



RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data:03-01-2008

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

Josep Vicent Boira

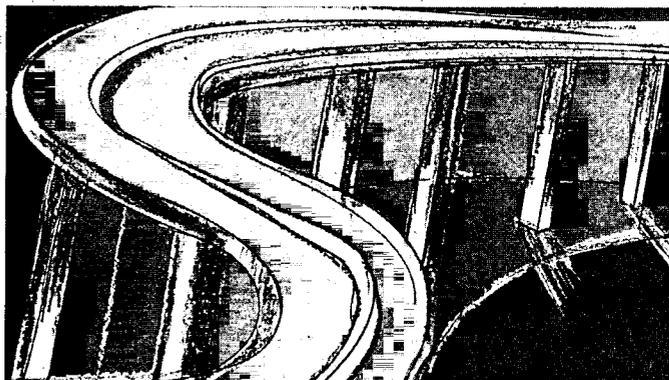
Una alianza Valencia-Barcelona

Suele ser una frase común acusar a este o aquel gobierno del problema de las infraestructuras en Catalunya. Sin embargo, la cosa tiene otras raíces. Hagamos un poco de historia. Durante el franquismo, el primer plan de carreteras que tuvo España, el plan Redia (1962-77), dedicó el 75% de sus recursos a modernizar itinerarios que tenían su origen o destino en Madrid. Dentro del III plan de desarrollo (1972-75), el único ámbito metropolitano que recibió atención fue "cercañas de Madrid" (sic). Y si hablamos de dinero, en el periodo 1969-78, Madrid recibió transferencias monetarias generadas por el crédito oficial de más de 100.000 millones de pesetas (cuando en Catalunya la diferencia entre lo aportado y lo extraído fue negativa en 15.000 millones). De esta forma, Madrid, de concentrar 14 de cada 100 pesetas del crédito oficial en 1970 pasó al doble, a 28, en 1978 (Catalunya de 14 a 12 y Valencia de 5 a 8). Esto se llama centralismo. O política radial, si ustedes quieren. ¿Hasta qué punto explican estos polvos los lodos actuales? Algo han de explicar, desde luego, puesto que el centralismo responde a la segunda ley de Newton: su fuerza depende de la masa multiplicada por su velocidad. Masa, la ha tenido (baste ver el Ministerio de Fomento en la capital), mientras que el siglo XX ha sido (exceptuando los planes del Cambó ministro, elogiados en 1918 por el valenciano Villalonga) una centuria de centralismo. La historia, pues, explica, aunque no todo. Además de este, otro factor explica la situación: en el eje mediterráneo trabajamos mucho, nos movemos más y hoy somos muchos más. ¿Saben cuánto creció la actividad del puerto de Valencia en los últimos años? Más de un 230% en tráfico general y más de un 430% en contenedores. Además, entre Catalunya y Valencia se genera un tercio del

tráfico ferroviario y por carretera español, además del 40% del movimiento hacia otros países de la UE. Dinamismo, pues. Pero hay un factor más sutil: el bilateralismo. Catalunya y Valencia han pretendido resolver sus problemas de tú a tú con Madrid, eso sí, con diferentes tácticas. Ataque frontal o envolvente, rudeza o zalamería. Pero el caso es que Madrid nunca fue sólo Madrid, sino también Sevilla, Guadalajara, Ciudad Real, Toledo, Valladolid y Vitoria (sí, incluso el País Vas-

co) para ordenar políticas entre catalanes y valencianos como motor de relaciones con comunidades vecinas. Esta nueva formulación, asentada principalmente en organizaciones empresariales, académicas y profesionales, sería demoledora: centrada en la economía y las infraestructuras, la España del este se debería poner en marcha arrastrada por la locomotora Valencia-Barcelona. Esta alianza no debería ser excluyente (a Barcelona también le interesa el Ebro y a Valencia, la Meseta), pero tam-

poco la competencia debería estar reñida con la inteligencia. El debate entre valencianos y catalanes (entre sus puertos, por ejemplo) debería inspirarse en el ejemplo de las primarias norteamericanas, en las que ciertos enfrentamientos entre candidatos de un mismo bando están pensados para recuperar apoyos para el partido más que para machacarse entre ellos. Algo similar debería pasar entre los puertos de Va-



