



RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data:18-12-2007

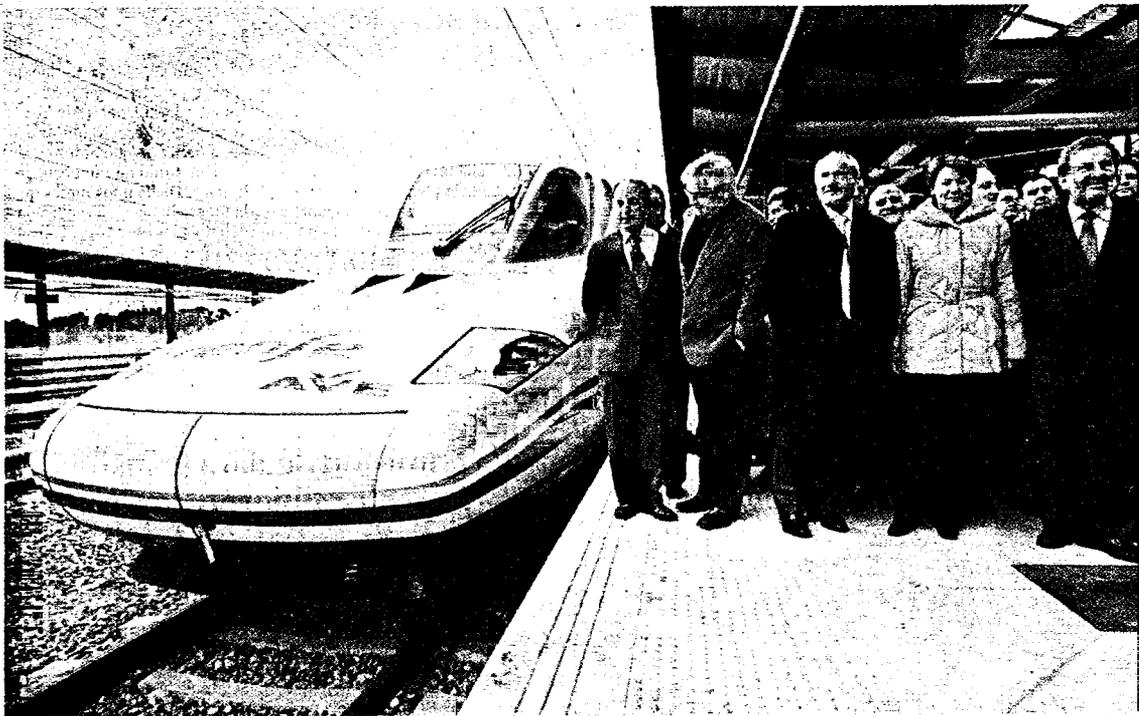
Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

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

PRIMER ANIVERSARIO DE LA LLEGADA DEL AVE

Pese al éxito de viajeros en su primer año de funcionamiento —475.000 hasta el pasado 11 de diciembre—, el sector turístico de Tarragona no ha sacado partido a la llegada de la alta velocidad

El año en que Tarragona descubrió Madrid



Hace un año. El 18 de diciembre del 2006 el AVE llegó oficialmente, y con la ministra Magdalena Álvarez en cabeza, a la estación del Camp de Tarragona y comenzó a explotarse comercialmente al día siguiente

SARA SANS
Tarragona

Hasta hace un año, muy pocos tarragonenses se desplazaban a Madrid para ver un musical, contemplar la última exposición del Museo del Prado o, simplemente, para comprar lotería. La llegada, hace hoy un año, de la alta velocidad a Tarragona —aunque la estación esté a diez kilómetros de la ciudad— ha propiciado

más viajes relámpago hacia la capital española que baños de madrileños en las playas de la Costa Daurada. Y aunque el 54% de los clientes viaja por motivos de trabajo, según los últimos datos disponibles de Renfe, los trenes más solicitados se corresponden con la agenda de los empresarios, ejecutivos y políticos que viajan de Tarragona a Madrid y no a la inversa.

“La realidad es que el éxito ha sido mayor del que se esperaba, pero en sentido a Madrid y no tanto en sentido a Tarragona; la valoración

del primer año es positiva pero nos queda muchísimo trabajo por hacer en este sentido”, mantiene Albert Abelló, presidente de la Cambra de Comerç de Tarragona. Según los últimos datos disponibles de Renfe, durante el primer semestre del 2007, un total de 195.746 viajeros se desplazaron en los trenes AVE que enlazan Tarragona con Madrid, Lleida y Zaragoza, lo que suponía, en aquel momento, un incremento del 223% respecto al mismo periodo del año anterior, cuando el viaje se hacía

por vía ferroviaria convencional. La cifra, según anunció la pasada semana el subdelegado del Gobierno en Tarragona, Joan Maria Abelló, se había disparado a los 475.000 viajeros hasta el pasado 11 de diciembre, “y esperamos terminar el año con medio millón”, subrayó Abelló.

Pese al éxito —en abril se pusieron en marcha seis trayectos más diarios— el sector turístico de la Costa Daurada no se ha beneficiado del potencial de la alta velocidad: “Nuestro turismo es familiar

y a una familia de Madrid le compensa más venir en coche y disponer de él en las vacaciones que comprar cuatro billetes de ida y de vuelta”, mantiene el vicepresidente de la Asociación Hotelera de Salou Cambrils y La Pineda, Joan Antoni Padró, quien tiene más expectativas en la alta velocidad cuando esta llegue al centro de Europa.

