



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 27-12-2007

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

Alerta con el uso de las calderas
El 70% de los accidentes se debe al mal estado de las instalaciones, según Sedigas. No basta con la revisión anual



TRÁFICO PÁG. 5

Diez heridos en un accidente múltiple
Una ambulancia y tres coches chocan

Baja un 2% el piso de segunda mano
El precio cae tras siete años de subida



Alta médica para José Luis Moreno
El empresario y productor salió ayer de la clínica Ruber de Madrid para seguir su recuperación en casa

Ruta por las casas fonda catalanas
Estos históricos establecimientos han incorporado a su oferta atractivas rutas turísticas por sus alrededores

VIVIR

Jueves, 27 de diciembre de 2007

LA VANGUARDIA

Estaciones de autor

● **Arquitectos de prestigio, como Toyo Ito o Bohigas, diseñan las estaciones de la L9 del metro**

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

A diez kilómetros por hora, la sensación de avance lento no lo puede enmascarar ni el ruidoso traqueteo del vehículo. Así se vive el viaje en el tren de servicio que transporta el material y a los obreros que trabajan en el subsuelo, en la construcción de la línea 9 del metro de Barcelona. El recorrido empieza en el pozo de Gorg. La primera parada se hace en La Salut, una de las futuras estaciones en la que ya se ve y entiende toda la estructura pese a la ausencia total de los acabados, que están a punto de iniciarse y que correrán a cargo, como en todo el trayecto, de arquitectos con firma. Serán estaciones de autor.

La L9, cuya puesta en marcha se prevé para finales del 2009 en sus conexiones de Santa Coloma y Badalona, no sólo será la más larga de la red con más del doble de kilómetros -cerca de 50- respecto a la que actualmente ostenta el título, la L1. Y no sólo será la que contará con las paradas a más profundidad -algunas a 80



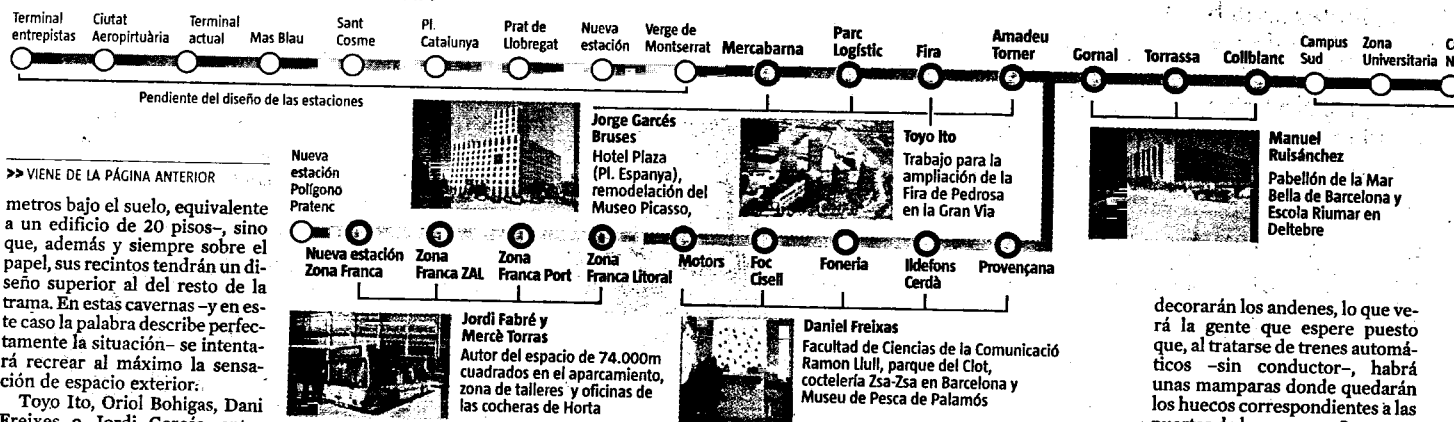
ROSER VIALONGA

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

Ascensores. En la estación de la Salut ya se ve que el acceso, como en la mayoría de estaciones, sólo se hará con ascensores

ESTACIONES DE AUTOR LA CONSTRUCCIÓN DE LA L9 SUPERA LOS OBSTÁCULOS

El reparto de las estaciones de la línea 9



FUENTE: Elaboración propia

Estaciones sólo con ascensores

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

metros bajo el suelo, equivalente a un edificio de 20 pisos—, sino que, además y siempre sobre el papel, sus recintos tendrán un diseño superior al del resto de la trama. En estas cavernas—y en este caso la palabra describe perfectamente la situación—se intentará recrear al máximo la sensación de espacio exterior.

Toyo Ito, Oriol Bohigas, Dani Freixes o Jordi Garcés, entre otros arquitectos con obra relevante y admirada, son algunos de los elegidos a los que Gisa, la empresa de la Generalitat que se encarga de estos trabajos, ha adjudicado el diseño del conjunto de estos emplazamientos de una línea de grandes contrastes, contraste entre las profundidades y el cielo. Aunque los recintos en su mayoría estarán bajo tierra, al menos cuatro —la quinta está pendiente de decisión— se elevarán sobre el viaducto de la Zona Franca, en el ramal que luego se dirigirá hacia el puerto, y que en la actualidad ya son visibles.

De los once grupos de estaciones —excluidas las de la parte central, el túnel de nueve kilómetros de Maragall a Zona Universitaria, que todavía se encuentra en fase de definición—, sólo quedan dos por adjudicar. Son los dos relacionados con el trayecto de uno de los extremos, en el Llobregat, que es el que llega hasta el aeropuerto, entre pistas; y el anterior, el que circulará por el término municipal de El Prat.

Subiendo y bajando por La Salut, Manel Villalante, director general de Transport Terrestre de la Generalitat, especifica que estas adjudicaciones se han hecho en paquetes de cuatro o cinco es-

EL MOVIMIENTO

La gran profundidad de las paradas desaconseja instalar escaleras mecánicas

EL EFECTO

El diseño tratará de crear la sensación de que el viajero está en el exterior

taciones porque, por regla general, coinciden con áreas determinadas (ver gráfico en estas páginas). De esta manera se persigue dar uniformidad según los diferentes tramos y lugares por los que se circula. Que se diferencie el Besós del Llobregat, o el trayecto de Badalona del de Santa Coloma. Pero, a su vez, se busca una continuidad en el conjunto.

