RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data:11-12-2007

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

Tendencias

XIII conferencia de la Convención de Cambio Climático de la ONU en Bali

Biocombustibles con garantía ecológica

La UE obligará a que los cultivos para biocarburantes eviten la deforestación

ANTONIO CERRILLO
Bali
Enviado especial

Los biocombustibles (carburantes procedentes de cultivos energéticos usados como biodiésel o bioetanol) que se pongan en el mercado en la UE a partir del 2010 deberán tener un sello ecológico que garantice que su obtención no se hace con cultivos o plantaciones que comportan la deforestación de bosques de gran interés natural. Así lo recogerá una nueva directiva de la UE para fomentar las energías renovables. Con ella, la Comisión Europa pretende, entre otros objetivos, hacer frente a las críticas que están recibiendo en los últimos tiempos el descontrol sobre los biocombustibles, detrás del cual está la mano de multinacionales que talan y deforestan en Indonesia o en Sudamérica para plantar palma y otros agrocombustibles.

En Indonesia, por ejemplo, se está produciendo actualmente una velocísima sustitución de bosques primarios tropicales y turberas, de gran valor ecológico, por plantaciones de palma, un árbol con cuyo fruto se fabrica biodiésel. El fenómeno puede destruir en pocos años una selva única. El problema es que la UE prevé que en un futuro inmediato se producirán grandes importaciones de este producto para cumplir sus planes para introducir combustibles más limpios (con menos emisiones de CO_2) para ir desterrando la gasolina y el gasóleo en cumplimiento del protocolo de Kioto.

EL DEBATE

EE.UU. no se compromete

La Administración Bush se opuso ayer de nuevo a la propuesta que las Naciones Unidas han llevado a la cumbre de Bali en el sentido de que las naciones desarrolladas reduzcan sus emisiones contaminantes entre un 25% y un 40% hasta el 2020.

Según el negociador estadounidense, Harlan Watson, los planteamientos iniciales del protocolo prejuzgan los resultados. Watson añadió que no están solos al discrepar, pero también reconoció que es posible encontrar medidas que limiten las emisiones. La postura estadounidense dificulta la posición de la ONU y la Unión Europea, que defienden abrir un debate sobre un nuevo tratado que entre en vigor después cuando expire el de Kioto en el 2012 para combatir el cambio climático.

Los países que causan más emisiones, como Estados Unidos, China e India, deberían tener objetivos vinculantes para un nuevo acuerdo, expresó el ministro canadiense de Medio Ambiente, John Baird.

La nueva directiva sobre energías renovables de la UE mantendrá los mismos objetivos actuales sobre fomento de estas fuentes limpias (lograr un 10% de biocombustibles en el 2020, y conseguir que en esa misma fecha el 20% de la energía primaria se produzca con fuentes limpias, como solar, eólica o biomasa). Sin embargo, buscará perfeccionar los actuales instrumentos, de forma que "hará una directiva a escala europea para exigir un certificado de origen de los biocombustibles, para que se tenga en cuenta el ciclo de vida de estos nuevos carburantes para evitar que proceda de un proceso de deforestación de áreas forestales valiosas", según avanzó la ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, durante una visita al parque nacional Gunung Leuser, al norte de Sumatra, en Indonesia, donde se vive con especial intensidad este problema. Se trata de evitar que "bajo el pretexto de producir carburantes que no generan CO_2 se destruyan precisamente bosques que son grandes sumideros" que recogen el CO_2 de la atmósfera, agregó la ministra.

La intención de la UE es elaborar esta nueva directiva en el año 2008, dar trámite a los debates en el Parlamento Europeo el año próximo y aprobarla de forma definitiva en el 2010. El sello ecológico haría surgir algo parecido a los que ya existen para certificar madera procedente de un bosque duradero, aunque sería obligatorio, agregó la ministra a *La Vanguardia*.

Los biocombustibles representan una cuota muy pequeña del carburante consumido; sin embargo, estos agrocombustibles pueden causar fuertes impactos, pues la UE requerirá pronto superficies de cultivos energéticos tan importantes que no podrán ser cubiertas en su propio territorio. Y es ahí donde se abre la puerta a importaciones que pueden hacer agravar la deforestación en Indonesia, Brasil o Paraguay.

Al norte de Sumatra, por ejemplo, miles de hectáreas dedicadas a la palma desmitifican lo que alguien espera encontrar en un bosque tropical, pues junto a la carretera de Medan se extiende un paisaje uniforme de hileras inacabables de esbeltos árboles (parecidos a la palmera) perfectamente alineados y dispuestos para que se les extraiga el *oro verde*. Camiones con una carga inestable transportan los enormes racimos del fruto en una carretera insegura, convertida en escaparate para los curiosos y ociosos habitantes que se sientan en el porche viendo pasar el tiempo en una zona empobrecida tras el tsunami. "El Gobierno indonesio está prohibiendo las plantaciones de palma ilegales, pero no tiene fuerza ni llega a todas partes", dice Arantzazu Acha, una técnica de la Unesco en Yakarta que intenta concienciar a las población local de los beneficios de conservar el patrimonio del parque natural Gunung Leuser, reserva de la biosfera de la Unesco y santuario de dos tercios de los últimos orangutanes de Sumatra.

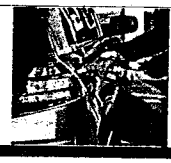
Las ONG de diversos países productores de agrocombustibles (soja de Argentina y Brasil, o de palma de Indonesia y Malasia) vienen

DICCIONARIO RÁPIDO DE LOS BIOCOMBUSTIBLES

Biodiésel
Se produce a partir de las plantaciones de **soja, girasol, palma, colza** y otras plantas.

Al 100% o con mezcla
Puede usarse sin problema en los los vehículos diésel, al 100% o en diferentes mezclas con gasóleo

Bioetanol
Se obtiene de plantas ricas en azúcar (como **cereales, caña de azúcar o remolacha**) y surge como una clara alternativa la gasolina



Coches flexibles
Pocos países y algunos modelos están adaptados para usar bioetanol

Al Gore reclama "un alto el fuego contra la Tierra"

El ex vicepresidente de EE.UU. llama a la movilización

Amazonia amenazada. La selva retrocede ante las plantaciones de soja

RICARDO BELIEL

JOHN MCCONNICO / AP

Los galardonados. El norteamericano Al Gore, a la izquierda, y el indio Rajendra K. Pachauri, tras recibir el premio Nobel de la Paz ayer en el Ayuntamiento de Oslo

CECILIA MORA
Estocolmo. Servicio especial

En su discurso de aceptación del premio Nobel de la Paz, el ex vicepresidente estadounidense Al Gore llamó ayer en Oslo (Noruega) a la movilización mundial para reducir las emisiones de dióxido de carbono "con la misma urgencia y decisión que hasta ahora sólo se ha visto ante las guerras". Al Gore recibió el premio junto con el Grupo Intergubernamental sobre el Cambio Climático (IPCC) de la ONU, que preside el indio Rajendra K. Pachauri, como reconocimiento a las acciones que han realizado para "fomentar y difundir el conocimiento sobre la incidencia del hombre en el cambio climático".

Durante la solemne ceremonia de entrega del premio, el presidente del Comité Nobel Noruego, Ole Danbolt Mjös, señaló que "nadie ha merecido el Nobel de la Paz tanto como los galardonados con el premio este año". Y añadió que "la decisión ha sido fácil". Según Mjös, "el Grupo Intergubernamental del Cambio Climático fue quien sentó las bases para el trabajo científico que ha comprobado el calentamiento global. Al Gore, por su parte, ha sido la persona que a título individual ha hecho más para crear conciencia sobre las medidas que deben adoptarse para contrarrestar el fenómeno. Al Gore es el gran comunicador".

En presencia de miembros de la familia real noruega, representantes del Gobierno y eminentes invitados, el ex vicepresidente estadounidense Al Gore y el presidente del Grupo Intergubernamental sobre el Cambio Climático, Rajendra K. Pachauri, dieron ejemplos de la clara relación que existe entre los problemas climáticos y la paz.

Al Gore señaló que "la humanidad se encuentra ante una situación de crisis mundial" y exhortó a Estados Unidos y China a que "terminen ya de acusarse mutuamente y adopten un plan conjunto contra el calentamiento del planeta".

Por su parte, el profesor indio Rajendra K. Pachauri destacó que "los cambios climáticos producen escasez de agua, desnutrición y problemas de salud que afectan a millones de personas. En los últimos años los vínculos entre la paz y el acceso a los recursos vitales se han hecho más evidentes, y cuando los recursos escasean la paz del mundo está amenazada". Pachauri se refirió además a los lugares más vulnerables del planeta: el Ártico, algunas islas pequeñas, distintas partes de Asia y amplias zonas de África, "un continente que ya está sufriendo actualmente las consecuencias del calentamiento del planeta".