Tampoco el turismo cultural de fin de semana en Tarragona o Reus ha cuajado con el AVE. Según el presidente de la Cambra de Comerç, el patronato de turismo de la Diputación ha errado el tiro: “Debería haber hecho más promoción en origen”, opina Abelló. El presidente del Patronato de Turismo de la Diputación, Joan Aregio, mantiene que las expectativas del AVE en el sector turístico “se sobredimensionaron”. Según Aregio, “debería trabajarse con productos muy puntuales y específicos para atraer a visitantes de Madrid o Zaragoza”. Una tarea que, según Aregio, también compete a ayuntamientos y a los propios empresarios. Hasta la fecha, y tras un año con el AVE en marcha, sólo Port Aventura ha cerrado una campaña de promoción con Renfe, ofreciendo paquetes de fines de semana.

En sentido contrario, el éxito es evidente. Al mes de la llegada del AVE, el puente aéreo Reus-Madrid desapareció. El aparcamiento de la estación del Camp de Tarragona, con capacidad para 600 coches, “queda lleno con mucha faci-

La mayor parte de los recorridos entre Madrid y Tarragona tiene su origen en la ciudad catalana

lidad y habría que ir pensando en ampliar el número de plazas”, mantiene Abelló. Además de quienes viajan por ocio a Madrid —en horas punta desde Tarragona se llega antes a la capital española en AVE que en coche a Barcelona—, el tren se ha convertido en la primera opción para los empresarios, ejecutivos y los políticos de las comarcas tarragonenses que tienen que viajar a Madrid, y en una opción que también utilizan por trabajo y ocio vecinos de Barcelona y del área metropolitana que llegan en coche hasta la estación del AVE y continúan el viaje en tren. Habrá que ver ahora cómo repercute en Tarragona la llegada de la alta velocidad a Barcelona, puesto que Renfe ofrecerá 20.000 plazas al día —como avanzó el domingo *La Vanguardia*— para competir con el puente aéreo, lo que no admite trenes con muchas paradas para agilizar el viaje.●

Las obras del AVE a Barcelona superan el punto crítico de la ronda del Mig

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

Que se hable de las obras del AVE no tiene por qué ser sinónimo de desastre. El camino de la alta velocidad a Barcelona acaba de superar una de sus pruebas más difíciles. Los trabajos para pasar por de-

bajo de la ronda del Mig, el punto más crítico sobre el papel, han concluido sin sustos, sin incidencias especiales respecto a lo previsto.

Fuentes oficiales confirmaron ayer que el cale —punto de encuentro entre los dos lados de la excavación— se produjo la semana pasada. El mayor inconveniente que ha

provocado este tramo ha consistido, en definitiva, en las molestias generadas en el entorno urbano. Bajo tierra, aseguraron, todo ha funcionado dentro de la normalidad pese al halo de mala fortuna que envuelve la llegada del AVE a la estación de Sants.

“La obra marcha bien y ahora só-

lo queda resolver la relación con el túnel de Ferrocarrils”, subrayaron las citadas fuentes. El incidente originado con esta otra infraestructura —cerca de la estación de Renfe de Bellvitge— es el que propició la crisis y destapó la imposibilidad de que el tren de alta velocidad entre en Barcelona esta semana, el 21-D, tal como estaba anunciado.

La tarea de construir un túnel por debajo del otro túnel —el del AVE por debajo del de FGC— irá para largo, añadieron estas fuentes, aunque en ningún momento quisieron pronunciarse sobre una fecha. Ni siquiera si esta fecha esta-

rá dentro de la legislatura. En medios próximos a las constructoras se duda de que esto sea posible y se apunta más bien al mes de abril para la puesta a punto de la conexión más esperada.

El secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, realizó ayer una visita de obras. Vio in situ cómo se desarrollan estos trabajos, en los que se ha tenido que hacer una importante labor de refuerzo después de la aparición de los socavones. Este refuerzo hizo que el Consejo de Ministros del viernes aprobara un incremento de la inversión de 45 millones.●

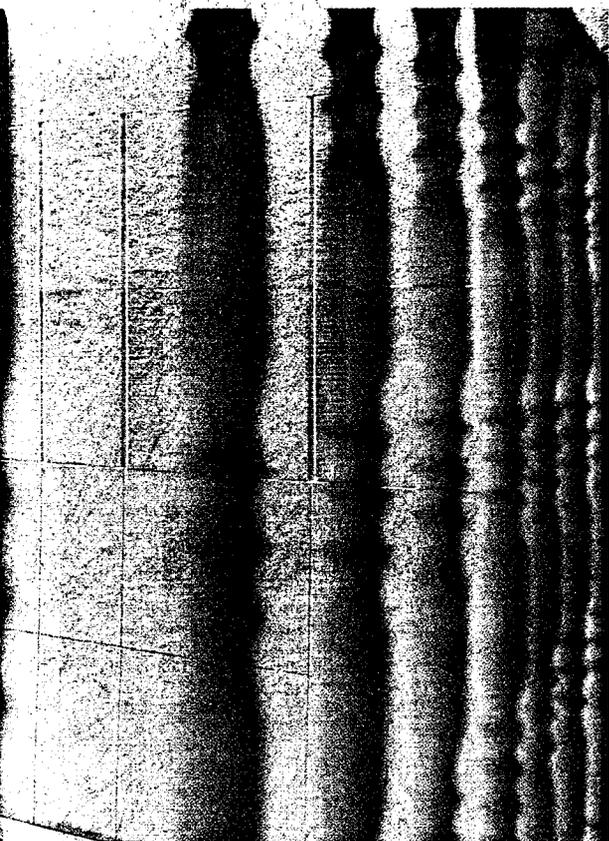
LOS ESCENARIOS Y LAS PERSONAS EN PRISIÓN

