



# RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:23-11-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - [www.catpress.cat](http://www.catpress.cat) - [comunicacio@catpress.cat](mailto:comunicacio@catpress.cat)

AMPLIACIÓ D'UNA INFRAESTRUCTURA

# El Prat estrena el primer espai de la terminal sud

● L'aeroport guanya una gran zona de pàrquing d'avions al costat de l'«espasa»

CRISTINA BUESA  
BARCELONA

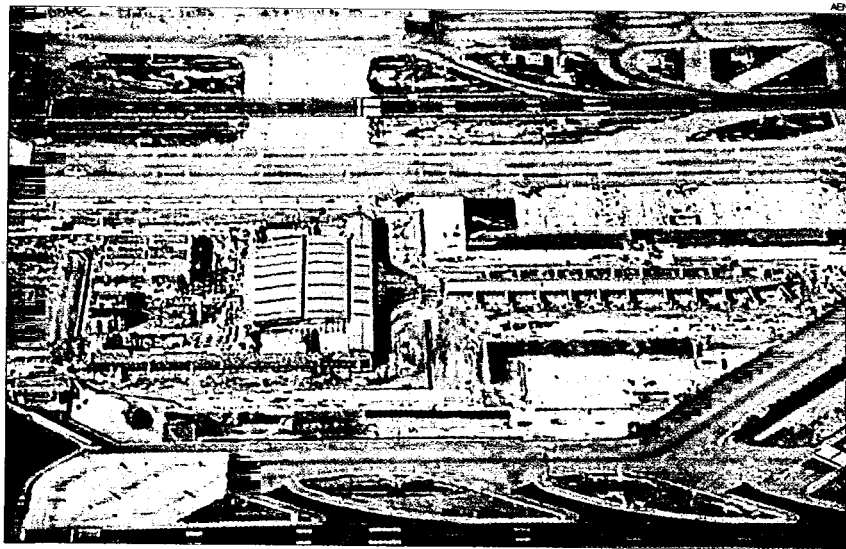
**T**ot i que la T-Sud no funcionarà fins a principis del 2009, l'aeroport ja ha pogut començar a beneficiar-se de la primera nova instal·lació. Es tracta d'un espai annex a la futura terminal que, des d'aquest mes, s'utilitza com a pàrquing per a alguns dels avions que aterren al Prat. Amb aquestes places es podrà superar per primer cop el centenar d'aparells que estan a l'aeroport de forma simultània.

La plataforma d'aeronaus és una superfície de 80.000 metres quadrats ubicada davant del dic nord de la terminal, al revolt que forma la popularment coneguda com a *espasa* i l'edifici central des d'on es distribuïràn els passatgers. En aquesta

àrea es poden estacionar fins a 10 avions, i així el Prat passarà a tenir 107 aparcaments. Aquest inici de l'activitat s'ha fet coincidir amb el principi de la temporada d'hivern.

**INVERSIÓ DE NOU MILIONS** / Els treballs han suposat portar a terme una inversió entre obra civil i instal·lacions de prop de nou milions d'euros, segons van informar ahir fonts d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA). Les obres per condicionar l'espai han durat uns tres mesos i han consistit a unir la nova plataforma de la T-Sud amb els carrers de l'aeroport que ja estaven en funcionament.

La desena d'aeronaus que puguin aturar-se en aquest extrem de l'aeroport quedaran estacionades en la modalitat de *remot*, que en argot aeronàutic vol dir que per traslladar-hi els viatgers és necessari que es desplaci fins a aquest punt un autobús *jardineria* que els porti fins a la terminal. De moment serà a una de les tres operatives (la A, la B o la C) i, més endavant, fins a la flamant



► Imatge aèria recent de la T-Sud, amb la plataforma per a la desena d'aeronaus a la dreta.

terminal sud. L'altra opció de trasllat és a través de les passarel·les telescòpiques, que són més conegudes com a *fingers*.

**EL CALENDARI PREVIST** / A més a més dels 80.000 metres quadrats que s'han posat en funcionament aquest mes, la nova terminal tindrà més superfície perquè estacionin avions al seu voltant. De fet, excepte una petita part que coincideix amb els pàrquings de vehicles i el vial d'accés,

pràcticament tot el perímetre de les futures instal·lacions estarà envoltat per diferents plataformes per als aparells. A aquesta infraestructura s'hi hauran de sumar els 43 *fingers* que, distribuïts als dos costats de l'espasa, també recolliran els viatgers o hi deixaran els que acaben d'arribar.

AENA va assegurar ahir que les obres de la nova terminal segueixen avançant «al ritme previst». Concebuda, segons la seva pròpia definició, com un «centre de distribució i

connexió de vols», la infraestructura començarà a funcionar el febrer del 2009. Gràcies a aquestes instal·lacions, l'aeroport del Prat tindrà capacitat per assumir 55 milions de passatgers cada any. No obstant, segueix sense concretar-se l'arribada del metro i de Rodalies a la futura terminal. Encara que Foment va afirmar a l'octubre que la licitació del projecte per arribar a les instal·lacions era «imminent», encara no hi ha novetats. ■

REUNIÓ D'UN 'LOBBY' DEL MÓN ECONÒMIC

# L'empresariat exigeix eficàcia pública amb les infraestructures

● El GTI-4 es queixa que hi ha projectes només per al 50% dels diners disponibles

● Les quatre entitats reclamen diligència i coordinació a les administracions

XAVIER SALVADOR  
BARCELONA

En temps de pau social, l'empresariat català exerceix amb més ímpetu la seva vocació històrica de lobby. Ara li ha tocat el torn a l'obra pública. El Grup de Treball d'Infraestructures (GTI-4), format per Foment del Treball, Cercle d'Economia, Cambra de Comerç de Barcelona i RACC, va criticar ahir l'absència de projectes d'obra pública que permetin cobrir els compromisos d'inversió pactats entre les administracions central i catalana.

Per evidenciar aquesta situació, els presidents de les quatre institucions que formen el GTI-4 van presentar conjuntament un document en què, suposadament desvinculats de la batalla política oberta per les infraestructures, recordaven que els projectes existents fins ara a penes cobreixen el 50% dels compromisos d'inversió del Govern central en territori català.

«Fan falta projectes definits per als pròxims set anys», va sentenciar Juan Rosell, president de la patronal Foment. José Manuel Lara, que va intervenir en nom del Cercle, va ser fins i tot més contundent: «No és su-



►► D'esquerra a dreta, Salvadó, Lara, Valls i Rosell, ahir a Barcelona.

**Lara: «Traspassar Rodalies no és traspasar una cadira»**

►► L'empresariat català no està inquiet per la possible lentitud en el traspass de competències sobre la xarxa de trens de rodalies al Govern de la Generalitat. «És molt complicat i ens agradaria que es fes a un ritme professional. No és com traspasar una cadira. Hi ha temes laborals, actius, llicències tecnològiques, manteniment...».

ficient que hi hagi un pressupost; s'han d'adjudicar els projectes».

**RAPIDESA I EFICIÈNCIA** / En els seus discursos va estar implícita la necessitat de millorar l'eficiència de les administracions per evitar que raons que no siguin les econòmiques impedeixin a la ciutadania disfrutar de millors infraestructures de transport. «Hem de buscar un sistema ràpid perquè les reivindicacions de grups ecologistes o altres es resolguin ràpid i no paralitzin els projectes. Fa falta un esforç per evitar els retards», va afegir Lara.