El ex vicepresidente estadounidense, quien ha ganado dos Oscar por su película *Una verdad incómoda*, señaló: "Nos enfrentamos a una verdadera emergencia planetaria que amenaza la supervivencia de la civilización. Se está forjando un potencial de destrucción, pero al mismo tiempo tenemos noticias esperanzadoras. Tenemos la posibilidad de solucionar esa crisis y evitar lo peor, aunque no todo, si actuamos con decisión y rapidez". Haciendo uso de su reconocida capacidad retórica, Al Gore puntualizó: "Hoy arrojamos 70 millones de sustancias contaminantes a la delgada capa de la atmósfera que rodea el planeta, como si ésta fuera una cloaca. Y mañana arrojaremos aún más a causa del efecto acumulativo. La Tierra tiene fiebre y nosotros somos los culpables. Tenemos todo lo necesario para cambiar, a excepción tal vez de la voluntad política, pero la voluntad política es un recurso renovable", concluyó entre aplausos.●

El precio climático de volar 40 personas a Bali

Los vuelos de las 10.000 personas que han viajado a la cumbre de Bali tienen un coste para el planeta, pues sus emisiones contribuirán al calentamiento. Cada persona de la delegación oficial española ha generado seis toneladas de CO_2 por los vuelos de ida y vuelta a Bali. Cada español genera de media casi diez toneladas de CO_2 al año por todas las actividades llevadas a cabo. Para paliar los gases de estos vuelos, el Ministerio de Medio Ambiente ha decidido compensar las emisiones de CO_2 generadas en el transporte aéreo por la delegación española, integrada por 40 personas, incluyendo miembros de diversos ministerios y de las comunidades autónomas. Las emisiones de la representación española suponen una contribución al calentamiento del planeta de 288,8 toneladas de CO_2; y para equilibrarlas se llevará a cabo un proyecto de ampliación de una minicentral hidroeléctrica en Sumatra que cuesta 2.808,8 euros.

LAS VENTAJAS

Los biocombustibles combaten el cambio climático al reducir el consumo de petróleo

LOS INCONVENIENTES

Las plantaciones reducen la superficie de selvas que captan CO_2 de la atmósfera

Los biocombustibles están bendecidos por los científicos del Grupo Intergubernamental sobre Cambio Climático de la ONU para reducir las emisiones de los gases que calientan la Tierra. Sin embargo, otros estudios de la ONU han advertido de los riesgos de una expansión sin control sobre la base de un modelo agrario injusto. Las reservas y cautelas son compartidas en España por Veterinarios sin Fronteras. En Indonesia, los planes para desarrollar los biocarburantes, vinculados a la política europea, prevén multiplicar por 43 la producción de aceite de palma, lo que destruirá 20 millones de hectáreas de bosque tropical, según esta organización.●

EL DATO

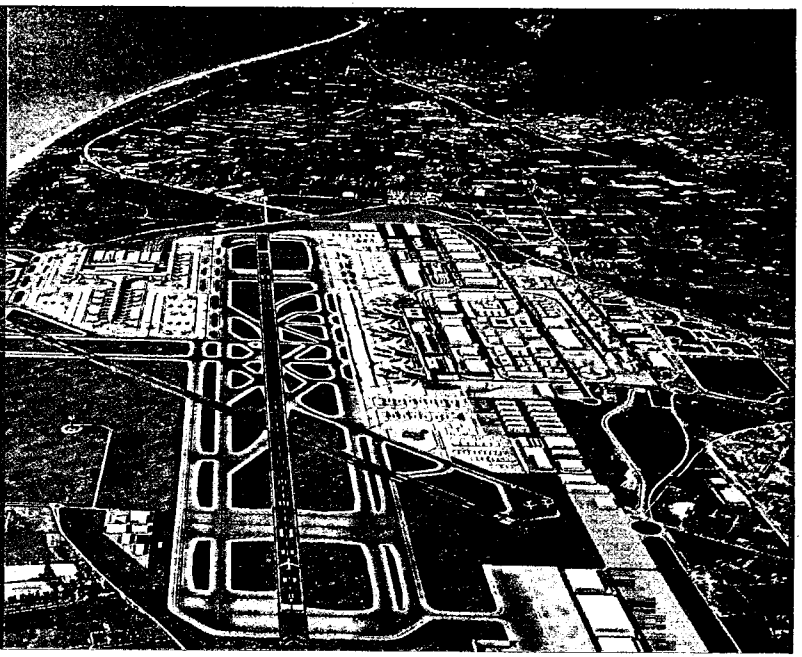
Zapatero promete viviendas verdes

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, desveló ayer una de sus ofertas electorales estrella en materia de medio ambiente: un plan de rehabilitación integral, dotado con 9.000 millones de euros, para hacer energéticamente eficientes 500.000 viviendas hasta el año 2012. La medida contribuiría a combatir el cambio climático.

INFRAESTRUCTURES

El pla d'aeroports

- Aeroports comercials existents
  Barcelona
  Girona
  Reus
- Aeroports comercials nous
  Lleida-Alguaire
  Pirineus-Andorra (La Seu d'Urgell)
  Nou aeroport corporatiu i empresarial Terres de l'Ebre
- Aeròdroms d'aviació general esportiva existents
  Sabadell
  Igualada-Òdena
  Cerdanya
  Empuriabrava
  Calaf-Sallavinera
  Sant Fructuós de Bages
  Alfés
- Aeròdroms nous d'aviació general i esportiva, i auxiliars
  Lladurs
  Cervera
  Tremp
  Arnes
  Ribera d'Ebre
  Prat de Moià
  Viladamat/Ordis



Només dos euros per hectàrea a Alguaire

La quarantena d'afectats per les expropiacions de l'aeroport de Lleida-Alguaire es quedaran amb els 2 euros per hectàrea que els ha ofert des d'un principi el govern, tot i que ells en reclamen 5,70, la matexa quantitat que es paga per les expropiacions de la presó de Tàrrega. Les protestes i les reunions amb grups polítics no serviran, perquè el jurat d'expropiacions, segons el conseller Nadal, apunta a mantenir la proposta de Política Territorial. Fa unes setmanes, se'ls van oferir un augment de fins a 3,70 euros per hectàrea, però només si els acceptaven tots els afectats. El col·lectiu ho va rebutjar perquè vol els 5,70. El fet de ser sòl rústic i de secà justificaria el baix preu. La resolució podria arribar al contenciós.

Aposta per connectar els aeroports amb ports i el TGV

■ Nadal assegura que és un moment decisiu i proposa nous aeroports a Lleida, els Pirineus i l'Ebre ■ El govern serà majoritari en tots els aeroports, excepte en el de Barcelona

Quim Torrent / Joan Tort
BARCELONA / LLEIDA

És un moment decisiu. En els pròxims anys Catalunya juga un partit clau en l'àmbit aeroportuari. Si el nou model que va presentar ahir el departament de Política Territorial té èxit, l'economia catalana guanyarà punts en un sector estratègic. En els pròxims anys es tracta, segons va explicar el conseller Joaquim Nadal, de crear una xarxa d'aeroports amb una densitat semblant a la dels països més desenvolupats de la UE. "Tindrem un model rendible amb tres aeroports amb superàvit, Barcelona, Girona i Reus", va reblar Nadal.

El que es proposa Nadal és teixir un model de transport en què tots els aeroports estiguin connectats a altres grans infraestructures, ja siguin ferroviàries, sobretot amb el TGV, o per carretera, i també amb els ports els que estiguin a prop de la costa, com el Prat i Reus.

Reequilibri territorial

Per aconseguir els objectius marcats, el pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya traça un full de ruta fins al 2012 amb dues potes bàsiques: un canvi del model de gestió en què el govern guanya protagonisme –sempre que Madrid cedeixi part de les competències–, i una implantació territorial equilibrada de les noves infraestructures. A l'aeroport que està ja en marxa a Alguaire s'hi sumaran durant els pròxims anys el de Pirineus-Andorra, el de les Terres de l'Ebre i el d'aviació corporativa, que estarà situat en un radi de cinquanta quilòmetres de Barcelona. Per trobar la ubicació definitiva d'aquestes instal·lacions, el govern obrirà un concurs en què totes les poblacions que compleixin els requisits mínims podran oferir terrenys. "Així ens evitarem problemes de rebuig", va confessar Nadal.

El pla, però, no incorpora grans novetats als tres principals aeroports que encara depenen del ministeri de Foment. "Les ampliacions de pista a Barcelona les deixem per a un altre moment ja que primer hem d'avaluar quin creixement es produeix amb les noves terminals", va explicar Nadal. Això sí, es vol potenciar el transport de mercaderies i la construcció d'una zona amb hangars i tallers. En el cas del Prat, però, caldrà arribar a un acord amb Foment per compartir-ne la gestió i fer possible els canvis proposats. El pla també preveu la continuïtat dels models actuals, amb companyies *low cost* a Girona i a Reus.