Esta continuidad se traza a partir de la filosofía, subraya Villalante, de que en la medida de lo posible “no se note que estamos bajo tierra, y muy abajo”. Para esto se jugará con una iluminación tamizada, que no sea directa, para que parezca exterior. Otro elemento muy valorado es cómo se

decorarán los andenes, lo que verá la gente que espere puesto que, al tratarse de trenes automáticos —sin conductor—, habrá unas mamparas donde quedarán los huecos correspondientes a las puertas de los vagones. Lo que se pretende es que esa visión fomente “la tranquilidad del viajero”.

Esto significa que el diseño, con su juego de luces y decorados, juega un papel esencial en este proyecto para neutralizar al máximo la sensación de claustrofobia. La L9, salvo en Gorg —donde la L2 queda a nivel inferior, circula siempre por debajo del resto de líneas. Esta sensación de agobio aún puede ir a más si se tiene en cuenta que en muchas paradas sólo se dispondrá de ascensores para entrar y salir.

La estación de La Salut es un buen ejemplo. Aquí ya se ven claramente las cajas de los seis elevadores que cubrirán el acceso a los andenes. “Hemos hecho estudios y estos demuestran que, a más de 30 metros de profundidad, las escaleras mecánicas no son competitivas”, sostiene Jordi Jubany, responsable de obras subterráneas en Política Territorial.

El compromiso de servicio será por una sincronización infor-

SINCRONIZAR

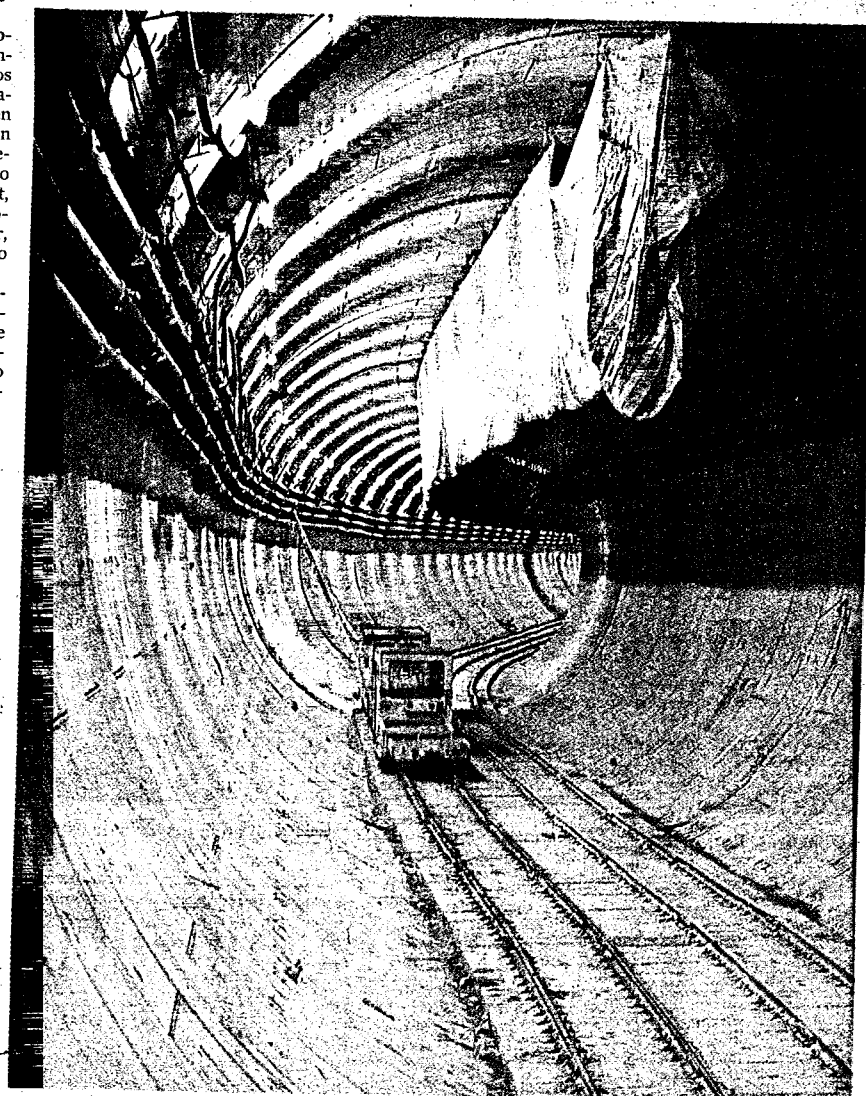
Los elevadores se sincronizarán para estar en espera al llegar un convoy

LA PRECAUCIÓN

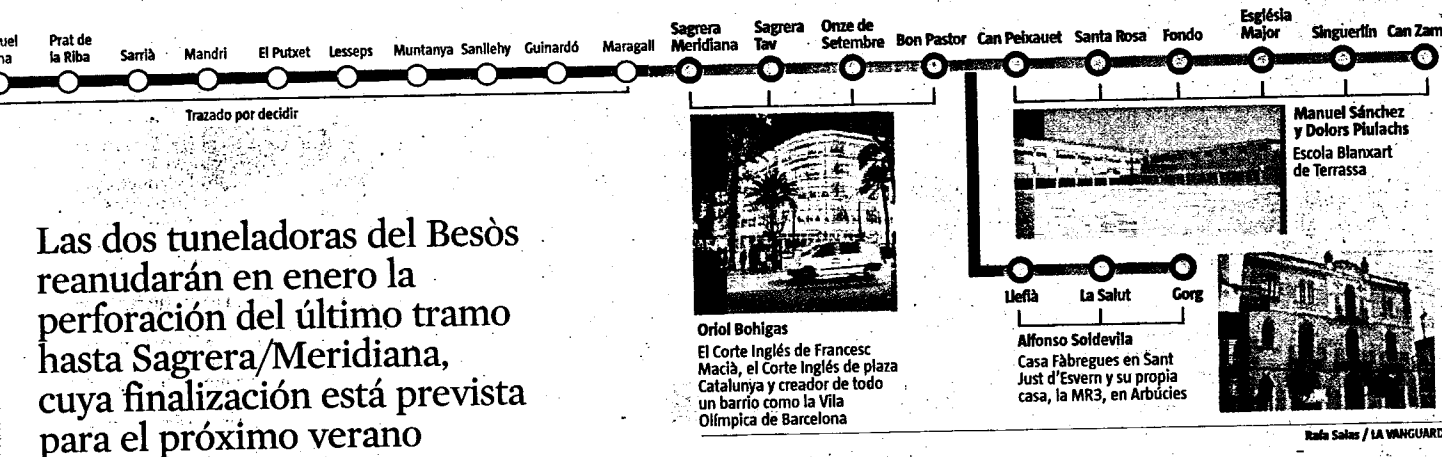
En algunas cavernas se construyó una pantalla antes de meter la tuneladora