En aquesta queixa col·lectiva so-

bre el funcionament de la maquinària administrativa va abundar especialment el president del RACC, Sebastià Salvadó, al demanar un increment de la coordinació entre les institucions públiques, un increment dels equips humans i diligència».

Els empresaris van refusar pronunciar-se sobre les últimes polèmiques polítiques que han tingut com a epicentre les infraestructures (Rodalies i AVE). «No volem parlar del passat -va dir Miquel Valls, president de la Cambra de Comerç-, ens referim al present i al futur. El que reclamem és que els partits es posin a treballar.»

**el prec**

## DEFINICIÓ SOBRE EL PRAT

### PETICIÓ ALS POLÍTICS

► L'única sol·licitud directa que els membres del GTI-4 van fer als polítics va ser la relativa a l'aeroport barceloní, precisament objecte d'una àmplia mobilització empresarial el 22 de març passat a IESE. «Considerem necessari que el Govern central defineixi el model de gestió aeroportuària abans de la campanya de les properes eleccions. Demanem un pacte entre totes les forces polítiques per consensuar-lo», va dir Miquel Valls en nom del grup.

### LES PRIORITATS

► Després de recordar que aquest any i el vinent hi haurà unes dotacions pressupostàries d'almenys uns 1.450 milions d'euros que no tenen consignat cap projecte, tant Valls com José Manuel Lara van eludir fixar quins són en opinió de l'empresariat les obres públiques de transport prioritàries per a Catalunya. «Abxò depèn del territori i fins i tot de la condició social», va assenyalar el president del Cercle d'Economia. A títol d'exemple, Valls es va queixar que l'autovia orbital B-40 (conegut com a Quart Cinturó) es trobi encara en fase de redacció.

### AUDITAR L'ADMINISTRACIÓ

► L'estudi presentat ahir pel GTI-4 és el primer que fiscalitza la inversió pública en infraestructures de transport a Catalunya. Cada sis mesos, a manera d'auditoria, aquest lobby empresarial actualitzarà les dades per divulgar-les.

TRAS LA SALIDA DE JOAQUÍN RIVERO Y BAUTISTA SOLER

## Metrovacesa venderá hasta un 20% de su capital a grandes bancos extranjeros

La inmobiliaria, que también realizará una ampliación abierta a minoritarios para volver al Ibex 35, aspira a ser, en tres años, la primera empresa del sector en Europa, para lo que necesitará invertir más de 7.000 millones.

J. SÁNCHEZ ARCE. Madrid

La nueva Metrovacesa, la inmobiliaria controlada por la familia Sanahuja que nacerá en 2008 de un complejo proceso de segregación societaria y con un marcado perfil patrimonialista, ha puesto en marcha el diseño de un plan de negocio trienal (2008-2010) destinado a encaramar a la compañía al puesto más alto del olimpo inmobiliario europeo, superando en valor bruto de activos a las todopoderosas British Land, Land Securities y Unibail Rodamco.

Antes de lanzarse a por este objetivo, y una vez que se consume su separación con su filial francesa Gecina, que pasará a ser controlada por el todavía presidente de Metrovacesa, Joaquín Rivero, y su socio Bautista Soler, los Sanahuja darán entrada en el capital de la inmobiliaria a entidades institucionales internacionales, que podrán adquirir hasta un 20% del capital de la compañía.

Este porcentaje será, aproximadamente, el que venda la familia Sanahuja tras la opa obligatoria que ha de lanzar próximamente sobre el 100% del capital de Metrovacesa, operación que finalizará con más del 70% de los títulos en sus manos, según los cálculos de la empresa. Sus planes pasan por reducir después su participación hasta el entorno del 51%, manteniendo el control de la sociedad.

### OPS

Según explicó a este periódico el consejero delegado de Metrovacesa, Jesús García de Ponga, la operación se enmarca en un triple proceso de recapitalización de la compañía, que incluirá, con carácter previo, el lanza-

### El aspirante español al título europeo

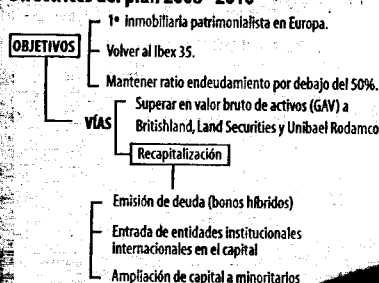
#### Ranking patrimonialista en Europa (1)

Valor inmobiliario (2), en millones de euros.

|                       |      |
|-----------------------|------|
| British Land          | 25,3 |
| Land Securities       | 22,2 |
| Unibail Rodamco       | 21,7 |
| Foncière+Beni Stabili | 14,0 |
| Metrovacesa           | 13,9 |

(1) Estimación anual de año  
(2) Valor bruto de activos (GAV)

#### Directrices del plan 2008 - 2010



FUENTE: Elaboración propia

EXPANSIÓN

La compañía está trabajando ya en la emisión de bonos híbridos que lanzará en el año 2008

miento de una emisión de deuda a través de bonos híbridos -operación en la que ya trabaja- y, con posterioridad, una oferta pública de suscripción (OPS) destinada al inversor minorista.

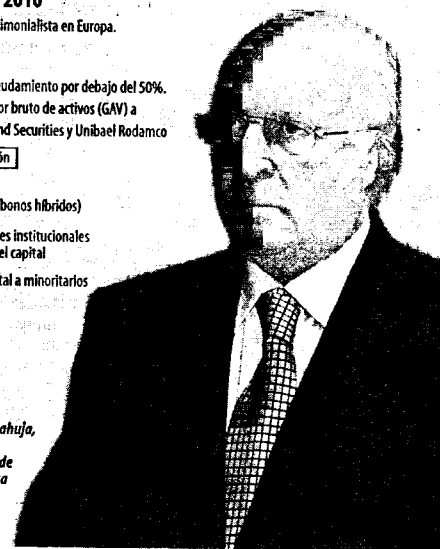
"Queremos dar entrada a entidades institucionales internacionales, además de alguna entidad española. Estamos hablando ya con los fondos de los bancos con los que trabajamos", señaló García

#### Resultados tercer trimestre

En millones de euros.

|                   |       |        |
|-------------------|-------|--------|
| Total de ingresos | 5,7%  | 665,90 |
| Ebitda (1)        | 30%   | 576,70 |
| Ebitda (4)        | 0,6%  | 282    |
| Beneficio neto    | 25,8% | 1.083  |

(3) Después de revalorización de activos  
(4) Antes de revalorización de activos



Román Sanahuja, próximo presidente de Metrovacesa

de Ponga. Entre los firmantes de su crédito sindicado, concedido a la antigua Metrovacesa y renegociado por los Sanahuja, figuran, entre otros, HSBC, RBS, Barclays, Hypo Real State, Santander, BBVA y Caja Madrid.

### De vuelta al Ibex

Con la entrada de los bancos en el accionariado y la ampliación de capital a minoritarios, la compañía espera

conseguir el suficiente volumen de títulos en negociación como para volver al Ibex 35. "El lugar que corresponde a Metrovacesa", según García de Ponga. "Estamos entre las 10 mayores empresas por beneficio. Nuestro sitio está en el Ibex 35, y lo vamos a conseguir", señaló el directivo.

### Primera inmobiliaria

Con los recursos captados a través de estas dos operaciones y de la emisión de deuda, Metrovacesa contará "con varios miles de millones para invertir", mediante apalancamiento. De hecho, el propósito del plan trienal de la empresa es convertirse en la primera inmobiliaria europea por valor bruto de activos (GAV), un ratio que, se situará en unos 14.000 millones de euros una vez que se complete la escisión entre Metrovacesa y Gecina, y el intercambio de activos pactado con Rivero y Soler.