Públics, privats i mixtos

Pel que fa a la direcció de les instal·lacions, el govern la centralitzarà a través d'un *holding* públic que tindrà el 51% de les accions de les empreses gestores de tots els aeroports, excepte el de Barcelona. El 49% restant se'l repartiran a cada territori, entre les diferents institucions públiques i les empreses privades. Cadascuna de les empreses serà lliure de triar un model de gestió que "pot ser totalment pública o privada o mixta", segons Nadal. ■

La fiebre del túnel

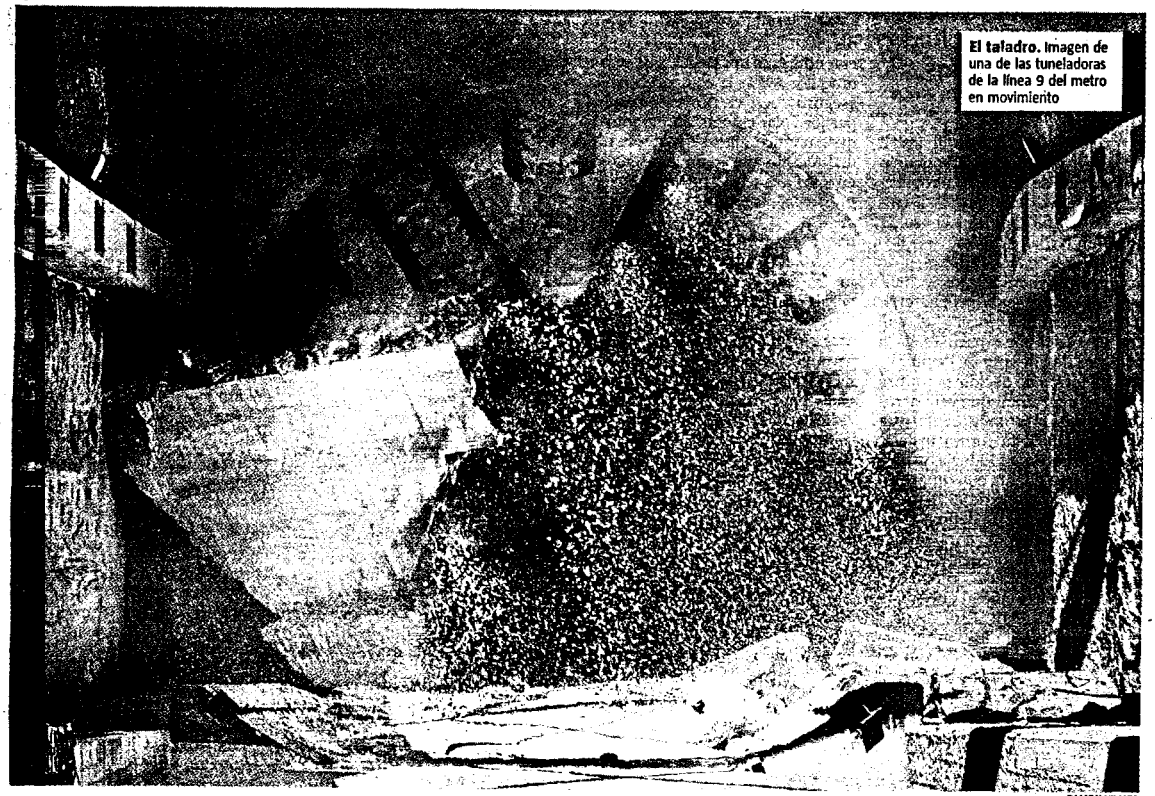
• Un comité de sabios vigilará las obras en una época en que coincidirán 11 tuneladoras

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

La Generalitat prevé que, dentro unos meses, hasta once tuneladoras lleguen a coincidir en la realización de trabajos de perforación en Catalunya. La mayoría de estos taladros gigantes desarrollará su tarea en el entorno de Barcelona. Después de años de *apalanque*, que diría Gato Pérez, la fiebre del túnel ha irrumpido, pero se ha abierto paso entre las quejas de los ciudadanos –por las molestias que conllevan estas infraestructuras– y los temores auspiciados por sucesos como el del Carmel.

Ante una situación de psicosis colectiva, en especial desde el punto de vista de los grupos de la oposición, el Govern presentó ayer el antídoto en forma de comité de sabios. Este organismo –surgido al amparo de la nueva ley de la Obra

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>



El taladro. Imagen de una de las tuneladoras de la línea 9 del metro en movimiento

RAMON VILALTA

LA FIEBRE DEL TÚNEL PROYECTOS DE FUTURO PARA LAS INFRAESTRUCTURAS EN CATALUNYA

Se busca lugar para un nuevo aeropuerto

El Govern presenta un plan de aeropuertos con once nuevas instalaciones, incluido uno para empresas

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

La Generalitat sacará a concurso la ubicación de un futuro aeropuerto corporativo o de negocios de empresas. La filosofía del conseller Joaquim Nadal, expuesta ayer durante la presentación del plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos, es que sea el propio territorio –"el mundo local"– el que con sus ofertas de espacio tenga la potestad de liderar y de decidir.

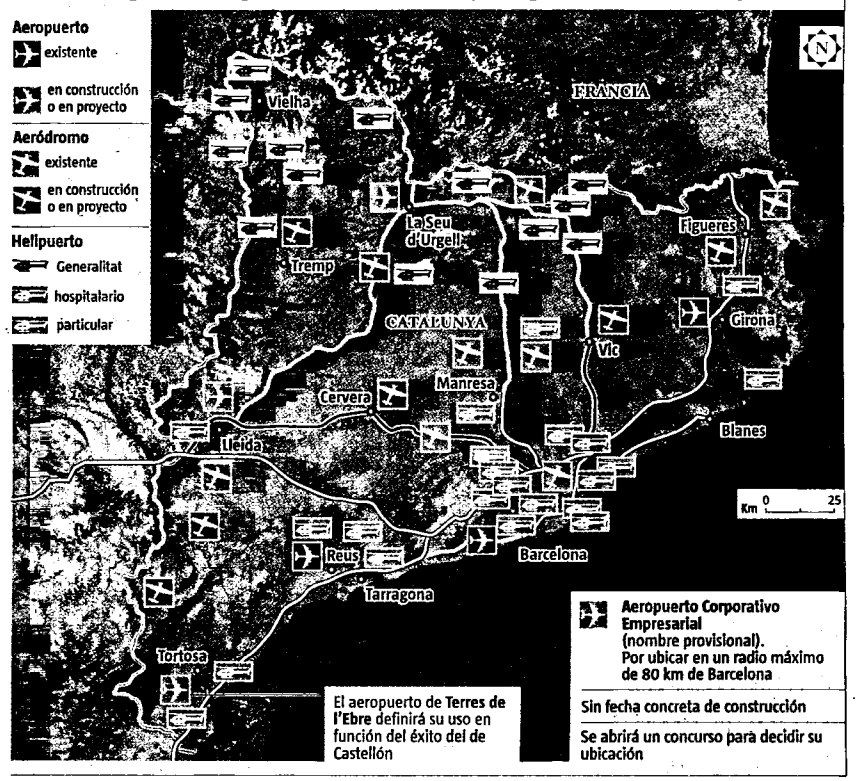
Esta forma de decidir permitirá que sea más difícil que este aeropuerto sea objeto de confrontación, señaló. Esta futura instalación, que pese a ser todavía un proyecto etéreo cuenta con un presupuesto de inversión de 95,75 millones, todavía se ha de definir. En el esbozo de proyecto se indica que su ubicación ha de determinarse en un radio de 50 a 80 kilómetros de Barcelona, la ciudad que solicitó su construcción. Este margen tropieza con la limitación de que tampoco puede interferir con las instalaciones de Girona o Reus.

Estas explicaciones, junto a la indefinición del futuro aeropuerto Terres de l'Ebre –entre Tortosa y Amposta–, hicieron que en la rueda de prensa sobre el citado plan sobrevolara la sensación de brindis al sol. El conseller Nadal así lo entendió y, en una petición de palabra para cerrar la comparecencia, aseguró que este proyecto "no és per fer volar coloms". Y garantizó que en cinco años será una realidad todo lo que aparece reseñado en los documentos oficiales, en los que se perfila todo el marco jurídicos y de gestión de cara a la asunción por la Generalitat de las competencias aeroportuarias. Uno de los pasos es la constitución de la empresa Societat d'Aeroports Públics de Catalunya, que tendrá un 51% en el *accionariado* de todos los aeropuertos, excepto el de Barcelona, que recibe un tratamiento especial y para el que se prevé una dirección consorciada.

Este plan, que ahora se somete a información pública y cuya previsión es que se apruebe en próximo verano, cuenta con una inversión de la Generalitat de 394 millones de euros hasta el 2012. Es entonces cuando se prevé que estén construidas –según remarcó el conseller– 11 nuevas instalaciones, entre ellas las referidas de las Terres de l'Ebre y el corporativo, un modelo de aeronavegación que va a más.

Pero el presupuesto de esta iniciativa de la Generalitat asciende,

Futuro mapa de aeropuertos, aeródromos y helipuertos de Catalunya



FUENTE: Google Earth

Raia Salas / LA VANGUARDIA

Un plan que está en el aire

ANÁLISIS

Javier Ortega Figueiral

España lidera el crecimiento aeronáutico europeo y Catalunya está por encima de la media española. Esta explosión de la actividad aérea era motivo suficiente para que el nuevo plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos de la Generalitat fuese esperado con interés –y cierto escepticismo– por los profesionales del sector. Estos tienen unas necesidades cada vez mayores de aumentar su actividad y sobre todo hacerlo sin el encorsetamiento actual.

El plan dejará bastante frías a las empresas aeronáuticas por cuanto hay una falta de concreción en muchos aspectos. Lo único que se extrae en claro es algo ya sabido: el aeropuerto de Alguaire abrirá en el 2009 y el futuro de Andorra-Pirineus ya es propiedad del Govern. Fuera de eso quedan algunas incógnitas trascendentales, como concretar dónde y cuándo estará el necesario aeropuerto corporativo que sirva al área metropolitana de Barcelona –un asunto que se arrastra desde los años 70–, a la espera de que algún municipio lo solicite. Y se mirará de reojo al aeropuerto de Castellón para definir el uso del de Terres de l'Ebre.

En referencia a los ya existentes de Sabadell, Girona y Reus, los responsables de la Generalitat se atribuyen los buenos resultados de estas instalaciones que no gestionan con la esperanza de una futura transferencia que no acaba de llegar. La propuesta de aeródromos es tan extensa como inconcreta y la nueva red de helipuertos no cambia ni un ápice la ya existente, además de no tener presupuesto alguno. Muchas cosas en el aire, valga la redundancia.