mática que coordine la llegada de los convoyes con ascensores siempre dispuestos abajo para absorber de inmediato la primera oleada. Esta sincronización es la que ha de conseguir que las esperas sean lo más breve posibles. La velocidad de los ascensores será elevada, la máxima que puede permitir una instalación de este tipo.

De camino hacia el macropozo de Onze de Setembre, punto de espera de la tuneladora para arrancar de nuevo la perforación rumbo a la Sagrera, se deja atrás la estación de la Salut o el cruce donde se encuentran los ramales de Badalona y el de Santa Coloma. Luego, pasado el río, surge la parada de Bon Pastor. Una estación en la que, por la densidad de la capa freática, se construyó un muro de protección previo al paso de la tuneladora. La de Bon Pastor será una de las pocas estaciones subterráneas que contará con escaleras mecánicas. Su profundidad se queda a poco de la barrera de los 30 metros. ●



En ruta. El tren de servicio circula por las instalaciones que ya son definitivas en las proximidades del macropozo de Onze de Setembre, donde los taladros han de arrancar de nuevo



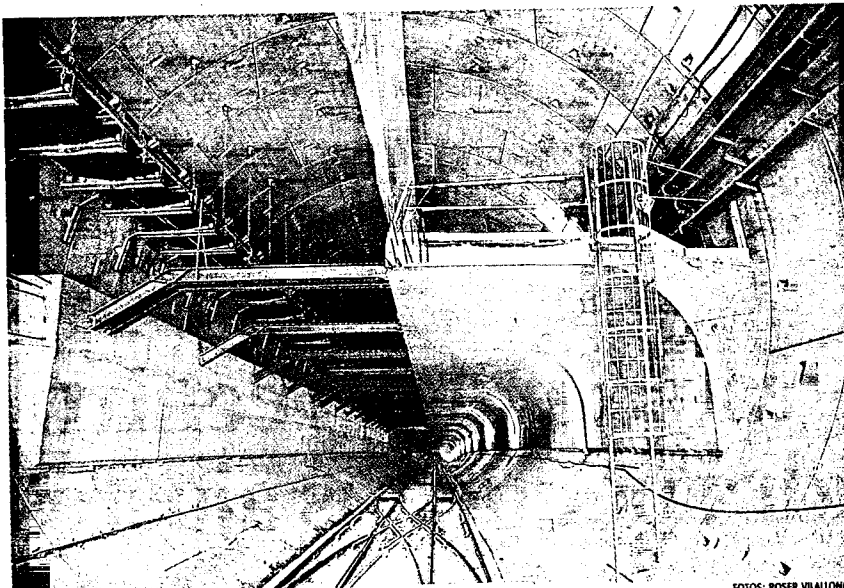
Las dos tuneladoras del Besòs reanudarán en enero la perforación del último tramo hasta Sagrera/Meridiana, cuya finalización está prevista para el próximo verano

A un kilómetro de la meta

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La experiencia dice que no es aconsejable poner fecha a la puesta en servicio de las grandes obras de infraestructura del transporte. El ejemplo de la llegada del AVE a Sants habla por sí solo. Pero en la L9, los responsables de la Generalitat han optado por dar tres, para otros tantos tramos de la parte más próxima al Besòs, que será la primera que entrará en funcionamiento: septiembre y diciembre del 2009, y marzo del 2010.

En Política Territorial están convencidos de que cumplirán. "Hemos puesto fechas porque hay margen", explica Manel Villalante, director general de Transport Terrestre. Los túneles de los dos ramales, perforados por dos máquinas de 12 metros de diámetro, están acabados desde los extremos de Badalona y Santa Coloma hasta el macropozo de Onze de Setembre. Ahora sólo queda



FOTOS: ROSER VILLALONCA

EL AVANCE

Del tramo que debe abrir en menos de dos años, sólo quedan mil metros por taladrar

EL VIADUCTO

El tramo de Zona Franca, en viaducto, estará acabado, y sin conexión, en el 2009

EL ENGAÑO

En algunos lugares engañan con espuma a la tuneladora por la falta de arena fina

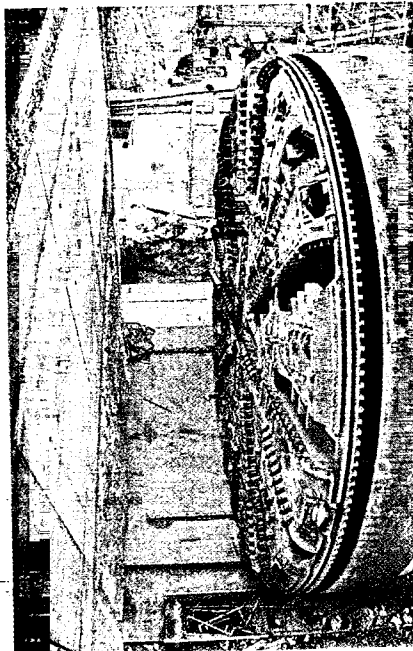
un kilómetro por tunelar, las instalaciones y los acabados.

Una de estas tuneladoras ya ha superado este punto y está parada a pocos metros de la futura estación Sagrera/AVE, donde se le están haciendo labores de mantenimiento. La previsión es que am-

bos taladros reanuden la marcha en enero. Entonces abrirán sendos túneles paralelos de un kilómetro hasta Sagrera/Meridiana. El objetivo es alcanzar este punto el próximo verano.

