAS

Desembarco constructor en Pennsylvania

ACS, Cintra, Abertis e Isolux han entrado en el selecto grupo de empresas que podrán pujar por la mayor privatización de infraestructuras de Estados Unidos, la carretera Pennsylvania Turnpike, valorada en unos 13.000 millones de dólares.

C. MORÁN, Madrid

Si hay un proyecto por el que suspira la *creme* del sector constructor mundial es la autopista Pennsylvania Turnpike. La carretera, de unos 800 kilómetros de longitud, va a ser privatizada por las autoridades del Estado. En una primera valoración del proyecto, se estima que la inversión privada rondará los 13.000 millones de dólares (unos 9.000 millones de euros).

El proyecto, pilotado personalmente por el gobernador Edwar Rendell, ha superado una de las fases más importantes para las compañías interesadas, la precalificación de los consorcios que pujarán por el contrato de gestión de la infraestructura. Las constructoras españolas han hecho casi pleno. Según las fuentes consultadas, el Estado ha elegido, inicialmente, a cuatro grupos españoles: ACS acude al concurso de la mano de Santander y UBS; Cintra, filial de concesiones de Ferrovial, participa con el banco australiano Macquarie, compañero de viaje en otros grandes proyectos en el país como las autopistas Chicago Skyway o

vatización, ya que la intención es poder sumarse a alguno de los consorcios precalificados". Otro de los grupos que, en principio, podrían haber quedado fuera de la licitación es OHL, con fuertes intereses en el país después de la compra, el año pasado, de las constructoras de Florida Community Asphalt y Tower Group.

Antes de la adjudicación definitiva, el gobernador Rendell tendrá que llevar a la asamblea del Estado un proyecto de modificación de la legislación que dé cobertura a este tipo de operaciones bajo la iniciativa privada. Pennsylvania es uno de los Estados del país con un mayor deterioro de sus infraestructuras de transporte.



El Gobernador de Pennsylvania llevará el proyecto (uno de los tramos en la foto) a la Asamblea del Estado.

Entre los bancos, destaca la presencia de Santander, Citi o UBS con socios españoles

la Indiana Toll Road; Isolux ha sumado fuerzas con el banco estadounidense Citi, que ha constituido un brazo inversor en infraestructuras comandado por Juan Bejar, ex consejero delegado de Cintra; y Abertis, que podría haberse aliado con el vehículo inversor de Deutsche Bank o con Borealis.

Rivales internacionales

Aunque oficialmente todavía no existe una comunicación oficial sobre la selección de empresas, parece ser que también han superado el corte consorcios internacional de la talla de la australiana Transurban, que se ha aliado con Goldman Sachs.

En el camino se han quedado otras alianzas relevantes que no han cumplido, en principio, con las exigencias exigidas por el licitador. Entre ellos, destaca la descalificación de Global Via, la filial de concesiones de FCC y Caja Madrid, recientemente constituida. Desde la compañía indican que quedar descartados "no significa que no estemos presentes en la pri-

FINALISTA PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL MAYOR ESTADIO DEL MUNDO

'Set ball' de FCC en el coliseum de Singapur

C.M. Madrid

Alpine es la mejor referencia de FCC en el extranjero. La constructora controlada por Esther Koplowitz ha quedado finalista, a través de su filial austriaca, para construir un nuevo estadio deportivo multiusos en Singapur, el mayor recinto del mundo, y gestionar el complejo durante 25 años, con una inversión valorada en unos 600 millones de euros.

Alpine, que lidera un consorcio en el que participan la empresa australiana Babcock & Brown y la firma

Woh Hup Holdings de Singapur, compite en este concurso junto a otros dos consorcios internacionales. El banco australiano Macquarie es el principal rival en este proyecto.

La adjudicación del proyecto, la mayor obra del pequeño país asiático, se realizará a primeros de 2008.

El principal rival de FCC en la puja es el consorcio del banco australiano Macquarie

El proyecto presentado por Alpine incluye la construcción, en una superficie de 35 hectáreas, de un nuevo estadio con 55.000 plazas y techo retráctil, un centro de deportes acuáticos para 6.000 visitantes y un estadio cubierto multiusos con aforo para 3.000 personas. Además, el recinto se equipará con instalaciones de ocio y comerciales en una superficie de más de 40.000 metros cuadrados. El proyecto también incluye la creación de espacios destinados a oficinas, un centro médico deportivo y científico

y la construcción de 2.500 plazas de aparcamiento.

Alpine ha presentado una propuesta de comercialización en la que ha implicado a una de las mayores distribuidoras del sector deportivo, SMG, empresa líder mundial en administración de recintos de espectáculos y de marketing. FCC com-

La constructora ha firmado un acuerdo con SMG, líder en la explotación de espectáculos

pró Alpine en 2006 por 480 millones de euros.

Según FCC, la construcción del nuevo estadio consolidaría su presencia internacional y la convertiría en "una multinacional de referencia en la construcción de complejos deportivos de grandes dimensiones". Alpine ya ha ejecutado otras instalaciones deportivas, como el estadio Allianz Arena de Munich o el Dubai Cricket Stadium, todavía en construcción. FCC, por su parte, ha sido la adjudicataria de las obras del nuevo estadio del club de fútbol Valencia.

Megaproyecto

- El Pennsylvania Turnpike es una carretera del peaje. Abarca 532 millas (855 kilómetros) en tres secciones distintas.
- Su tramo principal, desde Ohio, en el oeste, a New Jersey, en el este, alcanza 578 kilómetros. Su extensión nordeste, desde Plymouth, en el sureste, a la Wilkes-Barre y de Scranton en el noreste, suma 177 kilómetros.
- La carretera sirve a la mayor parte de las áreas urbanas importantes de Pennsylvania: Pittsburgh, Harrisburg, Philadelphia, Allentown, Bethlehem, Scranton y Wilkes-Barre.
- La fuerte inversión ha hecho que empresas como Sacyr hayan descartado participar en la puja.

GPO INGENIERÍA

La empresa dirigirá la construcción del parque tecnológico de Mataró

■ La empresa GPO Ingeniería dirigirá el proyecto de construcción del futuro parque tecnológico Tecno Campus Mataró, cuya finalización está prevista para el segundo trimestre de 2010. El parque ha sido proyectado por el arquitecto catalán Oriol Bohigas y cuenta con una superficie edificada de 46.940 metros cuadrados y urbanizada de 20.290 metros cuadrados. La consultora barcelonesa se encargará de la gerencia de todo el proceso constructivo actuando como delegada de la empresa municipal Pumsa (Promociones Urbanísticas de Mataró). GPO también participará de todos los proyectos e intervendrá en la gestión de la contratación durante la fase de ejecución de las obras.