Para encaramarse al primer puesto de la lista en el continente, la compañía necesitará acometer unas inversiones superiores a los 7.000 ó 8.000 millones de euros entre 2008 y 2010, si se tiene en cuenta que los GAV de sus competidoras British Land o Unibail Rodamco supera los 20.000 millones de euros, aunque apenas registran crecimientos significativos interanuales. "No podemos cuantificar por el momento la inversión prevista en el plan, pero vamos a superar a las grandes y la distancia entre ellas y Metrovacesa es la que es", señaló.

A pesar de este esfuerzo inversor, la compañía no superará un ratio de endeudamiento sobre activos (LTV) del 50%, el límite requerido por sus bancos financiados.

## Gecina lanza la opa sobre sus propias acciones para escindirse

Gecina, la filial francesa de Metrovacesa que pasará a ser controlada por el todavía presidente de la inmobiliaria, Joaquín Rivero, y su socio Bautista Soler, lanzó ayer una oferta pública de adquisición (opa) sobre sus propias acciones con el fin de ejecutar su segregación de la inmobiliaria española. Se trata del segundo paso en el proceso de escisión de Metrovacesa, toda vez que esta sociedad ya ejecutó su propia opa sobre sus acciones. El 58,8% del accionariado decidió permanecer en Metrovacesa. La opa de Gecina se dirige sobre 13,91 millones de sus propios títulos, a los que a cambio ofrece acciones de Medea, la sociedad cotizada que los Sanahuja han creado para canalizar su negocio en Francia. El intercambio se ha fijado a razón de 20,5 acciones de Medea por cada título de Gecina. Con la oferta se pretende segregar la parte de los activos de Gecina en París con que se quedarán los Sanahuja. Se trata de 37 activos valorados en 1.930,9 millones.

Para compaginar la inversión prevista con estos límites, la compañía realizará operaciones de adquisición sin recurso a la matriz, replicando el *modus operandi* de la compra de la torre del banco HSBC situada en el distrito financiero londinense de Canary Wharf, que se canalizó a través de una empresa de nueva creación. "Esto nos permite alcanzar un nivel de endeudamiento puntual de entre el 65% y el 70% y es un mecanismo que utilizaremos a menudo", explicó García de Ponga.

Al margen del sector inmobiliario, la familia Sanahuja tomará una participación de alrededor del 25 por ciento en Applus+, la antigua filial de certificación e ITV de Agbar.

AFONDO

# Infraestructuras en EEUU



**Ricardo Martínez Rico**  
Ex secretario de Estado de Presupuestos

La noticia del hundimiento de un puente en Minnesota el pasado mes de agosto ha devuelto a la actualidad el debate sobre el estado de las infraestructuras y su financiación en Estados Unidos. Este debate surge ante las pocas inversiones realizadas en estos últimos años, también por la obsolescencia de muchas de estas infraestructuras, la congestión, y todo ello provocado por las claras insuficiencias presupuestarias para financiar unas infraestructuras necesarias para sostener el crecimiento y la competitividad de Estados Unidos.

El debate tiene múltiples dimensiones. Por un lado está la cuestión básica de si los recursos presupuestarios son suficientes; por otro, el de si estas políticas deben de atenderse desde la financiación federal o desde los recursos estatales. También es relevante la cuestión de quién realiza la construcción de las infraestructuras, si empresas americanas o extranjeras. Pero, últimamente, la cuestión más relevante, y de mayor trascendencia de futuro, gira alrededor de si la financiación debe de realizarse a través de los impuestos, fundamentalmente de los impuestos sobre las gasolinas, o pueden encontrarse otras fórmulas de financiación extrapresupuestaria incluyendo fórmulas de pago por parte de los usuarios, como el peaje.

Estados Unidos, con una población de 300 millones de habitantes y una extensión del territorio de más de nueve millones de kilómetros cuadrados, necesita contar con una red de infraestructuras moderna y operativa, que apoye y potencie el crecimiento y el desarrollo del país. Y, según los últimos estudios publicados sobre la materia con cifras del presupuesto americano, la inversión en obra civil desde 1980 no llega en media al 2% del PIB, frente al 9% actual en China y al 5% de India. En España, usando las mismas definiciones comparables con la contabilidad americana, habríamos invertido en estos últimos años una cifra por encima del 4% del PIB. No nos puede sorprender, por tanto, la falta de mantenimiento de las carreteras americanas, estando un 33% de sus casi 6,5 millones de kilómetros en situación precaria, los retrasos en el tráfico aéreo relacionados con una mala gestión del tráfico, la escasa inversión en aeropuertos y los problemas en los puertos marítimos o en las infraestructuras de transporte de energía o agua. Son claras, por tanto, las grandes oportunidades que se abren.

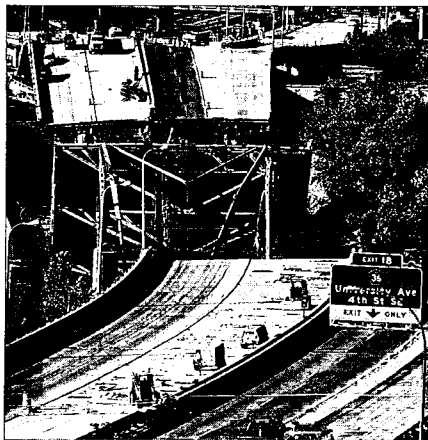
## La reconstrucción de América

Ante esta evidencia ha reaccionado el mundo empresarial americano, liderado por su patronal en Washington, que lleva ya tiempo lanzando una gran iniciativa para la "reconstrucción de América". Su objetivo último es lograr convencer de la bondad de la unión de fuerzas entre el sector público y la iniciativa privada, buscando la utilización de todo tipo de fórmulas disponibles experimentadas con éxito en el mundo, para relanzar con decisión las inversiones en infraestructuras en los próximos años. Y España y sus empresas se han convertido en una buena referencia internacional en este ámbito. Efectivamente, desde la década de los noventa varios países, entre los cuales España se ha situado como un protagonista destacado, han puesto en marcha iniciativas para mejorar la calidad de los servicios públicos, basadas en la colaboración público-privada para la financiación y la gestión de las infraestructuras. Este sistema, fundamentalmente a través del contrato de concesión, confiere al sector público plena capacidad para gestionar los términos y la calidad del servicio y le permite disponer de recursos adicionales para impulsar la inversión en infraestructuras. Y ello es plenamente compatible con la deseada estabilidad presupuestaria. El desarrollo en nuestro país de un marco económico, jurídico y presupuestario apropiado ha permitido una extraordinaria expansión de la inversión en infraestructuras, tanto desarrolladas por el Estado como por las CCAA y Ayuntamientos, convirtiendo al sector en un protagonista clave de la evolución económica española de estos últimos años. De hecho, en 2006, la formación bruta de capital, fuertemente impulsada por la inversión en infraestructuras y la construcción, ha representado en España un 30% del Producto Interior Bruto, muy superior a los porcentajes medios europeos y también al estadounidense, situados en el entorno del 20%. Este fuerte dinamismo de la inversión y la

utilización de una muy amplia gama de fórmulas para la financiación de infraestructuras, ha contribuido decisivamente a que las empresas españolas se conviertan en líderes mundiales en su sector.