En septiembre del 2009 se abrirá de Can Zam a Can Peixauet, en Santa Coloma, con lo que será posible enlazar con la L1 en Fondo. En diciembre de ese mismo año se estrenará el subtramo Gorg (Badalona)-Onze de Setembre, y la conexión entre Can Peixauet y Bon Pastor. Así, estarán en funcionamiento los dos ramales completos, el de Santa Coloma y el de Badalona, y podrá transbordarse con la L2 en Gorg. Por último, está previsto inaugurar el tramo Onze de Setembre-Sagrera/Meridiana en marzo del 2010, de modo que haya un nuevo enlace en esta última estación con las líneas 1 y 5.

Ha habido muchas dificultades en la perforación del área del Besòs. La máquina que peor lo ha pasado es la que arrancó, en septiembre del 2003, en Gorg. Los problemas más importantes los sufrió nada más pasar el río. Los cambios en la composición del



La magnitud.

La L9 circulará en paralelo, pero por arriba y abajo, aunque en Gorg se dejará un tramo abierto y en rampa para ganar una vía de servicio. Al lado, la tuneladora, en el pozo de Onze de Setembre, lista para reiniciar los trabajos

suelo obligaron a pararla en Bon Pastor más tiempo de lo previsto. El siguiente contratiempo se registró en Sant Andreu, donde los cimientos de un edificio tenían una profundidad inesperada. La demora en las labores de refuerzo del subsuelo complicó aún más las cosas. La máquina llegó al macropozo de Onze de Setembre a finales del pasado verano.

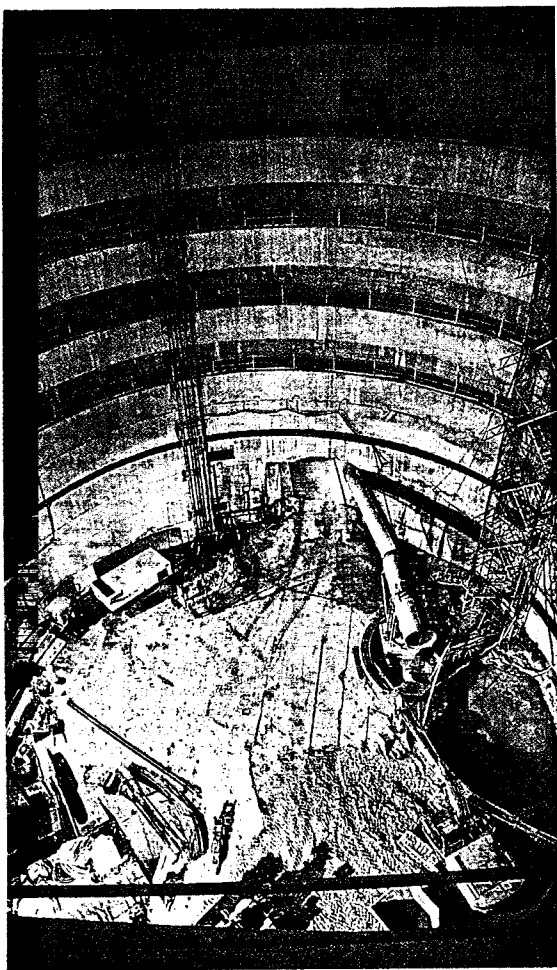
La otra, la que comenzó a horadar en junio del 2003 desde Can Zam, llegó al río en septiembre del 2005. Fue desmontada y trasladada a Via Trajana desde donde abrió otro túnel, el que conecta los talleres del Triangle con el macropozo de Onze de Setembre y que en un futuro será utilizado por la L4 procedente de La Pau.

Los técnicos de L9 consideran lógico que las tuneladoras toparan con obstáculos. No son todo terreno y se ha de reajustar cuando hay variaciones en el subsuelo. Tanto es así que en ocasiones, como apunta el responsable de obras subterráneas de Política Territorial, el geólogo Jordi Jubany, "hay que engañarlas" introduciendo espumas para sustituir las areniscas que faltan.

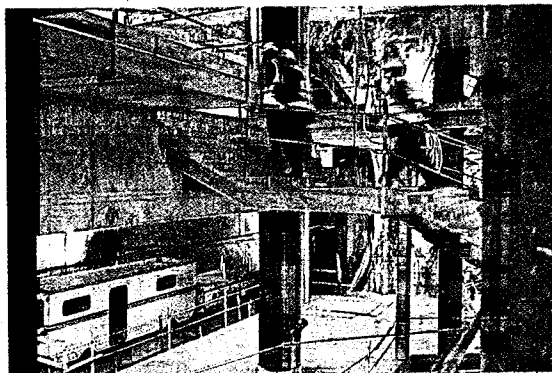
El plan del Govern es que después de abrirse los tramos del Besòs, lo hagan los del Llobregat, puesto que ambos extremos de la L9 son los más necesarios por dar servicios a zonas muy pobladas o con gran actividad que ahora no tienen metro. En la Zona Franca, la construcción del viaducto por la calle A avanza a toda máquina. La obra civil concluirá en diciembre del 2008 y el año siguiente podría estar en servicio.