5 centros

Tres clínicas en Barcelona investigadas por un juez y dos en Madrid por iniciativa de la consejería

3 encarcelados

La juez instructora mantiene en prisión al doctor Morín, a su esposa y a una colaboradora



ROSER VILLALONGA / ARCHIVO

tres centros sanitarios investigados por la presunta práctica en sus... se envió a la cárcel a otras tres, entre ellas, al doctor Morín

mes que venjan a demostrar que las pacientes estaban abocadas a graves trastornos mentales. En muchas ocasiones, según fuentes de la investigación, los doctores no llegaban ni siquiera a visitar a las mujeres sobre cuyo estado mental efectuaban un dictamen que servía como base legal para llevar a cabo la interrupción del embarazo con apariencia de veracidad.

Las mujeres que ya han pasado a declarar por las dependencias de la Guardia Civil han confirmado que muchas de las firmas que aparecen en sus expedientes no son de ellas, por ejemplo, las correspondientes a los test psicológicos. Estos cuestionarios parecen, a la luz de los datos recogidos por los investigadores, confeccionados en serie, como adelantó ayer este diario. Las respuestas iban encaminadas siempre a perfilar el peor de los diagnósticos, incluídas las tendencias suicidas.

Las pesquisas han puesto de manifiesto que, supuestamente, las clínicas disponían de un fondo de test psicológicos completados y firmados por los psiquiatras que en cambio tenían en blanco las casillas destinadas al nombre de la paciente que debía someterse a dicho cuestionario. Los investigadores están convencidos de que cada una de estas firmas tenía un precio estipulado con la dirección de las clínicas. Ello hacía que los psiquiatras no pasaran, según fuentes del caso, todos los días por las dependencias de Ginemedex. A tenor de

EL APUNTE

Psiquiatras vinculados a la Administración

■ Los dos psiquiatras detenidos ayer trabajaban para la Administración catalana. Uno de los arrestados es el psiquiatra que trabaja en la prisión de Brians. La propia conselleria de Justicia, Montserrat Tura, confirmó ayer este extremo. Aunque dijo que hacía guardia esporádicas, la titular de Justicia señaló que si finalmente acaba siendo condenado, su departamento "tomará las medidas que correspondan". Por el momento, ha sido apartado del servicio. Fuentes penitenciarias explicaron que el especialista solía hablar en la cafetería de Brians de su trabajo en las clínicas Ginemedex y que se había ofrecido a ayudar a cualquiera en ese terreno. El otro especialista en psiquiatría es un médico adscrito, entre otros destinos, al centro de asistencia primaria de la calle Manso de Barcelona, dependiente de Salut.

estos datos, muchos de estos informes pudieron llegarse a firmar cuando la paciente ya había interrumpido su embarazo.

La investigación, lejos de ralentizarse tras las primeras detenciones, se ha vuelto más intensa si cabe. Los agentes responsables del caso han cotejado cientos y cientos de documentos y descubierto, siempre según fuentes del caso, nuevos supuestos ilícitos.

Los libros de quirófano han sido fuentes inagotables para los investigadores. Se sospecha que algu-

INFORMES A MEDIDA

Los agentes creen que los psiquiatras firmaban informes sin nombres de pacientes

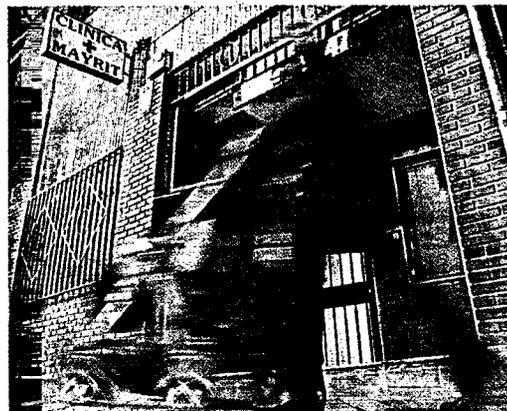
REGISTROS FALSEADOS

Algunos médicos son sospechosos de firmar una operación sin haber asistido a ella

nos de los médicos detenidos consideraban como participantes en alguna intervención quirúrgica a la luz de los registros de control cuando en realidad el día en cuestión ni habían aparecido una sola en las clínicas. Todo ello lleva a sospechar, y ese es otro de los supuestos que los responsables del caso quieren aclarar, que en muchas ocasiones un solo médico -ayudado por alguna enfermera- llevaba a cabo las intervenciones y que después se hacía firmar a los demás para dar cumplimiento así de los requisitos legales.

Fuentes conocedoras del caso explicaron ayer que las imputaciones podrían modificarse -ampliarse o reducirse- tras la toma de declaración de los nuevos detenidos. Las mismas fuentes explicaron que el sumario avanza por buen camino pues los investigadores han contado con herramientas muy eficaces -puestas a su servicio por la juez instructora- como han sido las intervenciones telefónicas. Las escuchas judiciales han sido, según estas informaciones, muy esclarecedoras. Hasta tal punto que se sospecha que, a pesar de haberse llevado a cabo las primeras detenciones, han podido continuar algunas prácticas irregulares después incluso de la entrada en prisión del doctor Morín.