## Colaboración público-privada

Fórmulas de este tipo se han comenzado a utilizar ya con éxito en determinadas ocasiones en Estados Unidos. Illinois, Indiana y Virginia cuentan con buenas experiencias de colaboración público-privada para el desarrollo de importantes infraestructuras, donde están ya involucradas empresas españolas. Así como también otros Estados están en fase muy avanzada de adaptar su marco jurídico, o incluso de lanzar grandes proyectos de infraestructuras siguiendo criterios de financiación privada, en otros, estos proyectos se han visto envueltos de una gran polémica, que ha llegado incluso a provocar su paralización y a afectar a las empresas implicadas. El debate es, pues, muy intenso y son muchos los intereses o *stakeholders* implicados. Precisamente por eso, este debate exige plantear una estrategia sistemática, potente y al mismo tiempo didáctica, que haga evidentes los beneficios de la colaboración público-privada y muestre las diversas experiencias de éxito en el mundo. Encontrándonos en el momento de apogeo de la campaña presidencial americana, así como de la definición de los



El puente de Minnesota que se hundió el pasado agosto. / Efe

programas de gobierno para los próximos años, éste es el momento idóneo para plantear iniciativas de este tipo. Para ello, y en primer lugar, es preciso influir en el debate político, educando a los líderes, argumentando con creadores de opinión y estrategas políticos, para comunicar los beneficios de la colaboración público-privada. Un argumento muy relevante es que la participación de la iniciativa privada no supone privatizar los servicios, que siguen contando con el respaldo y la tutela del sector público; la participación privada lo que hace es permitir que los proyectos de infraestructuras se realicen ya. Y esta estrategia de comunicación debe apuntar a los segmentos clave de decisión, a nivel estatal pero también y especialmente federal, en Washington.

Así como es muy importante contar con socios locales para el desarrollo de los proyectos concretos, más importante aún es aunar esfuerzos y buscar socios globales para lograr la transmisión plena de los beneficios de las PPP: identificando políticos estatales y federales favorables a estas fórmulas, buscando coaliciones con legisladores, asociaciones empresariales, lobistas, medios de comunicación, usuarios, *think tanks*, implicando a los fondos de pensiones, etc.

En definitiva, se trata de transmitir de forma eficaz que la colaboración público-privada puede conseguir los niveles de infraestructuras que el desarrollo y la competitividad de Estados Unidos requieren. Y las infraestructuras españolas son un buen ejemplo de la utilidad de estas iniciativas.

## CATALUÑA

Catalunya@elpais.es

# Sólo el 53% del dinero prometido por el Gobierno a Cataluña tiene destino

Los empresarios preguntan a los partidos su modelo de gestión para El Prat

ARIADNA TRILLAS  
Barcelona

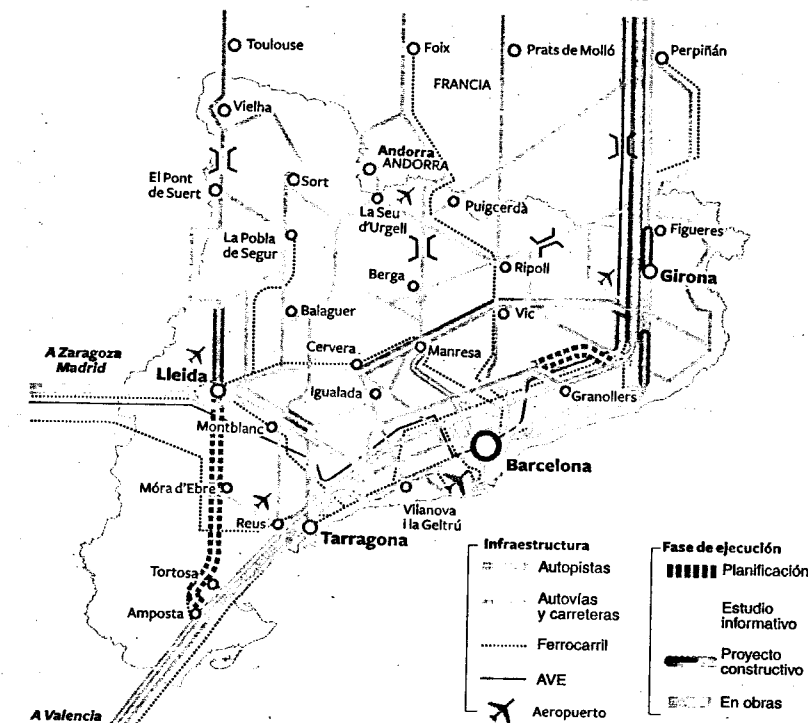
Cataluña ha vivido años de sequía inversora. Pero ahora que el dinero necesario para desatascar el cuello de botella de las infraestructuras parece garantizado a raíz de la aplicación del Estatuto catalán, toca plantearse la segunda parte del problema: decidir deprisa a qué proyectos concretos deben destinarse los recursos, ponerlos en marcha sin falta y acelerar los ya iniciados. Sólo la mitad (52,7%) del dinero ya comprometido por la Administración para los próximos años tiene consignado su uso. Esta estimación fue difundida ayer, en forma de advertencia, por los empresarios catalanes; esta vez, todos a una.

De acuerdo con la documentación presentada por el llamado GTI-4 —grupo de presión por las infraestructuras que reúne a la Cámara de Comercio, Fomento del Trabajo, el RACC y el Círculo de Economía—, la inversión real en Cataluña entre 2009 y 2011 es de 7.738,1 millones de euros.

Se trata de "una cifra muy alejada de la que resultaría de la aplicación de la disposición adicional tercera vigente del Estatuto", la que obliga al Estado a destinar el 18,8% del dinero total para infraestructuras a Cataluña porque éste es su peso en el producto interior bruto (PIB) español. Economía ha calculado que la aplicación de dicha disposición en ese periodo se traduciría en 14.675 millones de euros.

"Debemos definir una cartera de proyectos", subrayó el presidente de la Cámara, Miquel Valls, acompañado en la presentación del informe sobre el estado de las infraestructuras por

## Estados de ejecución de los proyectos de infraestructuras



Fuente: Fomento del Trabajo, Círculo de Economía, RACC y Cámara de Comercio de Barcelona.

EL PAÍS

Juan Rosell, presidente de Fomento; José Manuel Lara, presidente del Círculo, y Sebastià Salvadó, presidente del RACC.

Los retrasos en la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, en la nueva terminal de pasajeros del aeropuerto de El Prat, en los accesos viarios y por tren a di-

cha terminal, en la ampliación de los puertos de Tarragona y Barcelona, en la polémica autovía orbital B-40, en el desdoblamiento de la Nacional II en Girona y de la N-340 (autovía del Mediterráneo), o el trabajo pendiente en los carriles adicionales de la autopista AP-7, son algunos proyectos que los empresarios

apremiaron a impulsar. Entre los recursos por asignar figuran los 817 millones de euros que el Estado debe devolver a Cataluña por la incorrecta aplicación del Estatuto en 2007 y los 722,8 millones con que se complementó en 2008 la inversión real destinada a Cataluña por el Gobierno.

PASA A LA PÁGINA 4

## Sants tendrá un plan de rehabilitación, tras las obras del AVE

JAUME BAUZA, Barcelona

El barrio de Sants-Badal, una de las zonas más castigadas por las obras del AVE, será declarada área especial de rehabilitación integral (AERI), una atribución que ya tuvo el barrio del Carmel después del hundimiento del túnel de la línea 5 de metro en 2004. Así lo anunció ayer el alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, que en estos días negocia con el Ministerio de Vivienda un plan de actuación.

Hereu no explicó a cuántos edificios afectará el proyecto, cuándo empezarán las obras y con qué presupuesto cuenta. Habló de una inversión de 12 millones de euros a pagar entre el ministerio y el Ayuntamiento, pero dejó esta cifra en el aire "hasta que las negociaciones estén más avanzadas".