La dificultad reside en que, para esa fecha, este tramo con cuatro estaciones -se añadirá otra en el polígono Pratenc- aún estará desconectado del resto de la red, lo que complica su explotación. Parece lógico que esperen a tener listo el túnel bajo el paseo de la Zona Franca que enlazará con Ferrocarrils en la plaza Cerdà y, en un futuro, con la L2 en Foc Cislè. La perforación la hará una de las dos tuneladoras que está en la Sagrera, en concreto la que se puso en marcha en Badalona, que se desmontará y trasladará. La previsión es que se inicien los trabajos a finales del 2008.●

ESTACIONES DE AUTOR LOS ESTUDIOS DEL TERRENO EN EL TRAMO CENTRAL DE LA L9

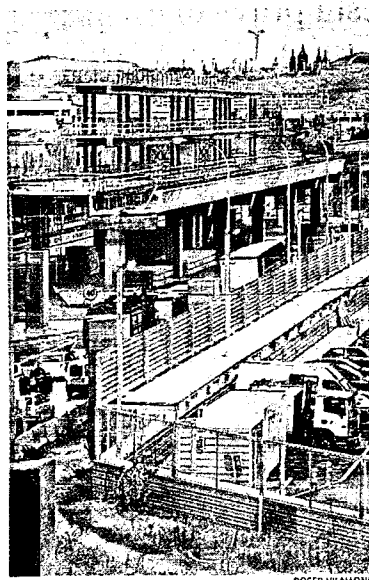


ROSER VIALLONGA



ROSER VIALLONGA

El esqueleto. El pozo de Gornal (a la izquierda) hace ya 30 metros, pero aún ha de bajar otros ocho. Cerca de allí se encuentra el viaducto: a la derecha se observa una de las estaciones en superficie. Y, arriba, al otro extremo de la L9, se ve la estación de la Salut, con la disposición de andenes superpuestos



ROSER VIALLONGA

Una línea de metro visible en la Zona Franca

■ Una parte de la futura L9 es visible. En la Zona Franca, el viaducto, de casi tres kilómetros, se encuentra muy avanzado. Sólo quedan por unir algunos puntos y hay tramos que cuentan con vías. Las estructuras de las estaciones, que están sobre la plataforma, también están listas. Junto al extremo Llobregat del viaducto se alzan las cocheras y talleres, un edificio de 650 metros ya construido. A excepción del tramo central, el resto de la línea se está ejecutando, pero se encuentra más retrasado. La tercera tuneladora acabó entre Fira 2-Parc Logístic y acaba de comenzar, en sentido contrario, el Mas Blau-Parc Logístic. Y se trabaja en el tramo Fira 2-Gornal, al que sólo le quedan 60 metros y que se hace entre pantallas y en mina, el mismo sistema que en el vecino y accidentado túnel del AVE en Bellvitge. En esta zona, los trabajos avanzan al ralentí por la complejidad del terreno. Dos nuevas tuneladoras recién adquiridas ayudarán a acelerar las obras en el extremo Llobregat.

El otro gran túnel del centro sólo tendrá pequeños ajustes

Aún se han de acabar los estudios geológicos y geotécnicos, pero todo apunta que no se harán cambios significativos entre Maragall y Zona Universitària

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

Todos los focos miran al polémico túnel del AVE bajo el Eixample. Pero hay otro, el del tramo central de L9, que a lo largo de más de nueve kilómetros debe unir Sagrera/Meridiana con Zona Universitària, que también continúa en stand by. La razón es que se está analizando el subsue-

lo con estudios geológicos y geotécnicos para determinar si el trazado previsto es el mejor para el paso de las dos tuneladoras.

Una de estas máquinas avanzará desde el Besòs hasta Mandri -la que ya trabajó sin problemas en Santa Coloma y que ahora está cerca de Sagrera/AVE- y la otra, que acaba de ser adquirida, lo hará desde la zona del Llobregat también hasta Mandri. Los

responsables del proyecto consideran que únicamente se harán pequeños ajustes en el trazado, sin tocar las estaciones.

En el subtramo entre Sagrera/Meridiana y Lesseps predominan las pizarras y no habrá variaciones. Más complejo es el subsuelo que hay entre Lesseps y Mandri, que es de transición de las pizarras a los granitos y hay zonas en que se encuentran los

dos. Después, de Mandri a Zona Universitària, el terreno es más granítico. Otro elemento a tener en cuenta son los paleocauces por los que bajaban rieras y torrentes, así como las fallas.

“Va a ser muy útil conocer con detalle todos estos aspectos para definir un trazado que aproveche al máximo las tuneladoras, así se evitarán dificultades en la obra y paradas para poner las máquinas a punto”, explica Jordi Jubany, responsable de obras subterráneas en Política Territorial. Este geólogo insiste en las peculiaridades del subsuelo de Barcelona, que “es muy variable y obliga a trabajar poco a poco”. Un caso distinto al de Madrid, añade, donde las tuneladoras, “pueden tirar millas sin problemas porque no encontrarán sorpresas”.

Ibersuizas ven a Esther Koplowitz un 5,5% de FCC

Redacció
MADRID

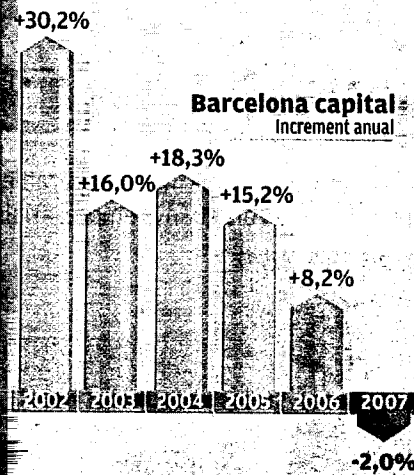
Esther Koplowitz ha comprat el 10,55% que Ibersuizas tenia a B-1998, societat de cartera titular del 52,488% de FCC. D'aquesta manera, l'empresària passa a controlar el 88,92% del capital de B-1998, percentatge equivalent al 44,04% de tot el grup FCC, ja que el paquet d'Ibersuizas equival a un 5,5% del grup.

L'empresària ha desemborsat 881,5 milions d'euros per aquest paquet accionarial. Esther Koplowitz l'ha pagat a 55,94 euros per títol, preu que aporta una prima del 8,3% respecte al nivell de 51,65 euros per acció amb què cotitzava el grup constructor dividendres passat a la borsa espanyola. Amb aquest preu, la valoració total de la companyia se situa en uns 7.300 milions.

La transacció es va acordar dilluns passat, dia 24, i es farà efectiva a partir del 30 de gener vinent. Ibersuizas era a FCC des del juliol del 2004, quan va entrar a B-1998 juntament amb la família Peugeot, la família Aguinaga i, posteriorment, també el grup Faustino, coincidint amb la sortida de la francesa Veolia.