La intención de los investigadores es agotar las 72 horas de detención antes de llevar a los detenidos ante el juez, salvo que recibieran órdenes del juzgado en otra dirección. Los abogados de los siete médicos detenidos ayer empezaron a pasar por las dependencias de la Guardia Civil en la Travessera de Gràcia de Barcelona a última hora de la mañana y primera de la tarde. El juzgado de instrucción número 33 de Barcelona, cuyo titular es la juez Elisabet Castelló, es el responsable del caso sobre el que hay decretado el secreto del sumario, entre otras cosas, para preservar en lo posible la identidad de las pacientes implicadas.●



JAVIER LIZÓN / EFE / ARCHIVO

Fachada de la clínica Mayrít de Madrid

Zapatero abre la puerta a una reforma de la ley del Aborto

JUAN CARLOS MERINO
Madrid

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, abrió ayer la puerta a una posible reforma de la ley del Aborto en la próxima legislatura, en caso de que el PSOE gane las elecciones el próximo 9 de marzo. Pero no se tratará en ningún caso de liberalizar el aborto, sino de establecer controles para evitar que se produzcan los alarmantes casos que están saliendo a la luz estos días, según advierten a *La Vanguardia* fuentes del PSOE. No se ha determinado cuál puede ser el alcance de esta reforma ni en qué términos se abordará, pero, según otras fuentes socialistas, la conclusión a la que han llegado es que la actual ley necesita mejoras para perfeccionar su funcionamiento.

Ayer se celebró la última reunión del año de la ejecutiva federal del PSOE, y la secretaria de Igualdad, Maribel Montaña, no dejó pasar la ocasión, ante los sucesos que están ocurriendo y ante la inminente elaboración del programa electoral socialista. Montaña recordó que la actual ley del Aborto lleva 22 años en vigor y que durante los ocho años de gobierno del PP no se tocó ni una coma. "Parece evidente, a raíz de los acontecimientos actuales, que algo falla, en la ley o en su aplicación", fue la conclusión de Montaña, a la que se sumaron entre otros Juan Fernando López Aguilar, Leire Pajín o Pedro Zerolo. El presidente Zapatero consideró obvio que hay que hacer algo y aceptó que el PSOE abra un debate en profundidad sobre la cuestión.

Será muy amplio, según estas fuentes, pero si se abre, precisarán, es para evitar cosas como las que están ocurriendo, por

mucho que consideren que son casos aislados.

Todo parecía indicar, al menos hasta la fecha, que el programa electoral del PSOE para las generales iba a eludir cualquier aspecto que pudiera incomodar de nuevo a la Iglesia católica, ahora que se había alcanzado una tregua que el Gobierno socialista quiere que sea duradera. Así, habían resultado baldíos los esfuerzos que la corriente más laicista de la ejecutiva socialista había hecho hasta el momento por intentar reabrir algunos debates largamente aplazados, como las relaciones Iglesia-Estado, la eutanasia o el aborto. Cuestiones todas ellas que el coordinador del pro-

El PSOE descarta liberalizar el aborto, pero considera que la ley actual o su aplicación fallan

grama electoral del PSOE, el ministro Jesús Caldera, había excluido expresamente de la oferta programática socialista.

Lo cierto es que hoy en el Congreso el aborto volverá a ser objeto de debate a consecuencia de una interpelación defendida por la diputada de IU-ICV, Carme García. Los socialistas han presentado una enmienda que, en línea con lo dicho ayer por Zapatero, abre la puerta a reformas legales en esta materia. Otra cosa distinta es qué orientación tendrán estas reformas. Al hilo de la votación de esta moción ayer se rumoreaba que podría haber alguna deserción en las filas socialistas. Una hipótesis que fue radicalmente descartada por la dirección del grupo.●

INFRASTRUCTURES

El nou eix viari entre Manresa i Vilanova avança

Nous trams de l'Eix Diagonal

tram executat
tram a executar



El projecte de millora d'un tram de la carretera surt a informació pública

Redacció
BARCELONA

La millora de la connexió per carretera entre Vilanova i la Geltrú i Manresa —el que es coneix com l'Eix Diagonal— ha fet un nou pas endavant amb l'inici de la fase d'informació pública del projecte. Es tracta de la construcció d'un nou tram de 35 quilòmetres, dins d'un traçat global de 67 quilòmetres entre les dues capitals.

L'obra està pensada per millorar la intercomunicació entre les comarca del Garraf i la Catalunya central, així com generar una nova via d'accés al litoral. En aquest sentit, una dels principals millores que s'introduirà és la conversió en autovia de la carretera existent entre Vilafranca del Penedès i Vilanova.

Actualment ja s'ha construït un 50 per cent d'aquest eix viari, que respon als trams entre Puigdàlber (Alt Penedès) i Igualada i entre Castellfollit del Boix i Sant Salvador de Guardiola (Bages). ■

ECONOMÍA

Habitat quiere vender solares a Ferrovial y reducir deuda

A. MARS, Barcelona

La promotora Habitat está ultimando el acuerdo con la banca y su accionista Ferrovial para salir de su ahogo financiero. Los bancos están dispuestos a convertir en préstamos participativos hasta alrededor de 100 millones de euros y Ferrovial negocia convertir los 250 millones que Habitat le adeuda a día de hoy, y que se convertirán en unos 400 al cabo de cinco años, en concepto de intereses no pagados, según explican fuentes financieras. El pacto, aún en discusión, se completaría con el compromiso de la constructora de la familia Del Pino de comprar solares de la promotora catalana por valor de 150 millones de euros.