El alcalde hizo este anuncio después de haber sido acusado por la oposición de permanecer en un segundo plano durante la crisis del servicio de Cercanías. Pero ayer tampoco se libró de las críticas. El concejal de CIU en el Ayuntamiento, Joaquim Forn, dijo que el hecho de que en la negociación de estas ayudas se haya "involucrado" a la que será la número uno del Partit dels Socialistes (PSC) por Barcelona, la actual ministra de Vivienda, Carme Chacón, es la demostración de que se trata de una medida "electoralista".

El PP dijo que "Hereu sólo hace oír su voz después de que [el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero] se haya pronunciado tímidamente en el Congreso sobre las ayudas, demostrando su subordinación hacia el PSOE".

## La Rambla, el nuevo rostro del barrio de La Mina

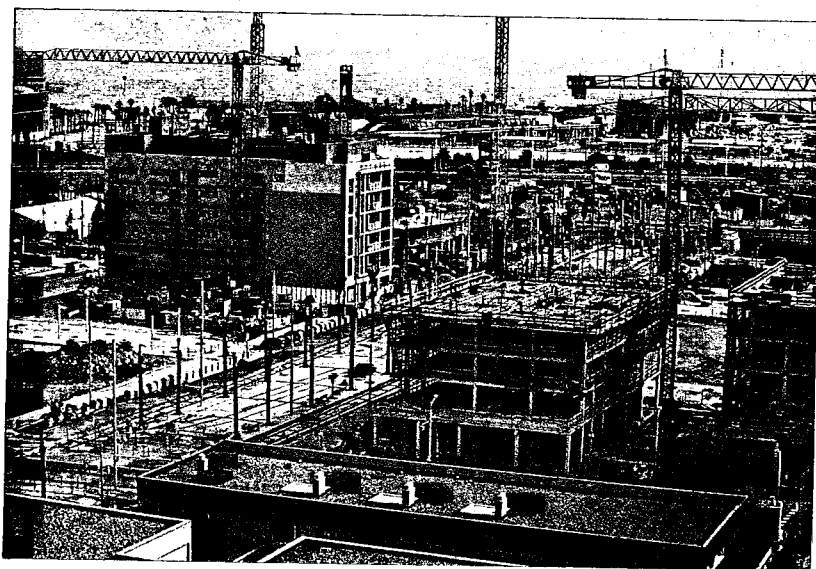
BLANCA CIA, Barcelona

Desde la azotea de uno de los edificios más altos del barrio de La Mina, en Sant Adrià de Besòs, se ve la panorámica completa del nuevo paseo que lo atraviesa de lado a lado, desde el parque del Besòs hasta asomarse casi al mar. La Rambla de la Mina está prácticamente terminada —faltan las catenarias del tranvía— y perfectamente delimitadas las nuevas calles que se abrirán y las parcelas donde se alzarán los 400 pisos para realojar a los afectados por el plan de transformación. La cara del barrio más complejo de Sant Adrià y, de re-

bote, de Barcelona, está empezando a mudar.

Algunos cambios ya saltan a la vista. En el lado montaña, al inicio de la Rambla se ven las dos caras del barrio. En una acera convive el viejo edificio de la parroquia —que se derriará para ser sustituido por uno nuevo— con la flamante biblioteca que está prácticamente acabada. Frente a estos, la comisaría de los Mossos d'Esquadra. No son los únicos signos de que las cosas están empezando a moverse en un barrio con una problemática social importante, que se ha pacificado bastante en los últimos años.

PASA A LA PÁGINA 3



Promociones de pisos en el barrio de La Mina, en Sant Adrià de Besòs. / EDU BAYER

## LA CRISIS YA ESTÁ AQUÍ

Casi la mitad del litoral español es suelo urbano o urbanizable. Por ello, el Gobierno pondrá en marcha la Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa. Por **Cristina Narbona**

## Avanzando hacia un modelo de desarrollo más sostenible

El suelo tiene un importante valor económico, pero también ecológico y social. El avance imparable de la construcción ha dañado recursos, en algunos casos de forma irreversible. Hoy no cabe duda de que para frenar la expansión urbanística, en especial la que colmata nuestro litoral, hay que gestionar el suelo desde un enfoque integral, incorporando su valor ambiental.

El modelo de desarrollo económico que ha prevalecido en España —excesivamente basado en la construcción, sin tener en cuenta los efectos sobre los ecosistemas y los recursos naturales— es incompatible con la adecuada conservación de nuestra biodiversidad y con la prevención del cambio climático.

Según datos del Observatorio de la Sostenibilidad, la tendencia indica que en los próximos años, el consumo de suelo debido a nueva urbanización podría seguir aumentando con efectos indeseables si no se adoptan medidas de mayor sostenibilidad en la ordenación del territorio y el urbanismo.

En este sentido, la nueva Ley del Suelo constituye una importante herramienta para la reorientación del urbanismo en España. El texto promueve más control público y transparencia,



La ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona.

para incorporar nuevas exigencias en la transformación de las ciudades y para contribuir a mejorar la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.

Aunque son importantes las herramientas normativas impulsadas en esta legislatura para acabar con la impunidad en los delitos ambientales y urbanísticos, sólo se podrá avanzar hacia una mayor sostenibilidad si el compromiso incluye a todas las administraciones y ciudadanos.

De ahí la importancia de la creación de la figura del Fiscal coordinador para los delitos ecológicos y urbanísticos, relativos a la ordenación del territorio y la protección del patrimonio histórico y cultural, el medio ambiente e incendios forestales... así como la incorporación de las secciones de Medio Ambiente en las Fiscalías Territoriales. Todo esto supone aumentar la eficacia de los instrumentos democráticos de control de la legalidad y, de esta manera, contribuir a la mejor protección de nuestros entornos.

El papel del Ministerio Fiscal en la tutela del medio ambiente se ha reforzado, asimismo, con la entrada en vigor de la Ley de Responsabilidad Medioambiental, por la que los operadores económicos que desarrollan actividades potencialmente contaminantes quedan obligados a prevenir los daños que puedan causar con su actividad, y a repararlos totalmente, en caso de producirse.

En definitiva, unos pasos más, ni con mucho los últimos, en el camino hacia la sostenibilidad de nuestro modelo de desarrollo.

Cuando hablamos de sostenibilidad en el sector de la construcción no sólo se trata de renovar o mejorar lo relativo a las nuevas actuaciones. Sostenibili-

dad también implica renovar y mejorar lo ya construido para reducir el consumo de energía y la contaminación.

El aprovechamiento sostenible de los recursos es un principio básico de la normativa comunitaria. En el caso del agua, la Directiva Marco Europea y la propia legislación española establecen que deben cubrirse las necesidades básicas de abastecimiento y que las actividades productivas deben ser compatibles con la protección de los recursos y sus ecosistemas asociados. El Programa A.G.U.A., que materializa la reorientación de la política del agua del Gobierno de España, promueve una gestión sostenible, con la máxima garantía, de los recursos hídricos, compatible con la calidad ecológica de nuestros ríos.

En este punto, la Ley de Suelo también contempla que cada nuevo desarrollo urbanístico cuente, antes de su aprobación, con un informe preceptivo sobre la disponibilidad de agua, elaborado por la Confederación Hidrográfica de la cuenca.

Por su parte, el Nuevo Código Técnico de Edificación establece que todas las viviendas que se construyan en España tienen que incorporar energía solar y criterios avanzados de aislamiento térmico y de eficiencia energética.