Nadal: "Si tras la supervisión pasa algo, sólo será atribuible a la fatalidad"

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

Pública aprobado en junio–, lo configuran siete expertos que se dedicarán a evaluar los preparativos de cada uno de los proyectos, así como el proceso de ejecución. Revisarán lo que se hará en el futuro próximo, aunque también se les dará traslado de lo que está en marcha y donde destaca la expansión del metro de Barcelona, con trabajos de construcción en la línea 9 y las ampliaciones de la 2, la 3 y la 5.

Su potestad, según explicó Manel Nadal, secretario de Mobilitat, alcanzará hasta el punto de poder frenar la construcción de una infraestructura. Será una situación límite, casi impensable, pero posible, advirtió. Nadal tuvo tan en consideración a estos sabios, que llegó a afirmar que, una vez que ellos hayan supervisado una de estas iniciativas, si luego pasa algo, "sólo será atribuible a la fatalidad".

¿Acaso hasta ahora no se hacían todas estas obras con las máximas garantías de seguridad? Por supuesto, respondió Manel Nadal. "Evidentemente que la redacción de los proyectos cumple los requisitos. Este comité lo que hace es añadir un plus de confianza". El consejo asesor de "túneles y otras obras singulares" lo componen Josep Maria Roca Pijuan, del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports; José Antonio García Mendoza, del Col·legi d'Enginyers de Mines del Nord-est; Jordi Corominas Dulcet, del Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya; Dídac Plana Aguilar, de la Associació d'Enginyers Geólegs; Pere Martínez Figueres, del Institut Geològic de Catalunya; así como Eduardo Alonso y Antoni Gens Solé, ambos catedráticos de Ingeniería del Terreno de la Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports.

Sus reuniones, en principio, serán dos al años, pero Nadal destacó que visto lo que hay en marcha y lo que se avecina, "los encuentros serán más frecuentes". Los emplazó para febrero, para darles un borrador de lo que está en ejecución. De cara al futuro, se perfila el túnel de la Conreria (la carretera B-500) o el posible túnel ferroviario de Horta al que Nadal no le ve problema alguno pese a que Collserola sea parque natural. Sin olvidar las cinco tuneladoras de la línea 9, las dos de Ferrocarrils en Terrassa y otra en Sabadell, las dos de Bracons y la del túnel del AVE por Barcelona. La revisión de esta obra sólo será posible –su ámbito se circunscribe a los trabajos impulsados por el Govern– si el Ministerio de Fomento acepta que la Generalitat participe en la gestión de este proyecto sembrado de polémica y en el que más de uno ya ha apostado por una futura fatalidad.

Pero este no es un concepto nuevo en la obra pública. El 26 de junio de 1991, cuando se derrumbó un túnel en la plaza Borràs con el saldo de un muerto, el president Jordi Pujol lo definió como "una venganza de la naturaleza, que se burla de nuestros cálculos, de los técnicos, de las precauciones".●

SANTS-SAGRERA

El análisis del túnel del AVE sólo será posible si Fomento da poder a la Generalitat

EL FUTURO

El túnel ferroviario por Horta es posible pese a la protección de Collserola

sin embargo, a 1.582 millones si se suman el desembolso estimado que llevará a cabo Aena –el ente del Ministerio de Fomento que gestiona todos los aeropuertos españoles– hasta el 2010, destinados sobre todo a El Prat. En la lista de proyectos se cuentan cuatro instalaciones comerciales –a las comentadas se suman Lleida-Alguaire y Pirineus-Andorra–, siete aeródromos auxiliares y de aviación deportiva (Lladurs, Cervera, Tremp, Arnes, Ribera d'Ebre, Prat de Moià y Viladamat/Ordis).

Entre las concreciones, el conseller aseguró que el aeropuerto de Lleida-Alguaire –el primero de tipo comercial promovido por una comunidad autónoma y en el que ya han invertido 60 millones–, estará operativo a finales del 2008 y que el de Pirineus se prevé que esté operativo en tres años.

Una de las incógnitas que se plantean es si habrá gente para darle rentabilidad a tanta instalación. Nadal replicó con la imagen del mapa de Europa, donde la intensidad de servicios está muy por encima del que se dibuja en España y, en concreto, en Catalunya. El conseller subrayó que habrá demanda, con un crecimiento que estimó en un 5% en la próxima década. "Hay mercado y la propia oferta generará más mercado", insistió el máximo responsable del Departament de Política Terrorital.

Además, utilizó otro argumento para contrarrestar la carga negativa sobre la capacidad económica. Después de reconocer que, hoy por hoy, sólo Barcelona y Girona tienen superávit, confió en que Reus salga pronto de los números rojos. Joaquim Nadal reiteró que el balance de estos tres aeropuertos supone un nivel de beneficios que equilibra el sistema catalán muy por encima de lo que ocurre en la actualidad en la gestión de Aena, donde la mayoría de los aeropuertos vive de las rendas de los tres o cuatro más grandes.●

LA IMPLICACIÓN

Habrá concurso para emplazar el futuro aeropuerto corporativo

LA DOTACIÓN

El presupuesto asciende a 1.582 millones pero 1.188 vienen de AENA

EL NEGOCIO

El conseller justifica el incremento de instalaciones por la demanda creciente

Adif reparará grietas en l'Hospitalet anteriores al AVE

El coste para arreglar todos los desperfectos ocasionados por las obras superará los 13,5 millones de euros

LUIS BENVENUTY
L'Hospitalet de Llobregat

La reparación de los desperfectos causados por las obras del AVE en l'Hospitalet ya tiene coste. Adif, el ente empresarial del Ministerio de Fomento responsable de las obras, se hará cargo de esta actuación y, de paso, realizará unas cuantas mejoras. Para ello, dedicará más de trece millones y medio de euros durante los próximos doce meses. Dentro de un año todo debe estar listo. Esta inversión es diferente de la de más quince millones para la rehabilitación de viviendas recientemente anunciada por el Ministerio de Vivienda.

Antonio González Marín, presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), y Celestino Corbacho, alcalde de l'Hospitalet, firmaron ayer el convenio que permitirá recuperar el pavimento de las calles por donde circulan los camiones, urbanizar numerosas calles, convertir en definitivas rotondas provisionales, construir cuatro pasarelas para peatones sobre las vías, limpiar las fachadas de un millar de viviendas y, además, sellar todas las grietas que los obreros encuentren.

El objetivo del acuerdo no es sólo dejar las cosas como estaban antes de comenzar las obras. Según González Marín, Adif también reparará muchas de las grietas existentes antes de que las máquinas empezaran a trabajar, aunque no sean un riesgo para los edificios. "Ahora se está fijando el calendario de obras, los trabajos estarán terminados a finales del año que viene", aseguró. El convenio llevaba meses gestándose, pero no se firmó hasta ayer debido a los problemas de la red de cercanías.

Lo suscrito contempla la construcción de cuatro pasarelas peatonales. La primera cruzará las vías del tren de la línea de Vilanova y comunicará los barrios de Bellvitge y el Gornal. Las otras tres darán continuidad a la circulación de viandantes por la avenida de Vilanova y permitirán salvar el desnivel generado por los pasos inferiores de la carretera del Mig, la avenida del Carrilet y la calle de Santa Eulàlia. Corbacho destacó que mejorarán los accesos a importantes equipamientos de la zona.

El acuerdo también prevé la limpieza de las fachadas de catorce edificios, la reparación del pavimento de catorce viales afectados por el paso de camiones, la urbanización de otros diez ocupados para las obras, la transformación en definitivas de seis rotondas habilitadas para mitigar los efectos de los trabajos en el tráfico y el saneamiento de colectores. "L'Hospitalet ha sufrido unas obras muy duras –añadió el alcalde–, y el comportamiento vecinal ha sido admirable".

Con todo, Corbacho criticó algunas asociaciones que estos días dijeron que el realojo financiado por la constructora Sacyr –que ejecuta parte de los trabajos del AVE en l'Hospitalet– en un aparthotel de cuatro familias afectadas por los ruidos de las obras es una medida discriminatoria. El alcalde tildó de *frivolidad* que estos realojos puedan considerarse como un regalo, dado el perjuicio que supone haber de abandonar la propia vivienda.

Corbacho informó, asimismo, de que dos de estas familias han decidido volver a sus hogares, mientras que otras cuatro están estudiando la posibilidad de acogerse a la iniciativa.●

INVERSIÓN INDEPENDIENTE

La actuación de Fomento es aparte de la de 15 millones anunciada por Vivienda

PASOS SOBRE EL TREN

Cuatro nuevas pasarelas para peatones enlazarán ambos lados de las vías

LAURENT DOMINIQUE / EFE

Víctor Morlán, durante su visita ayer a la sala de control del nuevo túnel de Vielha

Vielha, sin protocolo de emergencias

Víctor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras, reconoció ayer en Vielha que la puesta en funcionamiento del nuevo túnel Juan Carlos I se ha hecho sin el protocolo de emergencias y seguridad que siguen los Pompièrs d'Aran en caso de accidente. Morlán –que ayer dio por finalizada la obra– aseguró: "Me siento satisfecho de entregar una de las infraestructura más avanzadas y seguras". El número dos de Fomento afirmó que desde el pasado martes ha pasado por el túnel una media de 4.000 vehículos diarios. Además, afirmó que el viejo túnel servirá para el tráfico de mercancías peligrosas y confía en que pueda ponerse en servicio en cuatro o cinco meses. Por su parte, el Síndic d'Aran, Francesc Boya –que reclamó una ceremonia oficial de inauguración con la asistencia del Rey–, se felicitó del "diálogo y colaboración con Fomento". También pidió que el diálogo siga a la hora de acometer la reforma de la N-230 entre la boca norte del túnel y la frontera francesa y del tramo entre la boca sur y la localidad de Sopeira. / Pau Echauz

NOVA GENERACIÓ DE CREADORS

LAURA GUERRERO

▸▸ **El protagonista** ▹ L'arquitecte Enric Ruiz-Geli, amb la maqueta del nou Aquari de Nova York, fa uns dies.