Además, la compañía fundada por las familias Figueras y Suñol también renegocian los plazos de pago de su deuda, de 2012 a 2014, según las mismas fuentes. Habitat compró hace un año Ferrovial Inmobiliaria por 2.200 millones, gracias a un crédito sindicado de 1.745 millones con 38 bancos y cajas, además de 250 millones que le adeuda a la propia Ferrovial.

Un préstamo participativo es un instrumento de financiación en el que la rentabilidad que recibe la entidad que presta el dinero se establece en función de los resultados de la compañía financiada, algo similar a aportar capital en un negocio, pero no computa como tal.

Martinsa pide renegociar su deuda de 2.800 millones para financiar la OPA

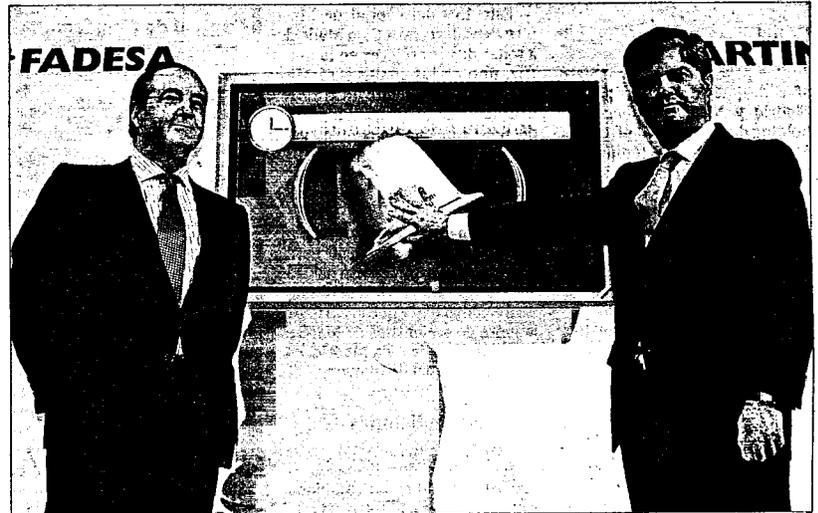
La inmobiliaria fusionada con Fadesa se estrena en Bolsa con resultado plano

LUIS DONCEL
Madrid

Fernando Martín, presidente del recién fusionado gigante de la promoción inmobiliaria Martinsa-Fadesa y dueño del 45% de su capital, se ha propuesto "remar a contracorriente". Ayer, en el estreno en Bolsa de la nueva sociedad, uno de los empresarios que más ricos se han hecho en la época dorada del ladrillo aseguró que su empresa tiene todo lo necesario para capear la mala situación.

Pero para cumplir este propósito deberá renegociar con éxito el préstamo descomunal que Martinsa contrajo para absorber Fadesa. Porque, según la documentación remitida a la CNMV, deberá hacer frente en los próximos nueve meses a una deuda de 2.810 millones de euros. Y según reconoce en el folleto remitido al regulador de los mercados de valores, la empresa quiere "renegociar el préstamo para la financiación de la OPA antes de su vencimiento, para lo que ya ha establecido contactos con las distintas entidades financieras".

Estos contactos se producen en un momento en el que, después de los problemas llegados de EE UU por las hipotecas *subprime* o de alto riesgo, los bancos y cajas están restringiendo el crédito por temor a entrar de lleno en una crisis de liquidez. Y, como dice el folleto, "si la sociedad no consiguiera financiación adicional, o no lo hiciera en términos favorables, se po-



Carlos Vela y Fernando Martín, consejero delegado y presidente de Martinsa-Fadesa, en la Bolsa de Madrid / c. ÁLVAREZ

dría lastrar su capacidad de crecimiento".

Martín anunció en la Bolsa de Madrid una reducción de deuda de 600 millones de euros en el último cuatrimestre. El endeudamiento financiero bruto del grupo fusionado es de marea, ya que a 31 de junio alcanzó los 5.500 millones, de los que casi 500 se habían generado en el primer semestre de 2007.

Los inversores han acogido con frialdad a la flamante inmobiliaria. Sus títulos se quedaron en 18,45 euros, tan sólo un céntimo por encima de su valor inicial. Martinsa-Fadesa subió un

0,05% en una jornada en la que el Ibex cayó un 1,65%. Y eso que, como el propio Martín recalcó, las acciones partían con un descuento del 55% sobre su valor liquidativo neto.

Se repite así el esquema de la otra inmobiliaria que ha comenzado a cotizar este año, Reiala, que se estrenó con un tímido avance, y que se ha mantenido en torno a los 6,5 euros por acción en los más de siete meses que lleva en el parque. A la vista del temporal que azota a los que se dedican a construir pisos, el grupo inmobiliario Tremón anunció la pasada semana que

daba marcha atrás a sus planes de salir a Bolsa este mes. Aducía que no se dan "las circunstancias adecuadas".

Mientras tanto, Martín presume de que los valores de su empresa serán de los "más rentables del mercado". Exhibe para ello las previsiones de ingresos, 1.600 millones en 2007, y las ventas de 6.500 viviendas realizadas en el mismo periodo. Y otro factor que el promotor considera positivo: mientras que las ventas de otras inmobiliarias han descendido hasta un 50%, las de Martinsa-Fadesa sólo lo han hecho un 13%.