### La costa es naturaleza

Casi la mitad de nuestra costa es ya suelo urbano o suelo urbanizable; el Ministerio de Medio Ambiente ha acentuado en esta legislación las exigencias de cumplimiento de la Ley de Costas y ha puesto en marcha la Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa. Con un diagnóstico exhaustivo, se inicia el proceso hacia un modelo de gestión integrada de la costa, acorde con los criterios de la Unión Europea y aprovechando las experiencias piloto de los acuerdos ya existentes del Ministerio con Galicia, Cantabria y Asturias.

Con las previsiones de subida del nivel del mar a causa del calentamiento global —que pue-

### Se requiere una gestión integral del suelo para frenar la expansión urbanística

den reducir en más de quince metros el espacio de las playas hacia 2050—, resultan más entendibles las decisiones tomadas por Comunidades como Galicia y Cataluña para frenar la construcción en los primeros 500 metros desde la línea de mar.

Se tratará de movilizar tanto a las administraciones territoriales como a los agentes económicos, para consensuar las actuaciones prioritarias que reconduzcan la intensa masificación del litoral y con ello mejorar la calidad de nuestra oferta turística, tal como señala el recientemente aprobado Plan Español de Turismo.

Según este primer diagnóstico, el 70% de los espacios dunares, aproximadamente el 50% de nuestras playas y el 32% del resto del espacio costero requieren tareas de recuperación. Ello exigirá actuaciones por parte de las tres Administraciones, por unos 5.000 millones de euros, una cuantía que supone menos del 3% de los ingresos anuales del sector turístico en la costa.

España está en las mejores condiciones para hacer frente a los grandes desafíos ambientales. En 2006, por primera vez se redujeron tanto el consumo total de energía como las emisiones de gases de efecto invernadero, con un crecimiento del 3,9% del PIB. Una prueba evidente de que contamos con empresas cada vez más competitivas, capaces de introducir tecnologías más eficientes y menos contaminantes, creando al tiempo empleo y riqueza; y una sociedad cada vez más informada, consciente de que la contaminación y la degradación del entorno afecta a la salud, a la calidad de vida y al progreso.

Cristina Narbona es ministra de Medio Ambiente



**“Amb els pressupostos no n'hi ha prou; cal coordinació entre administracions per tirar endavant les infraestructures necessàries”**  
José Manuel Lara, president del Cercle d'Economia

**Dades previsible a l'ESO**

**El sector educatiu confirma els mals resultats a la secundària**

**Presó per als conductors bala**

**Al pont de la Puríssima entra en vigor la reforma del Codi Penal per als temeraris**



# Societat

## INFRAESTRUCTURES

# Inversió en perill

■ El Grup d'Infraestructures adverteix que el 48% de les inversions de Foment entre 2009 i 2011 encara no estan assignades ■ Demanen per a Rodalies una part dels 1.400 milions que sobren dels últims pressupostos

Quim Torrent  
BARCELONA

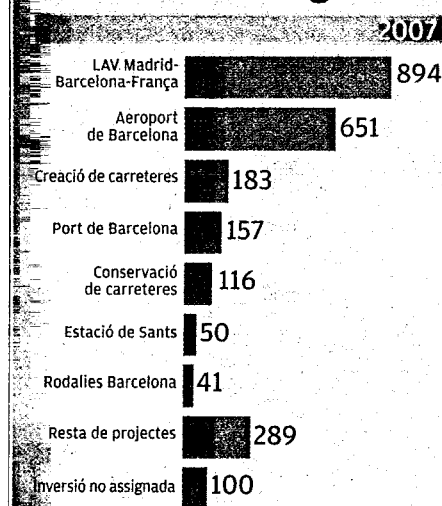
El compliment de les promeses d'inversió del ministeri de Foment perilla. El Grup de Treball d'Infraestructures (GTI4), que formen la Cambra de Comerç, el Cercle d'Economia, Foment del Treball i el RACC, va posar ahir de manifest que el 48% de les inversions previstes per Foment en el període 2009-2011 encara no estan assignades a cap projecte. I, cosa que és encara pitjor, en pressupostos ja aprovats o en tràmit del ministeri de Foment per a 2007 i 2008 encara hi ha 1.450 milions d'euros que estan enlaira.

El president del Cercle d'Economia, José Manuel Lara, va explicar que amb “els pressupostos no n'hi ha prou”, ja que cal “una assignació concreta a aquests diners”. Un dels problemes detectats pels estudis de la Cambra en els darrers anys és que moltes de les inversions previstes en els pressupostos han acabat no assignant-se o, un cop s'han assignat, l'obra no s'ha executat. Però el GTI4 va fer una crida a “no pensar en el passat, del qual ja ho hem dit tot” i “estar atents a què passarà a partir d'ara”.

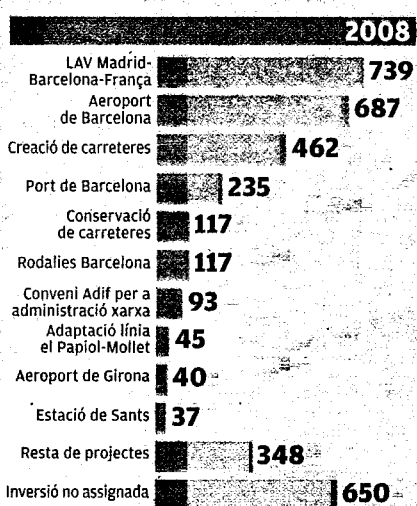
### Cartera de projectes

En aquest sentit el president de la Cambra, Miquel Valls, va demanar un “important exercici per fer una cartera de projectes nova” i no perdre aquests milions, que si el govern espanyol compleix l'Estatut haurien de passar a mans del govern. Valls, per exemple, va demanar que una part dels 1.450 milions no assignats

## Inversions assignades



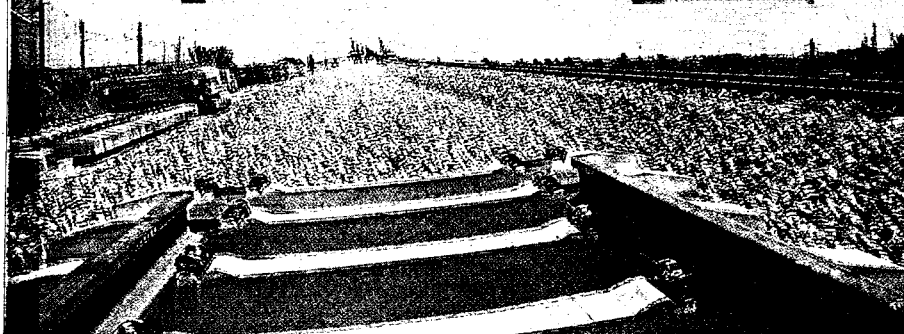
En milions d'euros



## Deu vegades més inversió al TGV que a Rodalies

El dèficit d'inversió acumulat durant anys a la xarxa de Rodalies de Barcelona ha estat denunciat fins i tot per la ministra de Foment, Magdalena Álvarez. Però durant el seu mandat, i també en els dos últims pressupostos aprovats, la malaguanyia no ha fet gaire per pal·liar la situació. Segons les dades del GTI4, la inversió assignada al TGV és deu vegades superior a la de Rodalies. Entre el 2007 i el 2008 les obres d'alta velocitat s'enduran 1.633 milions dels pressupostos generals de l'Estat, mentre que Rodalies de Barcelona només rebrà 158 milions. La xifra d'inversió és considerablement més baixa que la que necessita la xarxa, que és d'uns 6.000 milions d'euros, segons un estudi conjunt del departament de Política Territorial i l'Ajuntament de Barcelona.