Com a conseqüència de l'operació, Ibersuizas abandonarà el lloc que tenia en els consells de B-1998 i de FCC, i que ocupava el seu president Luis Chicharro, que, no obstant, es mantindrà com a conseller de Cementos Portland, filial cimentera de FCC. ■

Evolució dels preus dels pisos de segona mà



FONT: IDEALISTA.COM

Poblacions on més han baixat els preus (Demarcació de Barcelona)

	Preu en euros/m² 21/12/2007	Variació Interanual 2006-07
1 Sant Boi de Llobregat	3.300	-8,2%
2 Terrassa	2.932	-6,0%
3 Badalona	3.475	-6,0%
4 Sant Cugat del Vallès	4.616	-5,5%
5 Sta. Coloma de Gramenet	3.314	-5,5%
6 Viladecans	3.396	-4,9%
7 Cornellà de Llobregat	3.809	-4,4%
8 Sant Joan Despí	3.921	-3,9%
9 Esplugues de Llobregat	4.107	-3,6%
10 Castelldefels	4.028	-3,1%

N. VAN DEN BERG

El preu dels habitatges de segona mà cau a les capitals de tres de les quatre demarcacions

■ Els pisos s'abaixen a Barcelona, Lleida i Girona i s'estanquen a Tarragona ■ A la Ciutat Comtal, un metre quadrat val ara 4.769 euros, un 2% menys que el 2006

Redacció
BARCELONA

El preu dels pisos de segona mà s'ha abaratit en l'últim trimestre de l'any a Lleida, Barcelona i Girona, i ha pujat un lleu 0,1% a Tarragona. A Lleida, la capital més barata, el preu se situa en 2.051 euros el metre quadrat, un 3,4% menys que el trimestre passat, segons l'últim informe del portal immobiliari Idealista.com. A Girona, el

preu cau un 3% fins a 3.018 euros/m², i a Barcelona, la capital més cara, el cost del metre quadrat baixa un 0,7%, fins a situar-se en 4.769 euros.

L'única capital de demarcació on els preus s'han encarat ha estat Tarragona, on el cost del metre quadrat és de 2.867 euros.

Pel que fa a la variació anual, el preu de l'habitatge de segona mà va registrar un descens d'un 2% a Barce-

lona, la primera caiguda des de l'any 2000. Tot i la caiguda, Barcelona es manté el 2007 com la capital més cara d'Espanya entre les analitzades a l'informe, amb 4.769 euros/m², seguida de Madrid, on els preus van arribar a 4.262 euros/m².

Per municipis, en tot l'any, destaca el comportament del mercat immobiliari de pisos usats a Sant Boi de Llobregat, amb un 8,2% menys i fins a 3.300

euros/m², i a Terrassa i Badalona, amb un 6% menys.

A Barcelona capital, el districte de Sant Andreu va registrar la caiguda més important, amb un 6,3% (4.079 euros), seguit de Sant Martí (4.523 euros), un 4,4% menys. Els districtes més cars s'han adaptat millor a la situació "post-boom", com Sarrià - Sant Gervasi, on els pisos de segona mà s'han encarat un 1,4% (5.914 euros). ■

EL GRUPO ESTÁ INMERSO EN UN FUERTE PROCESO DE INTERNACIONALIZACIÓN

Martinsa Fadesa dará entrada a socios locales en todas sus filiales extranjeras

La inmobiliaria presidida por Fernando Martín replicará en su decena de divisiones foráneas la venta parcial efectuada este mes en Fadesa Maroc, la filial alauí que, además, sacará a bolsa hasta un 40% de su capital en 2008.

JOSÉ SÁNCHEZ ARCE. Madrid

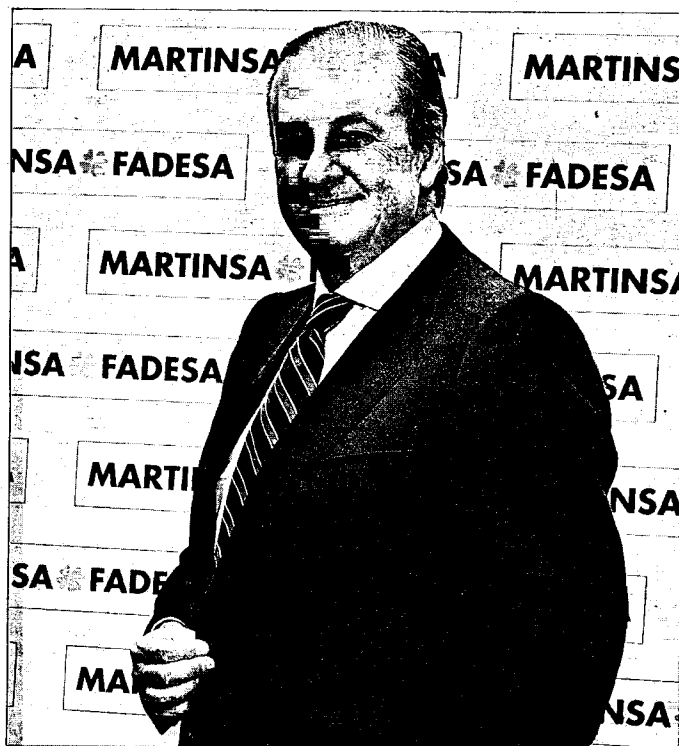
Martinsa Fadesa, primera promotora europea en negocio residencial y cartera de suelo, dará entrada a socios locales en todas sus filiales extranjeras, siguiendo el modelo iniciado recientemente por Fadesa Maroc, la división marroquí de la promotora presidida por Fernando Martín. La inmobiliaria alauí Addoha, socia estratégica de la española en Marruecos, adquirió a principios de mes el 50% de Fadesa Maroc por 114 millones de euros.

"Queremos replicar la operación de Marruecos en todos los países en los que operamos; consideramos esencial contar con un socio local en cada país, y estamos abiertos a esta fórmula", señaló, en una entrevista concedida a EXPANSIÓN, el consejero delegado de Martinsa Fadesa, Carlos Vela.

La inmobiliaria, implicada de lleno en un fuerte proceso de internacionalización del negocio, con el que prevé compensar la severa contracción del negocio residencial en España, cuenta con filiales controladas al 100% en Francia, Rumanía, Hungría, Bulgaria, República Checa, Portugal, México, República Dominicana y Eslovaquia. Su filial polaca (Fadesa Prokrom Polska) está ya participada por un socio del país.