La promotora Ereaga debe 128 millones a 16 entidades financieras

P. GOROSPE, Bilbao

El 80% de los 160 millones de euros de la deuda que ha declarado el grupo inmobiliario vasco Ereaga, en su propuesta de concurso voluntario de acreedores —128 millones de euros—, corresponde a préstamos de 16 entidades financieras.

El juzgado de lo Mercantil de Bilbao, cuyo titular es Edmundo Rodríguez Achutegui, ha dado luz verde a la apertura del proceso con la publicación del auto. En el escrito, se abren los plazos para la negociación del convenio o, en su caso, para la liquidación de las 18 sociedades que forman el holding inmobiliario. El grupo, el primero en Euskadi que ha sufrido las consecuencias del cambio de ciclo inmobiliario, tiene promociones en el País Vasco, Cantabria, Alicante, Murcia, Madrid y Valladolid.

Las entidades financieras que concurrirán al concurso son Iparkutxa, BBK, Caja Laboral, Caja Madrid, Caja Murcia, el BBVA, el Banco de Vasconia, Caja Murcia, Kaixa Nova, Caja de Ahorros del Mediterráneo, Kaixa, Kaixa Catalunya, Caja de Ahorros de Castilla-La Mancha, Bancaja, Banco Popular, Caja de Ahorros de Navarra y la entidad crediticia Gesfir, formada por las tres cajas de ahorros vascas —BBK, Kutxa y Vital— y la sociedad Gesinar.

Fuentes próximas a la firma vasca aseguraron ayer que el empresario Josu Jon Susaeta, administrador único de las 18 sociedades del holding tiene voluntad y medios para solucionar la crisis de insolvencia. El auto del concurso describe 136 fincas en propiedad, algunas de las cuales serán vendidas para lograr liquidez.

Cataluña reutilizará aguas residuales de la industria para paliar la sequía

Se ahorrarán 58 Hm³, lo que gasta una ciudad de 500.000 habitantes al año

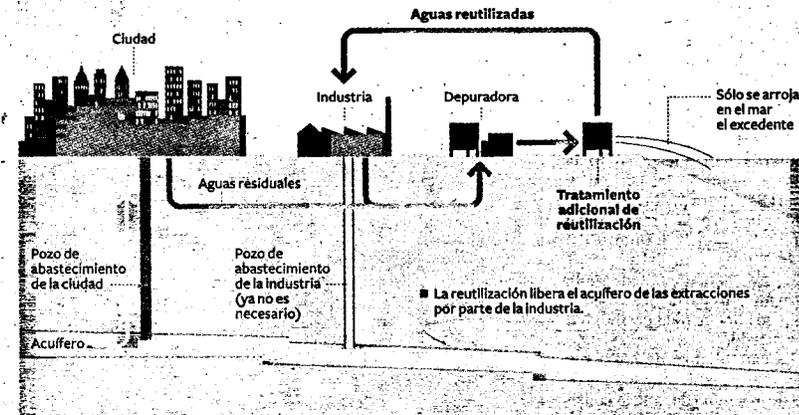
JAUME BAUZÀ
Barcelona

El Gobierno catalán ha llegado al convencimiento de que el agua no vendrá ni del cielo ni del subsuelo, por lo que habrá que sacarle el máximo partido a la que ya circula por el cauce de los ríos. La Agencia Catalana del Agua (ACA) presentó ayer un plan para la reutilización en el sector industrial. El proyecto es ambicioso por su coste (300 millones de euros de inversión inicial) y por su complejidad técnica (será necesario crear nuevas plantas depuradoras y una red de canalización). Es una medida de gran calado para tratar de paliar la sequía extrema que se ha instalado en Cataluña, la cual, según los expertos, no revertirá a largo plazo.

La iniciativa se encuentra ahora en fase de pruebas y se espera que a partir de 2009 funcione a pleno rendimiento. Entonces Cataluña podría ahorrar 58 millones de hectómetros cúbicos al año (58.000 millones de litros), más o menos la cantidad de agua que consume una ciudad de medio millón de habitantes. Se trata de que las industrias reutilicen sus propias aguas residuales tras pasar por una planta de regeneración (véase el gráfico adjunto). El objetivo es que en 2010 entre el 50% y el 75% del agua que necesitan las fábricas se obtenga tratada y ya utilizada por ellas mismas.

El éxito de este proyecto depende, por tanto, de la buena disposición de los empresarios. De momento, la ACA y varios industriales agrupados en torno al Consejo General de las Cámaras de Cataluña (CGCC) han instalado 13 plantas piloto de tratamiento, que han conseguido ya ahorrar 38.000 millones de litros de agua en zonas de Tordera, Igualada,

El ciclo del agua reutilizada



Fuente: Agencia Catalana del Agua.

El País

Vic, El Prat de Llobregat, Abrera, Terrassa, Rubí y Martorell. Son industrias pertenecientes a los sectores textil, químico, papelero, de la automoción y de los materiales de construcción, que son las que más cantidades de agua precisan para su funcionamiento. El director de la ACA, Manuel Hernández, aseguró que el agua regenerada tendrá un coste inferior al de la procedente de los acuíferos que las industrias utilizan en estos momentos, para incentivar su uso.