Arquitectura de ciència-ficció

Enric Ruiz-Geli, que construirà el nou Aquari de Nova York, combina les facetes d'urbanista i inventor ≡ Els edificis que projecta es mouen, bateguen o centellegen

ROSARIO FONTOVA
BARCELONA

Els passatgers que d'aquí a quatre anys viatgin en ferri des de Manhattan fins a Conney Island albiraran una construcció horitzontal, una espècie de malla brillant, a l'horitzó. El creador d'aquest paisatge tecnològic, de cinc hectàrees d'extensió i al costat d'una platja, és Enric Ruiz-Geli (Figueres,1968), que ha guanyat el concurs per edificar el nou Aquari de Nova York, pressupostat en uns 200 milions de dòlars, el que va costar el Museu Guggenheim de Bilbao.

Ruiz-Geli és un veterà del disseny d'exposicions i escenografies, així com de les teories urbanístiques que va llançar el seu grup generacional Metápolis. Però de la teoria a la qual semblaven condemnades les seves idees ha passat de cop a la pràctica i ara se li acumulen els encàrrecs al seu taller laboratori de l'Eixample, on treballen 20 persones entre arquitectes i programadors de *software*. Els edificis de Ruiz-Geli desafien les normes estàtiques de l'arquitectura: es mouen, bateguen o centellegen com si fossin ens orgànics producte d'un deliri de ciència-ficció. A Empuriabrava (Castelló d'Empúries) encara es construeix la Villa Nurb, el seu primer projecte, una casa unifamiliar de forma ovoide i gairebé extraterrestre on va començar a experimentar amb materials constructius sofisticats i sostenibles.

Gràcies a un projecte d'hotel a l'Hospitalet –amb façana en forma de bosc artificial–, Ruiz-Geli va ser inclòs en l'exposició d'arquitectura espanyola que va organitzar el MOMA de Nova York, que li va donar la possibilitat de construir els seus prototips, entre els quals sobresurten el Media-Tic a Barcelona i el Forest Hotel a l'Hospitalet.

Tres parcs zoològics

Interessat en diverses disciplines, com ara la biologia, Ruiz-Geli està treballant en tres projectes de parc zoològic a la vegada. A més del de Nova York, és autor de l'àrea dedicada al delta mediterrani al futur Zoo Marí de Barcelona. Per a aquesta zona va dissenyar un aviari tecnològic que serà l'hàbitat dels ocells de Doñana. A Damasc, la capital de Síria, projecta un altre zoo en la seva línia de cooperación.org. El primer zoo del golf Pèrsic s'instal·larà en un parc de velles oliveres amb dependències per a lleons i un altre aviari –de 25.000 metres quadrats– per a falconeria.

«Els zoos s'estan convertint en un territori de no conflicte, en una trobada i lloc de cooperació entre cultures», diu. **«Abans, els zoos darwinians eren universals, amb l'actitud gairebé colonialista de col·leccionar. *Saber* estava connectat a *posseir* o a *espoliar*. Els zoos eren com circs. Ara el zoo del futur és un museu científic i és el més semblant a un parc tecnològic, amb bancs d'informació genètica, investigació i educació»,** assenyala.

Ruiz-Geli ha fundat un grup d'investigació amb el nom de Cloud-9. El seu web ja és una declaració d'intencions poc ortodoxa: entre els seus inspiradors figuren personatges tan dispars com Mozart, Óscar Wilde, Forrest Gump i Luke Skywalker. I el lema és ni més ni menys que *Mirem de moure muntanyes cada setmana*. Cloud-9 ha patentat fins ara nou invents relacionats amb l'arquitectura i la construcció. Entre aquests destaquen un formigó translúcid fet de fibra de vidre i una fulla artificial per a l'hotel arbre de l'Hospitalet.

Però en el seu currículum figuren projectes que no sempre es materialitzen. Un d'aquests és un centre cultural per a Figueres (Alt Empordà), amb una xarxa de filaments a dalt que es mouen amb l'aire de la tramuntana. Tot i estar en *stand by*, el desenvolupament de les seves aplicacions suma investigació. I com a teló de fons de les seves idees esmenta la reconquista de la naturalesa, una utopia que pot ser tecnològica. ≡

▸ **EL FUTUR**

El formigó translúcid és un dels nou invents patentats pel seu taller laboratori

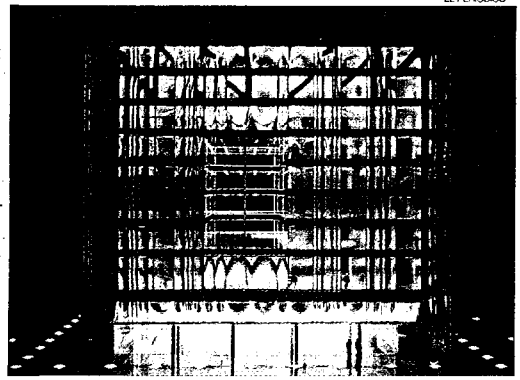
▸ **L'ÈXIT**

Els seus edificis semblaven condemnats a la teoria. Avui se li acumulen els encàrrecs

EL PERIÓDICO

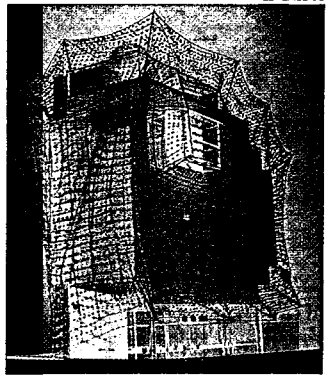
AVIARI DEL ZOO MARÍ DE BARCELONA ▸ Imatge virtual del projecte. Un arbre d'alumini que funciona per ordinador i que estarà envoltat d'una xarxa serà l'hàbitat de les aus.

EL PERIÓDICO



LA PEDRERA DIGITAL ▸ L'edifici Media-Tic, al districte barceloní 22@, tindrà façanes inflables per estalviar energia.

EL PERIÓDICO



HOTEL BOSC ▸ Cèl·lules fotovoltaiques recobriran la construcció de l'Hospitalet.

POLÈMICA PEL FUTUR DEL GRAN PULMÓ METROPOLITÀ

Obres Públiques aposta per construir el túnel d'Horta

El departament considera «clau» la connexió ferroviària de BCN amb el Vallès

La conselleria no veu incompatible la galeria amb el parc natural de Collserola

XABIER BARRENA
BARCELONA

Després de dues setmanes de silenci, la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques va donar ahir la seva opinió sobre els plans del departament de Medi Ambient d'incloure els terrenys en reserva per construir els accessos al futur túnel d'Horta dins del futur parc de Collserola. La conselleria que dirigeix Joaquim Nadal va assenyalar ahir que la galeria és clau per al futur de l'àrea metropolitana i no va veure cap inconvenient que els terrenys destinats a construir-la siguin inclosos en la reserva.

El secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va manifestar que la decisió de Medi Ambient, avançada per EL PERIÓDICO, tan sols implica «haver de fer el túnel d'una manera més respectuosa amb l'entorn». Dit d'una altra manera, el vistiplau al projecte –si es fa– el donarà la conselleria de Francesc Baltasar via la pertinent declaració d'impacte ambiental que, tenint en compte que es tracta d'un parc natural, serà més complicada d'aconseguir.

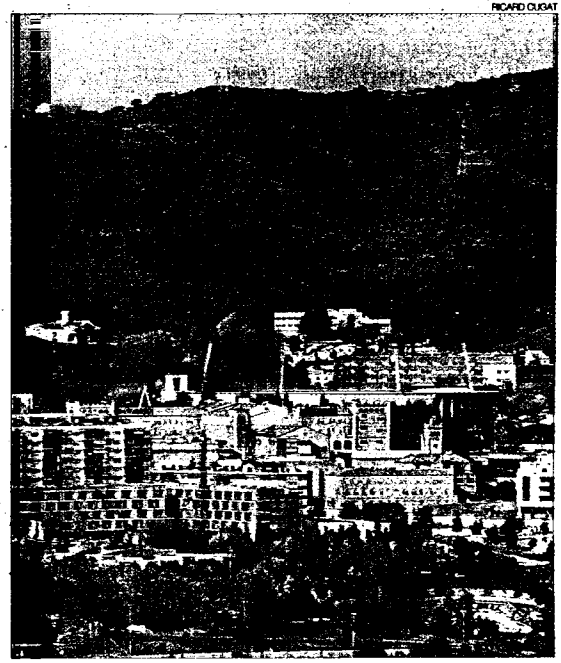
«Que sigui parc natural no vol dir que no es puguin construir infraestructures, com demostra ara mateix Medi Ambient. I té el mateix impacte una galeria per a trens que una per a l'aigua», va assenyalar Nadal en referència al túnel canonada que aquest departament està construint a Collserola per connectar les xarxes de subministrament d'aigües del Ter amb les del Llobregat. Aquesta obra, que també va revelar aquest diari, recorre tot el vessant sud de Collserola, des de la Trinitat, a Barcelona, fins a Sant Joan Despí.