De Rodalies també en va parlar José Manuel Lara, que va demanar que el traspassés faci sense presses. “Tots volem que vagi ràpid, però del que es tracta és de fer-ho bé”. Lara considera que el traspass no serà fàcil, ja que a banda de negociar amb la plantilla de Renfe “s'han de traspassar actius i llicències tecnològiques”.



ALBERT G.F. / FOTO: XAVIER BERTAL

siguin destinats a actuacions urgents a la xarxa de Rodalies. Perquè això pugui ser realitat abans caldrà que Foment presenti el pla de Rodalies, que té encallat des de fa dos anys. -Lara, Valls, el president del RACC, Sebastià Salva-

dó, i el de Foment del Treball, Joan Rosell, van demanar “coordinació” entre les administracions espanyola, nacional i local. “Cal que les diferències lògiques no siguin un entrebanc per tirar endavant els projectes”, va demanar Lara, que conside-

raria intolerable que es repetissin enfrontaments com el del Quart Cinturó en altres infraestructures importants que s'han de construir en els pròxims anys. En aquesta línia, un altre dels posicionaments conjunts va ser donar suport al

govern en la seva petició de participar en la gestió de les principals obres de Foment.

A banda de completar la B-40, que “és molt urgent”, segons va indicar Valls, la prioritat del GTI4 és el desdoblament de la N-II i la N-340, el corredor Tarragona-

Montblanc-Lleida, els accessos al port de Barcelona i l'ampliació de l'aeroport. Precisament sobre el Prat, el grup va demanar “un posicionament clar abans de les eleccions” al govern espanyol i als diferents partits sobre el model de gestió. ■

## INFRASTRUCTURES



La zona pesquera experimentarà una profunda transformació, amb una nova llotja i un restaurant, i s'obrirà al barri de la Barceloneta i a la ciutat ■ AVUI

## El nou moll de Pescadors es dedicarà també a l'esbarjo

■ El Port de Barcelona i la Confraria acorden posar fi a la flota d'arts menors ■ El moll acollirà la nova llotja, un restaurant i s'obrirà a la ciutat

Virginia Mascaró  
BARCELONA

El govern, el port de Barcelona i la Confraria de Pescadors van arribar ahir a un acord per reformar de manera integral les instal·lacions pesqueres del Port Vell, obrir-les a la ciutat i reestructurar l'actual flota d'arts menors.

Per una banda, el port i la Confraria de Pescadors van firmar un conveni que permetrà la reordenació dels espais i la millora de les instal·lacions pesqueres. El president de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), Jordi Valls, preveu "aprovar el projecte de la nova llotja i licitar-ne les obres durant

l'exercici del 2008". També s'hi farà una fàbrica de gel, un magatzem de caixes, un bar de pescadors i un restaurant obert al públic amb terrassa. El port i la Confraria col·laboraran perquè bona part dels ingressos repercutixin directament en els pescadors.

L'acord estableix que les embarcacions que continuaran treballant al port —les d'arrossegament i les d'encerclament— es concentraran al moll de Balears i a la dàrsena de la Indústria, quan les obres i els molls estiguin equipats. Les embarcacions deixaran lliure el moll de Pescadors, que es destinarà a usos ciutadans, esportius i d'esbarjo.

### Les xifres

2,7

milions d'euros es destinaran a reestructurar la flota artesanal. 2,1 milions els aporta l'APB, i 600, la Generalitat.

5

milions d'euros costarà la reforma de les instal·lacions pesqueres. 3 milions els aporta l'APB, i la resta, la UE.

La conselleria d'Agricultura, l'APB i la Confraria de Pescadors van firmar un segon conveni que permetrà posar en marxa un pla de reconversió de la flota d'arts menors i tancar un conflicte que fa més de vuit anys que dura, un període durant el qual la flota ha vist desaparèixer el seus es-

parar de tenir activitat pesquera, desballestaran la seva barca i buscaran una recol·locació en alguna activitat portuària. Només dos la mantindran. El pla preveu facilitar jubilacions als patrons més grans de 55 anys. I deu mariners afectats pel desballestament s'acolliran a l'atur i rebran un ajut de 10.000 euros dels fons europeu de la pesca.

### Nou espai públic

El conseller d'Agricultura, Joaquim Llena, va dir que la ciutat té ara "una oportunitat per arreglar un punt negre del front marítim". El president de l'APB, Jordi Valls, va destacar que "la Barceloneta i tota la ciutat guanyaran aviat un nou espai públic que facilitarà la relació i l'intercanvi amb el sector pesquer". La regidora de Ciutat Vella, Itziar González, pronostica que "la zona experimentarà una transformació radical que l'obrirà a la Barceloneta". Més enllà de la reforma urbana, "volem comptar amb els pescadors que han aixecat el barri. Un exemple moral", va dir la regidora. ■

## CIVISME

## Quatre anys per recaptar el 42% de les multes

Redacció  
BARCELONA

L'Ajuntament de Barcelona triga una mitjana de quatre anys a recaptar el 42 per cent de les multes que anualment imposa als ciutadans que incompleixen alguna de les normatives municipals. Segons dades facilitades ahir pel portaveu i responsable de l'àrea econòmica del consistori, Jordi William Carnes, en el període comprès entre els anys 2002 i 2006 es van imposar unes 170.000 sancions, per valor de 41 milions d'euros.

En resposta a una pregunta formulada pel grup de CiU a la comissió d'Hisenda, Carnes va reconèixer que el percentatge de recaptació municipal depèn del temps transcorregut, és a dir: com més temps passa, més augmenta el volum recaptat, cosa que dona "una esperança de cobrament del 42 per cent de les taxes al cap de quatre anys".

Davant les crítiques de l'oposició als "índexs de recaptació baixíssims", que rondan el 13 per cent de les multes sense comptar les de trànsit, la regidora d'Hisenda, Montserrat Ballarín, va insistir en la idea que aquestes xifres són resultat del baix percentatge de ciutadans multats que decideixen pagar voluntàriament, sense esperar a l'embarcament. Quan l'embarcament s'executa, els percentatges augmenten. "No s'ha de tenir en compte només el que es recapta el primer exercici, sinó també els anys següents, ja que quan es valora el que s'ha cobrat el primer any [l'anàlisi] s'està cernint únicament a l'agilitat dels infractors en el pagament", va respondre Ballarín. ■

## INFRASTRUCTURA

## Veïns i Barça mantenen el desacord pel Miniestadi

Virginia Mascaró  
BARCELONA

La primera reunió de la comissió de seguiment del projecte de remodelació del FCB, celebrada ahir al Districte de les Corts, va posar en relleu el desacord que mantenen els veïns i el club sobre el futur ús dels terrenys del Miniestadi, quali-

ficats d'equipaments esportius i zona verda, i on el club vol fer habitatges que li permetran finançar la remodelació del Camp Nou.

Segons Marta Prats, presidenta de l'Associació de Veïns d'Avinguda de Xile, "no ens han presentat cap projecte concret i tot el que s'ha dit ha estat molt ambigu. No obstant, nosaltres

volem que els terrenys qualificats d'equipaments esportius i zona verda es mantinguin com estan. No volem la requalificació".

Un portaveu del FCB ha dit a l'AVUI que el club està d'acord a cedir una part dels terrenys per fer-hi equipaments per al barri a canvi de guanyar sol per fer habitatge. No demanen

cap privilegi, volem la requalificació dels terrenys, però complint les ordenances i amb els índexs d'edificabilitat que marquen".