Los 300 millones de euros necesarios para financiar este plan saldrán de los próximos presupuestos de la Generalitat y con ellos se costeará la construcción de las plantas de regeneración y la red de distribución. En algunos casos se adaptarán las plantas depuradoras ya existentes. En este sentido, los promotores del proyecto quisieron dejar clara la diferencia entre depurar

—una práctica que ya se hace desde hace años— y reutilizar. En el primer caso, el agua contaminada se recoge del río, se depura y se devuelve al cauce. En el segundo caso, el agua se regenera una y otra vez para uso de la fábrica. En caso de haber excedente, se puede destinar para usos ambientales (recarga de acuíferos), recreativos (riego de campos de golf) y agrícolas. De ningún modo se destinará al consumo humano.

Restricciones en marzo

El Departamento de Medio Ambiente informó ayer de que continúa el lento descenso de los recursos hídricos en los pantanos catalanes, que ya se encuentran al 27,7% de su capacidad. Las lluvias caídas este fin de semana tampoco han mejorado significativamente la situación, según las previsiones de la

ACA, de seguir el bajo nivel de precipitaciones, a finales de marzo se entrará en fase de emergencia, lo que significará restricciones de agua para la población.

La fase actual, de excepcionalidad en todo el territorio catalán, obliga a todos los municipios a restringir el riego en parques y jardines, prohibir el uso de agua potable para fuentes y usos ornamentales, mantener y reaprovechar el agua de piscinas de uso público y privado, y reducir la utilización de agua de grifo para limpieza viaria, entre otras medidas.

Seguirá lloviendo durante toda esta semana, aunque de manera moderada, según el Servicio Meteorológico de Cataluña. Esta previsto que siga nevando por encima de los 400 metros, pero los efectos de la nieve en los embalses no se verán hasta el final del invierno.

LOGICACMG

Los españoles son los europeos que más se preocupan por el cambio climático

■ Un estudio realizado en diez países europeos por la empresa tecnológica LogicaCMG apunta que España es el país europeo más preocupado por el cambio climático. Según el estudio, el 94% de los consumidores españoles afirma estar preocupado por el cambio climático, frente a una media del 80% de los europeos. Holanda ocupa el último puesto con un 66% de preocupados. Según el estudio, España también es el primer país europeo en dar valor a las cuestiones medioambientales derivadas del comportamiento eficiente del uso energético. Un 88% de los encuestados indicó la falta de incentivos por parte del Gobierno como principal obstáculo para la reducción del consumo energético.

URBAS

Viviendas en Bulgaria

■ Urbas Guardahermosa ha alcanzado un acuerdo con la compañía búlgara AGP Group para construir 3.500 viviendas en Sofía, capital de Bulgaria, que contará con una inversión de 40 millones. Los bancos United Bulgarian Bank y Corporated Commercial Bank han financiado la adquisición del suelo.

SEPI

Beneficios de 50,6 millones de euros

■ La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Sepi) obtuvo un beneficio consolidado de 50,6 millones de euros hasta septiembre, frente a las pérdidas de 10,4 millones de un año antes, gracias a la favorable evolución de las empresas del grupo. Los ingresos de explotación crecieron un 23%, hasta 2.488,4 millones.

EXPO ZARAGOZA 2008

Desarrollo de actividades conjuntas con Shanghai 2010

■ El director general de operaciones y contenidos de Expo Zaragoza 2008, Jerónimo Blasco, y el director general adjunto de Shanghai 2010, Xu Weiguo, han firmado un Memorando de Entendimiento para el conocimiento mutuo y el intercambio de iniciativas relacionadas con la organización de las grandes exposiciones. El Memorando destaca la participación de empleados de Shanghai 2010 en Expo Zaragoza 2008 con el objetivo de conocer las necesidades organizativas y ejecutivas de las exposiciones. Por su parte, una misión institucional de Expo 2008 viajará en los próximos meses para conocer de primera mano los trabajos de Shanghai 2010.

COMPETIRÁN CON OTROS TRES RIVALES ESPAÑOLES

ACS e Isolux encabezan una alianza con la gran banca para el mayor peaje de EEUU

Las dos constructoras ultiman los detalles de un acuerdo con Santander, Citi y UBS para pujar por la privatización de la autopista Pennsylvania Turnpike, valorada en unos 18.000 millones de dólares.

R. CASADO/C. MORÁN, Londres/Madrid

La firma que asesora al gobernador de Pennsylvania, Edwar Rendell, tiene previsto ofrecer hoy una *conference call* a todos los grupos interesados en la privatización de la autopista Pennsylvania Turnpike, la mayor operación de estas características en EEUU y una de la más importantes del mundo. En el encuentro, vía telefónica, estarán especialmente atentos varios grupos constructores españoles, que ya han obtenido precalificación para participar en un concurso valorado en unos 18.000 millones de dólares (unos 12.000 millones de euros).

Este alto volumen de inversión requerido y la fuerte concentración de riesgo en un solo activo han provocado que dos de los consorcios participados por empresas españolas hayan decidido unirse. En la macroalianza, el lado constructor y la operación estarán comandados por ACS, que cuenta con su filial Iridium, e Isolux, que ha incrementado sensiblemente su presencia en el mercado concesional en los últimos cuatro años. Para consolidar la oferta desde el punto de vista financiero, los promotores del consorcio se han asociado con el banco suizo UBS, el estadounidense Citi y el español Santander.

Rivales

Según las fuentes consultadas, las conversaciones para repartirse las distintas responsabilidades de la oferta y el peso accionarial en el consorcio están muy avanzadas y su plasmación dependerá de la celeridad que imprima el Gobierno de Pennsylvania.