FIL DIRECTE / El secretari de Mobilitat va dir, també, que hi havia fil directe entre les dues conselleries i que la comunicació, pel que fa a la futura declaració de Collserola com a parc natural, era fluida. L'afirmació de Nadal contrasta amb la que fonts oficials de la conselleria van donar a aquest diari fa quinze dies escassos. Preguntats sobre si coneixien l'abast de la proposta de Medi Ambient en relació amb el túnel d'Horta, un portaveu d'Obres Públiques va dir que no en tenia cap coneixement.

Manel Nadal es va remetre a l'aprovació, la primavera que ve, del pla territorial de l'àrea metropolitana per saber si, finalment, es farà el túnel ferroviari. Amb tot, va avançar que si es «vol revertir l'actual situació del transport», en què el vehicle privat fa el que vol, «el millor que es pot fer» és traçar la connexió ferroviària.

En un principi, a finals del franquisme, el túnel d'Horta era el tercer que havia de perforar Collserola cap al Vallès. Era un túnel secundari, com el de Vallvidrera, i tots dos havien de custodiar la tercera galeria, de grans dimensions, en la vertical de l'avinguda de l'Hospital Militar. Amb el temps, el gran túnel va ser esborrat del mapa i el d'Horta, reconvertit en galeria ferroviària, espera, ara, la seva sort. ■

RICARD CUGAT



▸▸ Zona d'Horta on hi hauria d'haver la boca del túnel, el 21 de novembre.

el pla

NEGOCIACIÓ ESTANCADA

El secretisme segueix marcant les negociacions entre l'Ajuntament i la Generalitat per consensuar la proposta barcelonina de protecció de Collserola. El mateix silenci que es va viure abans de la presentació en l'últim plenari municipal d'una proposició conjunta del PSC i ICV-EUiA sobre el projecte, ha tornat ara en els dies posteriors a l'agra polèmica que va produir. El grup municipal d'ERC va decidir en l'últim moment no recolzar la iniciativa, fet que va obligar el bipartit a retirar-la, quan ja s'havia debatut. Els exsocis de govern van mantenir un enfrontament dialèctic molt dur sobre la proposta, que segueix estancada a l'espera de tancar un acord amb Medi Ambient.

EN PLENA RALENTIZACIÓN DEL MERCADO RESIDENCIAL

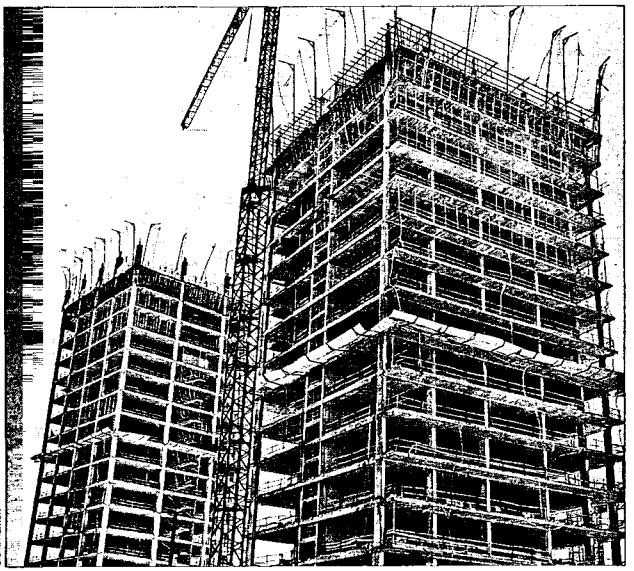
Las inmobiliarias se adentran en una espiral vendedora en busca de liquidez

El endeudamiento del sector del ladrillo, que asciende a más de 282.000 millones, obliga a las promotoras a poner en marcha una masiva política de enajenación de activos para hacer caja y aliviar sus riesgos financieros.

J. SÁNCHEZ ARCE/Ú. GUERRA/ O. FONTANILLO. Madrid/Valencia

Las compañías inmobiliarias han dado comienzo a una vertiginosa política de enajenación de activos con el fin de conseguir la liquidez necesaria para aliviar el peso del endeudamiento financiero en sus balances, que se eleva, en el conjunto del sector, a unos 282.000 millones de euros. Según los expertos, más del 40% de esta deuda financiera (125.000 millones de euros) es sobreendeudamiento puro y duro.

Azotadas por la severa ralentización del mercado residencial, el problema de las inmobiliarias se agrava con la caída en bolsa de las acciones, en el caso de las firmas cotizadas (más de un 20% en 2007), y con la devaluación de los mismos activos que ahora se intentan vender. En la mayoría de los créditos que, en los últimos años han financiado el crecimiento del sector, el coste financiero del préstamo está estrechamente ligado, bien a la evolución bursátil de los títulos, bien a la relación entre el nivel de deuda y el valor bruto de unos activos que, hoy en día, sufren una travesía en el desierto de la iliquidez. Según Richard Ellis, los activos inmobiliarios se devaluarán un 10% en 2007.


Elena Ramón

La ralentización del mercado inmobiliario ha elevado exponencialmente el riesgo financiero del sector.

Casuística

La necesidad de hacer caja es común a una heterogeneidad de empresas del sector inmobiliario, al margen de la mayor o menor situación de emergencia en la que se encuentran. Nada tiene que la hasta ahora solvente situación financiera de Martinsa Fadesa con los riesgos de impago de Habitat o la insolvencia patrimonial de Llanera, pero todas ellas han dado luz verde a una venta masiva de activos con fuertes descuentos con el objetivo de ganar a toda costa liquidez.

Un mes después de anunciar la puesta a la venta de activos por valor de 1.000 millones de euros, Martinsa Fadesa, la promotora presidida por Fernando Martín vendió el 50% de su filial marroquí, Fadesa Maroc, a la inmobiliaria alauí Addoha, en una operación que asciende a 114 millones de euros.

Gracias a esta transacción, Fadesa refuerza, por un lado, sus lazos estratégicos con su socia marroquí, primer grupo inmobiliario del país con una capitalización bursátil de 3.400 millones de euros.

Este acuerdo tiene una clara intención estratégica a largo plazo: reforzar los vínculos con la primera inmobiliaria marroquí en el mercado estrella de Martinsa Fadesa", señalan fuentes de la empresa. El nuevo escenario de colaboración contempla la participación de Addoha en todos los proyectos de Martinsa Fadesa en el país alauí.

> Lehman Brothers se quedará con 4,5 millones de metros cuadrados en manos de Llanera

Por otro lado, y gracias a esta operación, la promotora consigue aliviar el peso de su endeudamiento financiero, que, entre las deudas con entidades de crédito y acreedores comerciales, asciende a cerca de 5.000 millones de euros, lo que representa algo más del 40% de su valor bruto de activos.

Este mes de diciembre, concretamente, Martinsa Fadesa tiene una cita con los bancos para amortizar la segunda cuota trimestral del *tramo A* del crédito sindicado firmado para financiar la adquisición de la promotora fundada por Manuel Jove por parte de Martinsa.

La cuota correspondiente al mes de diciembre asciende a 230 millones de euros. La compañía tiene previsto refinanciar el último pago de este primer tramo, que tendrá que abonar el próximo mes de marzo, además de la totalidad del tramo B, que asciende a 2.092 millones de euros.

Una de las empresas con mayor nivel de endeudamiento sobre activos (66%) es Colonial, la compañía presidida por Luis Portillo, que intenta sujetar la cotización de su empresa mediante reiteradas adquisiciones de títulos en el mercado, que le han llevado a controlar cerca del 41% de la sociedad. Diversas fuentes del mercado apuntan a que la inmobiliaria pronto podría verse obligada a seguir los pasos de Martinsa para conseguir liquidez, si bien su perfil patrimonialista le protege de los rigores del parón residencial.

Casos problemáticos

En peor estado se encuentra la catalana Habitat, que negocia con los bancos la conversión de parte de su crédito sindicado, firmado por 1.500 millones, en un préstamo participativo de 300 millones, y poder poner fin a la sangría de venta de activos por debajo de su valor contable.

Por otro lado, el futuro del activo más codiciado de la promotora Llanera ya está claro. Lehman Brothers ha ofrecido a la compañía valenciana –en proceso concursal desde octubre– quedarse con los más de 4,5 millones de metros cuadrados de la antigua Regadíos y Energía Valencianos (Reva) que aún están bajo control de la promotora, a cambio de la condonación del préstamo hipotecario sobre los terrenos, de 156,3 millones de euros.

La operación se ejecutará a través de una sociedad NewCo, creada por el banco de inversión para agrupar parte de sus activos inmobiliarios a la espera de una mejora de las condiciones de venta en el sector.

Lehman había solicitado en septiembre el embargo judicial de los terrenos de Reva, ante el impago de cuotas del préstamo, pero finalmente ha llegado a un acuerdo con la promotora. Para desvincularse completamente de Llanera, Lehman también ha propuesto adquirirle el 30% que tiene en la sociedad Residencial Golf Fortuna, en la que participa el banco de inversión.

Llanera, que cifra su deuda en 663 millones, continúa negociando la venta de suelos y proyectos a entidades financieras y promotoras.