Salto al parqué

Al margen de captar unos recursos esenciales para rebajar sus ratios de endeudamiento, que alcanzan el 40% del valor bruto de sus activos -por debajo de la media del sector-, la creación de sociedades conjuntas en el extranjero "servirá para desarrollar proyectos comunes con entidades locales", tal y



como está previsto hacer en Marruecos. Es posible, además, que la segunda fase de la operación marroquí, la salida a bolsa de Fadesa Maroc, también tenga lugar en otros países. "La salida a bolsa del resto de las filiales no está tan clara. Son operaciones que habrá que negociar individualmente con cada socio local, pero si ellos quieren, así se hará", señala Vela.

Martinsa Fadesa y Addoha tienen previsto colocar en la Bolsa de Casablanca entre un 30% y un 40% del capital

de Fadesa Maroc. La inmobiliaria española se desprenderá, al igual que su socia alauí, de entre un 15% y un 20% de su paquete accionario, en una operación que podría reportarle más de 200 millones de euros. "El valor de Fadesa Maroc supera los 1.000 millones de euros", asegura el ejecutivo, ex director general de Caja Madrid.

Estas operaciones supondrán un indudable alivio financiero para la compañía española, que, antes de desplegar las velas de su nuevo plan director, con el que pre-

vé doblar su tamaño y duplicar sus resultados en cinco años con los efectos de la crisis residencial en España ya descontados, tiene previsto renegociar los tramos no amortizados de la deuda corporativa contraída por Martinsa en la operación de compra de Fadesa.

A día de hoy, y tras haber reembolsado 603 millones entre septiembre y diciembre -amortizaciones financiadas mayoritariamente con la venta de activos-, la situación del préstamo sindicado asciende a 2.575 mi-

"El mejor negocio que he visto nunca"

Carlos Vela García-Noreña (Madrid, 1952) es el flamante consejero delegado de Martinsa Fadesa desde junio de 2007. Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid, ha pasado toda su vida profesional en el sector financiero, donde, tras una larga y fecunda trayectoria, llegó a ocupar uno de los puestos más relevantes en España como director general de Caja Madrid, cargo desde el que dio el salto a Martinsa Fadesa. Fichado por Fernando Martín, Carlos Vela no oculta su admiración por el negocio de la promotora que ahora dirige. "En todos mis años como profesional, nunca he visto un negocio mejor que éste. Cuando decimos que vamos a duplicar nuestro tamaño, somos tremendamente conservadores".

llones de euros, con unos reembolsos estipulados de 253 millones en marzo de 2008; otros 253 millones en agosto de 2008 y los 2.071 millones correspondientes a la totalidad del Tramo B del préstamo en septiembre de 2008.

"Hemos iniciado conversaciones con los bancos para renegociar el pago del préstamo a lo largo de un periodo de cuatro o cinco años. Una vez renegociado, pasaremos a la ofensiva", vaticina.

La compañía está convencida de que su modelo de ne-

Análisis de la crisis

“ El sector inmobiliario está atravesando su particular 11 de septiembre ”

“ La crisis de liquidez en los mercados financieros se une a la caída de ventas ”

“ La nueva ley del suelo introduce un factor añadido de gran incertidumbre ”

“ El negocio se va a normalizar cuando se arreglen los problemas en el sector financiero ”

gocio está confeccionado a prueba de crisis. "Es cierto que el volumen de preventas se puede resentir en España, pero, por un lado, el 70% de estas operaciones tiene lugar fuera de España y el objetivo de la compañía es que, en un horizonte de tres años, el 50% de los ingresos proceda del extranjero. Actualmente, la aportación del exterior asciende a un tercio de las ventas de la sociedad.

"El sector inmobiliario español está atravesando una especie de 11-S. Ha tenido lugar una combinación de crisis de liquidez en los mercados financieros, una caída de ventas en el sector residencial y la incertidumbre generada por la nueva ley del suelo. Pese a esta situación, que se solucionará cuando se solventen los problemas en los mercados, Martinsa Fadesa tiene ya 16.000 unidades en stock de preventas, y el 85% de los ingresos del ejercicio 2008 asegurados", concluye Vela.

* MEDI AMBIENT

Girona connecta 3 pous d'aigua a la xarxa per evitar restriccions

● L'ACA invertirà dos milions en les mines, que també serviran Salt i Sarrià de Ter

● La caiguda del nivell dels embassaments de Sau i Susqueda obliga a accelerar la mesura

FERRAN COSCULLUELA
GIRONA

L'excursionista secura que afecta les comarques de Girona ha obligat la companyia d'aigües que proveeix la capital i les localitats de Salt i Sarrià de Ter a posar en marxa un pla d'urgència per evitar les restriccions de subministrament. L'alcalde Anna Pagans va anunciar ahir que a finals de gener es connectaran a la xarxa tres pous d'aigua que garantiràn el cabal suficient per fer front a una situació d'emergència si les pluges continuen sense fer acte de presència. La mesura tindrà un cost de dos milions d'euros, que serà sufragat per l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA).

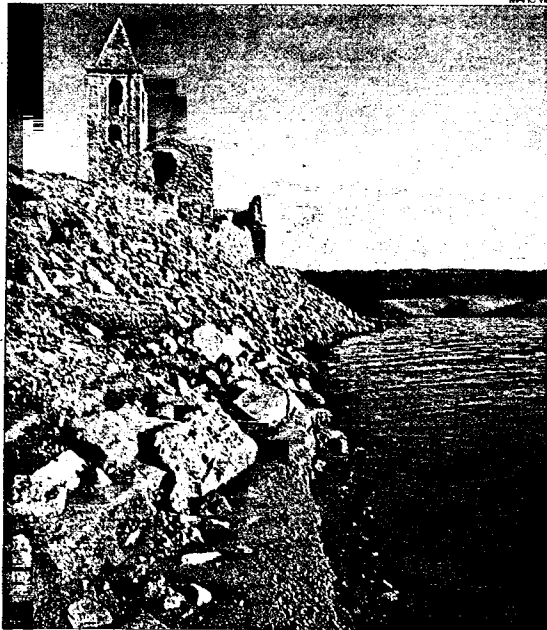
Les presses per posar en marxa aquests pous no són gratuïtes. El mes passat, el regidor de Medi Ambient de Girona, Enric Pardo, ja va advertir que si no es produïen precipitacions abundants en les properes setmanes, seria necessari portar a terme tall de subministrament durant quatre hores diàries en comerços, vivendes i indústries a partir del mes de gener, quan l'ACA calculava que s'entraria en la fase 2 del decret de sequera.