La reunió d'ahir va servir per aclarir alguns dubtes, com ara que l'aforament del nou camp no augmentarà, que la pista de gel es mantindrà soterrada i que no es farà un nou aparcament als terrenys del club.

La voluntat de la comissió és arribar a un consens entre les parts. "Poden guanyar equipaments per al barri o que tot quedi com està", diu un portaveu del Districte de les Corts. ■

## MEDI AMBIENT

## L'oposició, contra el pla del Tibidabo

Redacció  
BARCELONA

Tots els grups de l'oposició municipal a Barcelona van votar ahir en contra de la construcció de la nova muntanya russa del Tibidabo que pretén fer l'equip de govern per relançar el parc d'atraccions. El tema es va debatre ahir en la comissió d'urbanisme. Van votar en

contra del projecte CiU —que es qui havia presentat una declaració de grup en aquest sentit—, ERC i el PP. ICV, que forma govern amb el PSC, es va abstenir.

De tota manera, encara que l'oposició tingui la majoria i s'oposi a la construcció de la nova atracció, el govern considera que les votacions a les comissions no són vinculants. ■

# El GTI-4 alerta de que la mitad de la inversión estatal está por decidir

## El grupo pide coordinación de los proyectos de infraestructuras

**EDUARDO MAGALLÓN**  
Barcelona

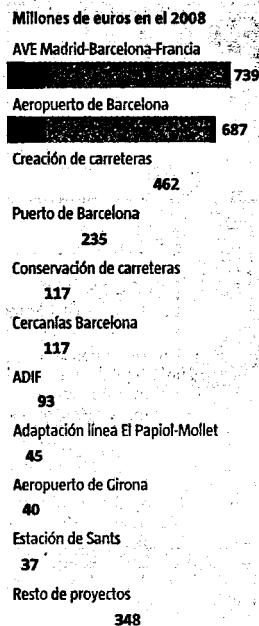
El Grup de Treball d'Infraestructures (GTI-4) pidió ayer a las diferentes administraciones públicas que colaboren y gestionen de manera conjunta los proyectos de inversión de infraestructuras para los próximos años. El GTI-4 (formado por Cambra de Comerç, Foment del Treball, Cercle d'Economia y el RACC) denunció también que las inversiones previstas actualmente sólo cubren el 53% de los recursos que destinará el Estado a Catalunya hasta el 2011. "Es importante que para

### Cambra, Foment, Cercle y el RACC vigilarán la ejecución de los proyectos de las administraciones

los próximos años tengamos proyectos y no pongamos palos en las ruedas", dijo el presidente de Foment del Treball, Juan Rosell.

El presidente de la Cambra, Miquel Valls, recordó que es necesaria una definición de los proyectos. También destacó que la inversión en cercanías es prioritaria y que a esa infraestructura se podría destinar parte de los 1.400 millones pendientes de asignar. Valls hizo estas reflexiones durante la presentación

### AVE y aeropuerto supone casi el 50% de la inversión en Catalunya



FUENTE: GTI-4

LA VANGUARDIA

de un informe de seguimiento de los compromisos de las administraciones en materia de inversiones en infraestructuras. El grupo GTI-4 publicará ese estudio actualizado cada seis meses para vigilar así el cumplimiento de lo acordado.

Para el presidente del Cercle d'Economia, José Manuel Lara, es importante controlar que se ejecute la mayor parte de las inversiones presupuestadas. También pidió que las diferentes administraciones no impidan el desarrollo normal del proyecto.

El GTI-4 lanzó una crítica contra determinados movimientos y plataformas ecológicas y vecinales porque considera que en la mayoría de los casos perjudican el normal desarrollo de los proyectos de inversión. "Hemos de buscar un equilibrio para no tener problemas", dijo Lara. El presidente del Cercle señaló también la necesidad de contar con los equipos adecuados para llevar a cabo las inversiones. Respecto a la coordinación de las obras, Lara afirmó que es necesario que todos los proyectos se realicen en colaboración con todas las administraciones.

El presidente del RACC, Sebastià Salvador, junto con el resto de los representantes del GTI-4, destacó que las inversiones presupuestadas son superiores a los años anteriores. Las infraestructuras de transporte se llevarán 2.919 millones de euros el año próximo. Para el período 2009-2011, la previsión de inversiones en infraestructuras es de 14.675 millones. ●

## Los proyectos en marcha

■ El GTI-4 ha definido en el informe los principales proyectos de inversión que están actualmente en proceso de ejecución o ya han sido asignados por parte de la Administración. Las inversiones se dividen en cuatro grandes áreas.

**Red viaria.** Los recursos se destinan a la construcción de la autovía orbital B-40, desdoblamiento de la N-II en Girona, nueva autovía del Mediterráneo, desdoblamiento del Eix de Llobregat C-16, del Eix Transversal

C-25 y del Eix Occidental de Catalunya, ampliación de carriles en la AP-7 y desdoblamiento de la N-240 de Tarragona a Lleida.

**Red ferroviaria.** Los proyectos se centran en la línea de alta velocidad que va de Madrid a Barcelona y llega a la frontera francesa. El informe del GTI-4 recuerda que no hay fecha prevista para la entrada en servicio del tramo que llega a Barcelona mientras que el de la frontera francesa arrancará según

las previsiones en el 2012.

**Puertos.** Las inversiones más elevadas son las de las ampliaciones de los puertos de Tarragona y Barcelona, y la construcción de los nuevos accesos viarios y ferroviarios a las instalaciones de la capital catalana.

**Aeropuertos.** El principal proyecto en este ámbito es el aeropuerto de El Prat, donde se construye una nueva terminal y sus accesos ferroviarios y viarios.

# Abertis amplía su participación en Brisa y esta rompe el pacto

**BARCELONA** Redacción

La concesionaria portuguesa de autopistas Brisa rompió ayer de forma unilateral el acuerdo que mantenía con la empresa española Abertis después de que esta última ampliara su participación en la sociedad lusa. Las dos compañías firmaron un pacto de colaboración en septiembre del 2002 para actividades comerciales que incluía un intercambio accionarial.

Brisa envió un comunicado a las autoridades bursátiles portuguesas en el que señala que rompe el pacto con Abertis ante "el refuerzo significativo y no anunciado de su participación en el capital social de Brisa".

El grupo español -propiedad de La Caixa y ACS- controla oficialmente un 10% pero podría haber llegado a ampliar su participación hasta el 14,9%. La legislación lusa obliga a comunicar los aumentos de participación sólo si se supera el 15%. No obstante, la prensa local asegura que Abertis podría llegar a te-

ner un 18% del capital de la firma portuguesa.

Con esa operación, la compañía española que preside Isidre Fainé se convierte en el segundo máximo accionista, por detrás de la familia de José de Mello, que controla el 30% del capital. Entre el resto de los accionistas destacan Babcock & Brawn, con un 10%; Cinveste (4,99%), y Caixanova (2%).

Brisa, a su vez, controla un 1% de Abertis, si bien llegó a controlar un 5% de la española. Los acuerdos entre las dos empresas se firmaron al mismo tiempo que Abertis rubricó otro con la italiana Autostrade.

Este nuevo contratiempo en Portugal se produce cuando todavía no se han cerrado oficialmente las conversaciones con la italiana Autostrade (hoy Atlantia) para llegar a una posible fusión. Según Abertis, Portugal es un mercado estratégico para la compañía, como lo demuestran las inversiones en otras infraestructuras como los parques logísticos.●