La disolución de promotoras se duplica en 2007

Los fríos vientos que soplan para el sector inmobiliario de la vivienda no sólo ha hecho estornudar a alguna de las grandes compañías, sino que muchos pequeños grupos han cogido hasta pulmonías. Según un informe sobre el sector elaborado por Asexor, especializada en el suministro de información empresarial por Internet, se han producido 5.188 disoluciones de compañías en España en lo que va de año, un 148% más que el año anterior. El mercado inmobiliario español está formado por más de 100.000 promotoras registradas, de las que la gran mayoría se constituyen con el único objetivo de desarrollar una promoción de viviendas. El número de sociedades mercantiles ligadas a esta actividad ha descendido un 24% durante 2007, cuando se dieron de alta 28.114 nuevas compañías. El estudio, que también analiza la situación financiera de las cuentas presentadas en 2006, señala que 10.445 sociedades, el 37,4% de las estudiadas en el informe, declararon pérdidas, de las que casi la mitad se dedicaban a la compraventa y promoción de viviendas, un 38% eran agencias inmobiliarias y el resto de alquiler de inmuebles.

El aeropuerto de Sabadell pierde la categoría y se convierte en aeródromo

Nadal afirma que las instalaciones de Lleida-Alguaire funcionarán en un año

F. ARROYO
Barcelona

Cataluña tendrá, algún día, siete aeropuertos: Barcelona, Girona y Reus, que ya operan. El de Lleida-Alguaire, en construcción, estará en funcionamiento antes de finalizar el año próximo, según afirmó ayer el consejero de Política Territorial, Joaquim Nadal. El de La Seu-Andorra debe estar terminado en tres años. El plan de aeropuertos, que hoy sale a información pública, incluye el sexto, entre Tortosa y La Aldea, aunque para éste no hay fecha. El séptimo, en cambio, definido como "corporativo o empresarial" saldrá a concurso en breve. Deja, en cambio, de ser aeropuerto el de Sabadell, que ahora no sólo es aeropuerto, sino que es de "interés general", lo cual impide que, de momento, sea transferido a la Generalitat. Se convertirá en aeródromo.

El Gobierno catalán podía haber optado por colocar el aeropuerto corporativo en el mapa, pero ha preferido ofrecerlo para que los ayuntamientos lo soliciten. Se ubicará en el entorno del área metropolitana de Barcelona, con un radio máximo de 80 kilómetros.

Además de estos aeropuertos, Política Territorial ha diseñado la situación de siete nuevos aeródromos, que se sumarán a los siete ya existentes, en algunos de los cuales se abordarán reformas a fondo como es el caso del de la Cerdanya.

¿Muchos aeropuertos?, se preguntó ayer a Nadal tras anunciar el de Tortosa, a escasos 100 kilómetros del de Reus, que hoy por hoy es deficitario. "Nada de eso", replicó el consejero. En su opinión, Cataluña tiene menos instalaciones aeroportuarias de las necesarias, incluyendo aeropuertos y aeródromos. La diferencia es que los primeros están, básicamente, dedicados al transporte de pasajeros y mercancías, mientras que los aeródromos se utilizan para avionetas, escuelas de aprendizaje, aviación deportiva, etcétera, y disponen de pistas muy diferentes que no admitirían vuelos de amplio espectro.

El consejero dio por hecho que Sabadell, Reus y Girona serán transferidos a la Generalitat en esta legislatura (catalana) y que para el de Barcelona se formará un consorcio en el que tendrá "papel determinante" el Gobierno autónomo. Los aeropuertos catalanes serán propiedad de una empresa *holding* y de las administraciones locales, incluyendo cámaras de comercio. Cada aeropuerto decidirá su forma de gestión, que puede ser pública, privada o mixta.

Fuente: Generalitat de Cataluña.
EL PAÍS

Morlán admite que el túnel de Vielha se abrió sin el protocolo de emergencias

LLUÍS VISA, **Lleida**

Víctor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras, ha reconocido que el Ministerio de Fomento puso en servicio el túnel de Vielha el día 4 sin definir el protocolo de emergencias en caso de incidencia grave en el interior de la vía. El túnel, de 5.230 metros de longitud, se ha construido en la carretera N-230, principal acceso al valle de Aran y a la estación de esquí de Baqueira Beret.

Morlán, que visitó ayer esta infraestructura, manifestó que Fomento y el Conselh Generau d'Aran, la institución de autogobierno del valle, trabajan en la elaboración de un protocolo para garantizar la seguridad del túnel y restó importancia al hecho de que haya entrado en servicio sin haberse cumplimentado este requisito. También dijo que se está trabajando para solucionar los problemas de cobertura de teléfonos móviles.

Morlán señaló que Fomento da por finalizada la obra, que fue abierta al tráfico sin la presencia de ningún cargo del Gobierno central y no garantizó que en fechas próximas se organice una inauguración oficial, tal como reclaman las autoridades aranesas. Estas proponen que sea el Rey, por su vinculación con el valle, quien inaugure el túnel que lleva su nombre.

La patronal de Tarragona reclama

ARRANCAN LAS NEGOCIACIONES Y LA VALORACIÓN, QUE REALIZARÁ SANTANDER INVESTMENT

Aisa dice adiós a Astroc y prepara su fusión con Hemeretik

La inmobiliaria liderada por Genís Marfà se integrará en la estructura del grupo catalán, especializado en energías renovables y que tiene una plantilla de 700 empleados.

P. RIAÑO. Barcelona

Nueva operación en el sector inmobiliario. La compañía catalana Aisa, que hasta hace unos meses pretendía unirse a Astroc y crear la quinta promotora española, anunció ayer que ha iniciado negociaciones con una empresa muy poco conocida: Hemeretik. De este modo, la inmobiliaria presidida por Genís Marfà renuncia definitivamente a su fusión con el grupo creado por Enrique Bañuelos.

Aisa hizo público a través de un comunicado la apertura de las negociaciones con Hemeretik, con sede en Barcelona y liderada por el empresario Felipe Ares. Según explicaron fuentes de la inmobiliaria, la fusión, que debe realizarse antes del próximo 30 de junio, se concretará con la integración de Aisa en la estructura de Hemeretik, que emplea a 700 trabajadores y facturó 204 millones en 2006.

Genís Marfà, presidente de Aisa.

Elena Ramón

Un líder llamado Felipe Ares

La posible fusión entre Hemeretik y Aisa proviene de la relación personal entre el presidente de la inmobiliaria y Felipe Ares, líder de Hemeretik. En la década de los noventa, el empresario estuvo al frente del World Trade Center Barcelona (WTC) y hoy dirige un grupo industrial que prevé facturar 300 millones en 2007. Hemeretik cuenta con cinco áreas de actividad. A través de las empresas Tiferca, Tracsa, Stachys y Ateia, el grupo trabaja para el sector público en construcción, gestión de residuos y alumbrado público. La promoción inmobiliaria cuenta con la empresa Greco, mientras que las energías renovables operan con la marca Helium Energy. Hemeretik opera también en hostelería y tiene, además, una bodega en el Penedès y una yeguada.

Protocolo

De todos modos, en el protocolo preliminar de integración, se establece que, "en cualquier momento", cualquiera de las dos empresas puede dar por terminada la negociación sin ningún tipo de compromiso. Otra de las condiciones de la negociación es que el grupo resultante debe cotizar en bolsa, aprovechando la posición actual de Aisa, que cerró ayer a 9,95 euros, un 6,99% más que la sesión anterior.

Los rumores sobre esta operación circulan desde hace varias semanas. Aisa, que ha pasado de facturar menos de un millón de euros a 119 millones al cierre de 2006, buscaba un socio no vinculado con el sector inmobiliario, tras la operación frustrada con Astroc y, según fuentes del grupo, "teniendo en cuenta el contexto actual del sector inmobiliario". Con un patrimonio neto de 318 millones a 30 de junio, la deuda bancaria del grupo ascendía a 424 millones de euros.

El equipo directivo de Aisa ha hecho crecer la empresa durante el último año gracias a la incorporación de un nutrido grupo de empresarios. Entre sus accionistas, figuran la inmobiliaria Nozar, los hermanos Rumeu (miembros de una de las familias ex propietarias de Uniland), el grupo industrial Mestre y la sociedad Good Sabana, que representa, entre otros, a los Costafreda.

Tal y como sucedió con Astroc, la ecuación de canje definirá la evolución de esta operación y el papel de los accionistas de los dos grupos. El banco de negocios Santander Investment será el encargado de valorar los activos de las compañías.

> La ecuación de canje definirá la evolución de esta operación y el papel de los accionistas

El consejo de administración de Aisa acogió ayer de forma positiva el inicio de las negociaciones, principalmente porque Hemeretik tiene un negocio diversificado. Con una deuda bancaria de 153,53 millones de euros, el grupo ganó 7,65 millones de euros el pasado ejercicio. El 40% del negocio de Hemeretik procede de la división de energías renovables, dirigida por Pedro Barriuso, antiguo directivo de Iberdrola, aunque también opera en el sector de la construcción y los servicios.

COMPRA UN 12% POR 107 MILLONES

Lábaro entra en Parquesol y se suma a la unión con San José

Ú. GUERRA. Madrid

El grupo inmobiliario Lábaro ha adquirido un 12% de Parquesol por 107,25 millones de euros. Esta operación, que valora cada acción en 22,5 euros, podría suponer el billete de salida a bolsa para la inmobiliaria madrileña. Los títulos de Parquesol subieron ayer un 2,13%, hasta 22,5 euros.