L'alcalde Pagans va reconèixer ahir que les pluges de la setmana passada a penes havien fet millorar la situació dels pantans de Sau i Susqueda, que són els que proveeixen l'àrea metropolitana de Girona. «El sistema hidrològic de Sau-Susqueda es troba al 26% de la seva capacitat,

El consum de l'àrea metropolitana suposa un descens d'un 1% dels recursos cada setmana. Si continua així, entre mitjans i finals de gener els embassaments estaran al 23% de la seva capacitat, cosa que obligarà a activar la fase 2 d'excursionista del pla de sequera», va explicar.

Davant aquesta situació, la companyia Aigües de Girona, Salt i Sarrià de Ter ha decidit connectar a la xarxa els tres pous descoberts durant les prospeccions que s'han portat a terme en els últims anys. Les mines, perforades a 300 metres de profunditat, poden subministrar 260 litres d'aigua per segon, cosa que a parer dels tècnics garanteix el subministrament a les tres ciutats en cas que les reserves dels pantans sigui insuficient o que la qualitat de l'aigua baixi a nivells poc recomanables per a la salut.

DUBTES SOBRE LES RESERVES / El regidor d'Urbanisme, Joan Pluma, va destacar que aquestes aportacions extraordinàries també permetrien afrontar la fase d'emergència, que pot arribar a finals de maig si continua sense ploure, ja que el nivell dels embassaments haurà caigut llavors al 8%. La gran incògnita és saber quant temps poden aguantar els pous, perquè els tècnics desconeixen el volum de les seves reserves. «Les proves que s'han fet fins ara demostren que tenen una alta recuperació del cabal, però ningú sap amb seguretat si duraran 10 dies o 10 anys», va advertir Pluma.



► El pantà de Sau, a primers de desembre.

Creix el debat pel trasvassament del Ter

► Les comarques de Girona estan patint la pitjor sequera dels últims 60 anys. El regidor d'Urbanisme de la capital, Joan Pluma, va reconèixer ahir la magnitud del problema. «No hem arribat mai a uns nivells de necessitat d'aigua com els que estem patint aquest any», va afirmar.

► Aquesta situació ha reobert la polèmica sobre el trasvassament del Ter, ja que mentre a Girona s'estan posant en marxa mesures excepcionals per evitar restriccions d'aigua, l'àrea metropolitana de Barcelona s'emporta la majoria dels recursos que s'extreuen del riu gironí.

* INFRAESTRUCTURES

Adif anuncia que el corredor de l'AVE fins a Sants ja està tot excavat

EL PERIÓDICO
BARCELONA

El director general de Desenvolupament d'Infraestructura de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif), Manuel Sánchez Doblado, va assegurar ahir que ja es pot fer el recorregut caminant fins a Barcelona pel traçat de l'AVE. Amb això revela que el corredor de l'alta velocitat fins a l'estació de Sants està completament perforat. En les últimes setmanes s'estava treballant sota el túnel de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya al Gornal i a la Ronda del Mig.

El que s'ha aconseguit en els últims dies és acabar les galeries construïdes en mina en aquests dos punts, però encara queda per acabar l'estructura del túnel, on després s'hauran de col·locar les vies, la senyalització i els sistemes de seguretat, un procés que durarà setmanes o mesos. No obstant, el president de Renfe, José Salgueiro, va mostrar ahir el seu convenciment que l'AVE arribarà a Barcelona «abans del que molts pensen» i va reclamar « paciència » respecte a la posada en marxa d'un servei que s'havia d'inaugurar el 21 de desembre.

Ocupació del 50% / On sí que van arribar quan estava previst -el dia 22 a Valladolid i el 23 a Màlaga- han tingut una ocupació mitjana del 50% en les primeres jornades de circulació. Des d'aleshores i fins ahir al matí hi havien viatjat 8.410 persones. No obstant, en dues ocasions Renfe ja s'ha vist obligada a tornar l'import íntegre del trajecte per arribar tard.



ANDALUSIA DURÀ
GIBRALTAR ALS
TRIBUNALS PEL
'NEW FLAME'

Algesires o La Junta d'Andalusia empenirà accions legals contra les autoritats de Gibraltar per no impedir l'enfonsament del ferrocarril New Flame, encallat a la badia d'Algesires des del mes d'agost. El conseller de

Presidència, Gaspar Zarrías, va explicar que des del cap de setmana passat, en què el vaixell es va partir en dos, s'han recollit 144 tones de residus -sorra amb hidrocarbur- a dues platges d'Algesires (foto). J.C.



Ajuntament de Barcelona

Concurrencia d'ofertes per a l'adjudicació del següent contracte:

■ Convocatòria concurs 9407: Contracte de subministrament de material audiosuït i megafonia per a la Biblioteca de Roquetes situada a la Via Favència, 217 del Districte de Nou Barris.
Pressupost i termini d'execució del contracte: 32.737,63 IVA inclòs, amb termini màxim d'execució: 1 mes.
Garantia provisional: 654,75

■ Data límit de presentació d'ofertes:

S'hauran de presentar a les oficines de Pro Nou Barris S.A. fins a les 12:00 hores del dia 21 de gener de 2008. L'obertura de pliques serà el dia 22 de gener a les dotze hores en el mateix domicili de l'empresa.

■ Informació:

A les oficines de Pro Nou Barris S.A. (Marie Curie, 20 - 08042 Barcelona) Telèfon 93 291 48 64 i a la web <http://www.pronoubarris.es>

■ Obtenció de la documentació:

Bramona Reprografia (Passatge Lluís Pellicer, 14, Tel. 93 419 03 93, Fax 93 430 36 26)

L'import de les despeses de publicitat del concurs aniran a càrrec de l'adjudicatari.

Pro Nou Barris, S.A.