No lo tendrán fácil. Al menos, otros cuatro consorcios han mostrado el mismo inte-

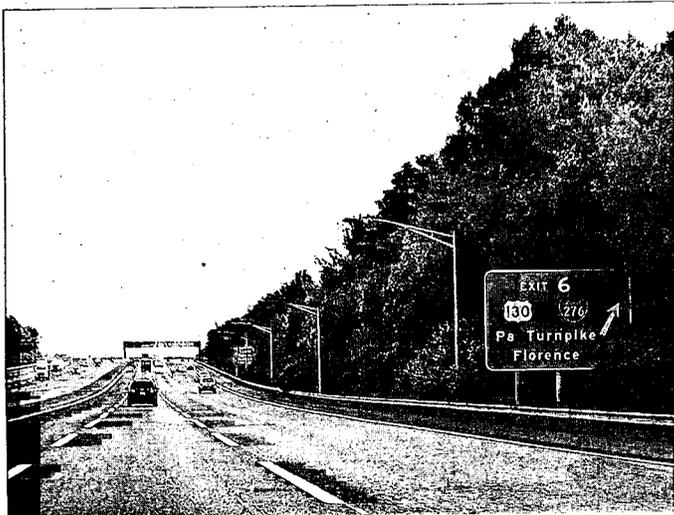


Imagen de uno de los tramos de la carretera Pennsylvania Turnpike.

FCC, con su filial de concesiones Global Vía, se ha aliado con el banco Morgan Stanley

El Estado explicará hoy a las empresas las condiciones y plazos de la privatización

rés por la autopista de 800 kilómetros de longitud; uno de los corredores que vertebrará el Estado. Además de las precalificaciones de ACS y de Isolux, Cintra, filial de concesiones de Ferrovial, también ha pasado el primer corte. Participa junto al banco australiano Macquarie, compañero de viaje en otros grandes proyectos en el país, como las autopistas Chicago Skyway o la Indiana Toll Road.

Abertis es otro de los más firmes candidatos. La compañía dirigida por Salvador Alemany ha dedicado muchas horas de trabajo y ha contactado con asesores estadounidenses para perfeccionar su oferta, que, tradicionalmente, tiene un perfil más industrial que financiero. La compañía, participada por ACS y La Caixa, podría haberse aliado con el vehículo inversor de Deutsche Bank o con Borealis.

FCC también ha decidido presentar batalla. La compañía controlada por Esther Koplowitz, a través de su recién estrenada filial Global Vía, se ha buscado a Morgan Stanley como compañero de viaje. La constructora española quiere potenciar la presencia de su subsidiaria en EEUU, con el objetivo de, a medio plazo, dar el salto al parque. Se da la circunstancia de que Morgan Stanley es, a su vez, asesor del Estado en la privatización.

OHL, que se ha convertido este año en el mayor promotor privado de autopistas en Brasil, se ha quedado fuera. Según las fuentes consultadas, la constructora presidida por Juan Miguel Villar Mir no ha recibido la invitación del gobernador de Pennsylvania, pese a contar con una activa presencia en el país. El grupo compró, el año pasado, las constructoras de Florida

Community Asphalt y Tower Group, y está precalificado en dos autopistas de peaje en Texas. Por su parte, Sacyr se ha autodescartado, ya que, en opinión de los responsables de Itinere, la filial de concesiones, se trata de un proyecto con una importante concentración de riesgo.

Condiciones

En la comunicación de hoy, el departamento de Transportes de Pennsylvania podría aclarar asuntos clave como los plazos de licitación, que podrían alargarse durante un año, y las bases del pliego de condiciones (retribución a la sociedad concesionaria, periodos de explotación, tecnología, obligaciones de inversión y de conservación de la infraestructura, entre otros aspectos).

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

La Pennsylvania Turnpike es una carretera de peaje. Abarca 532 millas (855 kilómetros) en tres secciones distintas. Su tramo principal, desde Ohio, en el oeste, a New Jersey, en el este, alcanza 578 kilómetros. Su extensión nordeste, desde Plymouth, en el sureste, a la Wilkes-Barre y Scranton, en el noreste, suma 177 kilómetros. La carretera sirve a la mayor parte de las áreas urbanas de Pennsylvania: Pittsburgh, Harrisburg, Philadelphia, Allentown, Bethlehem, Scranton y Wilkes-Barre.

Pág. 2 LALLAVE

INFRAESTRUCTURAS

Un juzgado suspende una adjudicación de carreteras a OHL en Brasil

EXPANSIÓN, Madrid

El Juzgado Federal número 6 del Distrito Federal de Brasil ha suspendido la resolución en la que se preadjudicaba a OHL una de las cinco concesiones con las que se hizo la constructora el pasado mes de septiembre, según informó ayer la empresa a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

En concreto, la suspensión cautelar afecta a la concesión de la autopista Río de Janeiro/Espirito Santo-Ponte Presidente Costa e Silva, preadjudicada por la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (Antt). La decisión judicial ha sido motivada por un recurso presentado por el consorcio AB-Vías contra la resolución en la que declaraba vencedor del concurso a OHL Brasil. Los medios locales dan pocas posibilidades a que el recurso prospere.

La firma de los contratos de concesión está prevista para el próximo 12 de febrero. La prensa local también subraya que el lote que se preadjudicó Acciona todavía sigue sin homologar por la Antt.

Inversión

OHL Brasil se preadjudicó el pasado mes de septiembre cinco licitaciones de autopistas federales en Brasil. Estas concesiones, que cuentan con una extensión global de 2.078,8 kilómetros y una duración de 25 años, recibirán una inversión de 2.000 millones de euros durante los cinco primeros años.