Parquesol, en plena integración con la constructora San José, iniciará "los trámites para una posible incorporación de Lábaro a dicho proceso de fusión", señaló ayer la inmobiliaria en un comunicado remitido a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). La fusión a tres bandas "culminaría previsiblemente a mediados de 2008". Fuentes cercanas a la compañía explican que "si este proceso sale adelante, podría culminar a lo largo del primer semestre del próximo año".

Diversificación

Grupo Lábaro, presidido por Julio Mateo, es una inmobiliaria participada al 55% por Global y un 45% por Lábaro.

La principal actividad de la inmobiliaria es la promoción de viviendas, con una cartera de suelo de 50 millones de metros cuadrados. Por su parte, Parquesol cuenta con negocio promotor y patrimonial, unidad en la que quiere invertir 400 millones de euros hasta 2009.

> La nueva inmobiliaria contaría con unos activos netos de 3.700 millones

La suma de la inmobiliaria madrileña al grupo San José-Parquesol ampliaría, además, la diversificación de la compañía presidida por Jacinto Rey en el extranjero. Lábaro está presente en Alemania, Hungría, Bulgaria, Letonia, Polonia, Portugal y Rumanía. Mientras, Parquesol está en Estados Unidos, Argentina, México y Perú.

Julio Mateo, presidente de Grupo Lábaro.

Lábaro se convierte así en uno de los accionistas de referencia de Parquesol, junto a San José, que cuenta con un 50,8% del capital; Caja Castilla-La Mancha, con un 13,37%; y Caja Burgos, con un 5%.

Nuevo grupo

Jacinto Rey, presidente de San José y de Parquesol, cumple así su objetivo de crear "una empresa más potente, más diversificada, de mayor tamaño, más adecuada y más capacitada para afrontar con éxito tiempos más difíciles", según explicó el directivo, en la última junta general de accionistas celebrada el pasado junio.

La fusión a tres bandas se realizaría integrando todos los activos inmobiliarios de los grupos para crear un negocio que será gestionada de forma independiente al resto de las unidades de

> La posible integración se culminaría durante el primer semestre del próximo año

LA CADENA SE ALÍA CON EL GRUPO MARTINÓN Y SOCIOS LOCALES

Sotogrande veraneará en Cancún

M. LEZAUN. Madrid

Sotogrande, la división inmobiliaria de NH Hoteles, desarrollará un nuevo complejo turístico residencial en Isla Blanca, una península de seiscientas hectáreas y 23 kilómetros de playa al norte de la localidad mexicana de Cancún y a veinte kilómetros de su aeropuerto. Así lo anunció Ignacio Aranguren, director general de estrategia de la cadena hotelera, en un encuentro comercial celebrado en el complejo de Cap Cana (República Dominicana), en el que se concretó la venta de la práctica totalidad de los apartamentos, que la compañía construirá en este destino, uno de los más ambiciosos del Caribe, promovido por la familia Hazouri. Con esta operación, Sotogrande prevé registrar ventas por valor de hasta 420 millones de dólares (286,6 millones de euros).

El nuevo proyecto, que podría concretarse en un par de años y cuya inversión no ha sido desvelada aún, se encuentra en una primera fase de estudio y está previsto que replique el modelo gaditano de Sotogrande, es decir, que incluya una marina, construcción residencial y campo de golf. De momento, no se contempla la construcción de ningún hotel, que en cualquier caso respondería al modelo de hotel *boutique*, mucho más pequeño y exclusivo, debido la extensión del terreno.

> El proyecto, que verá la luz en un par de años, replicará el modelo de Cádiz y Punta Cana

Aranguren confirmó también la voluntad de NH de no desinvertir, por el momento, en ninguna de sus áreas, dada la coyuntura creada por la crisis financiera internacional.

Sotogrande desembarcará en Cancún de la mano de inversores locales y del Grupo Martinón Grupasa, un socio español con gran experiencia en otros destinos del Caribe.

Isla Blanca amplía la presencia de NH en la región, en un momento de plena actividad. De hecho, el próximo enero, inaugurará también la primera fase de un nuevo hotel en región dominicana de Playa Bávaro gestionado bajo su nueva marca vacacional, Edenh, lanzada por la cadena y que tendrá 600 habitaciones.

ESTHER KOPLOWITZ LLEVA UN MES NEGOCIANDO EL FICHAJE

Baldomero Falcones será el primer ejecutivo de FCC

El fundador de la sociedad de capital riesgo Magnum podría hacerse con la presidencia ejecutiva de la constructora.

C. MORÁN. Madrid

Esther Koplowitz ha emprendido nuevamente la búsqueda de un ejecutivo de máximo nivel para FCC casi dos años después de la fallida negociación con José María Castellano, ex consejero delegado de Inditex. La accionista de control del grupo constructor lleva un mes negociando el fichaje del empresario Baldomero Falcones para convertirlo en el nuevo hombre fuerte de la compañía.

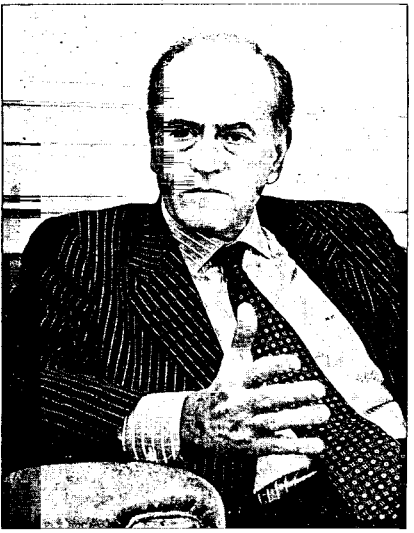
Fuentes próximas a la empresaria señalan que las conversaciones se iniciaron hace un mes y todavía persisten algunos flecos pendientes. Entre los más relevantes, destaca la nueva responsabilidad que ocupará el fundador de la sociedad de capital riesgo Magnum junto a su compañero en el antiguo SCH, Ángel Corcóstegui.

En principio todas las opciones están abiertas. Falcones se podría incorporar a la constructora como consejero delegado, puesto que actualmente desempeña Rafael Montes. Otra de las opciones barajadas es recuperar la figura de presidente ejecutivo, función que ejerció por última vez Marcelino Oreja, actual presidente de FCC, pero sin responsabilidades en la gestión.

La búsqueda de un ejecutivo de talla es un asunto pendiente en FCC, que Esther Koplowitz decidió recuperar este año tras la última junta de accionistas de la compañía, el pasado verano. En esa ocasión, Marcelino Oreja comunicó que esa sería su última asamblea general de accionistas, aunque en ningún momento se puso en cuestión la dirección ejecutiva de la constructora.

La negociaciones con Falcones, ex presidente de Mastercard Internacional, surgen en un momento clave para FCC. La empresa está a punto de cumplir los objetivos marcados en el plan estratégico que puso en marcha en 2005. Después de invertir más de 5.000 millones de euros, la constructora se ha convertido en la mayor cementera española a través de Portland Valderrivas, superando a la mexicana Cemex, tras lanzar la opa por Lemona y hacerse con el control de la catalana Uniland.

En el plano internacional, la compañía controlada por Esther Koplowitz ha conseguido ser punta de lanza del sector en el mercado de Europa del Este tras hacerse con la constructora austriaca Alpine y dos empresas de servicios, en Austria y la República Checa. FCC también ha desembarcado en Reino Unido con la adquisición de la compañía de tratamiento de residuos Waste Recycling Group.



Baldomero Falcones, fundador de la firma Magnum. / Rafa Martín

Las conversaciones se inician casi dos años después del fichaje fallido de José María Castellano

La llegada del nuevo ejecutivo coincide con la elaboración de un nuevo plan estratégico

Nuevo plan estratégico

Los ejecutivos del grupo trabajan a marchas forzadas para diseñar el nuevo plan estratégico para los próximos cuatro o cinco años, en los que la nueva filial de concesiones, Global Via, será una pieza clave. La concesionaria, al 50% con Caja Madrid busca ganar tamaño en el mercado internacional con el objetivo de saltar al parque a medio plazo

La llegada de Falcones podría reabrir las viejas heridas que se produjeron durante la negociación con José María Castellano. En aquella ocasión, las conversaciones provocaron la reacción en contra de la vieja guardia de la constructora. Koplowitz cerró la discusión con un escueto comunicado en el se que ponía fin a las negociaciones con el empresario gallego. Como en aquella ocasión, el fichaje de Falcones vuelve a dejar, en principio, en una situación delicada a Rafael Montes, que accedió al puesto de consejero delegado de FCC en 2004.

Falcones es cofundador de Magnum Industrial Partners, el mayor fondo de capital riesgo de España, creado junto a Ángel Corcóstegui, ex consejero delegado del Santander Central Hispano, el año pasado y dotado con 850 millones de euros. La primera operación de Magnum fue la compra de la compañía de ingeniería de Eptysa. Falcones es, además, consejero de numerosas empresas.

FCC, que se desmarcó voluntariamente de la batalla energética emprendida por las constructoras rivales, siempre ha mantenido una estrategia basada en tres pilares: construcción, cemento y servicios. En lo que va de año, la compañía no ha superado el bache bursátil que afecta al sector por el pinchazo inmobiliario. Ayer, FCC cerró a 58,8 euros por acción, lo que supone un subida del 2,62%.