JOAN CASAS

lencia y Barcelona. Ante el trío de ciudades portuarias (Rotterdam, Amberes y Hamburgo) que mueve un tercio de los contenedores de toda Europa, los nueve principales puertos mediterráneos sólo concentran la quinta parte. Se necesita una competencia colaborativa o una colaboración competitiva. Es un buen ejemplo de lo que entiendo por eje mediterráneo. Y apunta una posibilidad para el tema de la gestión de infraestructuras: olvidemos la España en red (inviabile, antieconómica e injusta). Por el contrario, seleccionemos corredores potentes, logísticos e intermodales, jerarquizados y conectados con el resto de Europa. ¿Podría pensarse en un corredor mediterráneo de mercancías y personas gestionado conjuntamente por Fomento, las comunidades autónomas implicadas y operadores privados? Ante el mapa obtuso de la España radial, la emergencia de los corredores interregionales e internacionales. Pensemos a lo grande y salgamos de nuestras fronteras, incluso de las más impenetrables: ¡las autonómicas!•

co: la famosa Y vasca de alta velocidad no es mucho sin su conexión sur). Nuevamente un problema de masa y de estructura radial tejida con paciencia y dinero. Por contraposición con lo dicho, la solución se adivina. El nuevo *Cartago delenda est* de la periferia debería ser la política radial, argumento que Rodríguez Zapatero esgrimió en sus primeros meses de gobierno pero que ha ido perdiendo brillo. ¿Dónde están hoy los alegatos gubernamentales contra la España radial? ¿En el mismo cajón acaso donde reposa la España plural? (la gran pregunta es si este recorte se ha hecho porque en realidad jamás se creyó su deconstrucción o por desistimiento ante lo inevitable). Málaga y Valladolid vía AVE son un recordatorio de lo bien que va la radialidad española. Con todo, no basta con echar dos cierres a la tumba del Cid. Se debería recuperar el tiempo perdido con transfusiones de recursos de urgencia y recobrar la confianza y el diálogo: hablar (también de agua, por cierto, ahí está el canal Xerta-Castellón), debatir, intercambiar opiniones y co-

La ronda de Sabadell, licitada por 40 millones

La Generalitat saca a concurso un paquete de obras de mejora de la red viaria por valor de 160 millones de euros

PALOMA ARENÓS
Sabadell

Sabadell empieza el año con dos buenas noticias en materia viaria. La Generalitat publicó ayer la licitación de dos de las infraestructuras más importantes que se han debatido en los últimos meses en la ciudad: la prolongación de la ronda Oest —que unirá la autopista C-58 con la carretera de Terrassa y Mata-depera— y la construcción de una calzada lateral en el acceso sur a Sabadell, integrada en el nudo de Sant Pau de Riusec. La inversión suma 69,1 millones de euros (40 de la ronda y el resto para la C-58) y según el departamento de Obres Públiques, la obra se adjudicará en marzo para que comiencen a inicios de verano, con un plazo de ejecución de 28 meses.

El alcalde de Sabadell, Manuel Bustos (PSC), calificó el anun-

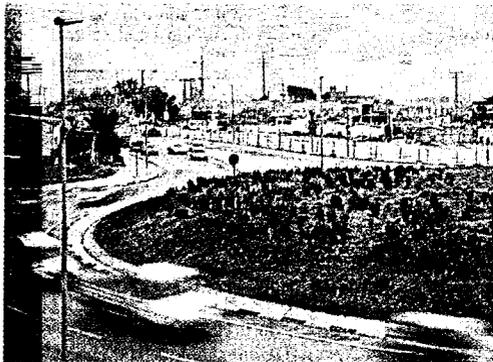
cio de “excelente noticia” ya que las obras, en especial la ronda, ayudarán a “descongestionar el tráfico interno y mejorarán la conexión con municipios vecinos”. Desde Obres Públiques se prevé que la ronda —que tendrá seis carriles tres kilómetros desde un enlace de la rotonda de la N-150 hasta la carretera de Mata-depera— registrará una intensidad de tráfico de unos 30.000 vehículos diarios de media. Bustos destacó satisfecho que la Generalitat “ha recogido las sensibilidades de Sabadell introduciendo mejoras al trazado inicial una vez recibidas las alegaciones del Ayuntamiento”, como el soterramiento de 300 metros de la ronda a su paso por los barrios de Can

Llong y Castellarnau para minimizar el impacto acústico y visual.

La futura calzada lateral en la C-58 tendrá cuatro kilómetros, entre la conexión con la B-30 y el enlace Sabadell Centre-Nord. Esta actuación se enmarca en el proyecto de ampliación de la C-58 entre Cerdanyola del Vallès y Terrassa y en el convenio de acondicionamiento del entorno de la depuradora Sant Pau de Riusec.

Además, en las comarcas de Girona, Obres Públiques también licitó ayer la mejora del trazado de la C-31 entre la Tallada d'Empordà y Torroella de Fluvià por un valor de 75,9 millones de euros. Este proyecto, que incluye la construcción de

seis variantes para evitar las zonas urbanas y nuevos accesos a los municipios, supondrá una importante mejora en las condiciones de seguridad y fluidez del tráfico, según la Generalitat. Sin embargo, quedará pendiente el tramo de la variante de Verges de esta carretera, cuyo trazado ha generado graves discrepancias con el Ayuntamiento de este municipio. Está previsto que las obras, que tienen un plazo de ejecución de 20 meses, comiencen el próximo verano.●



GEMMA MIRALDA

Punto de la N-150 donde se enlazará con la ronda Oest

MERCADOS

Vinci compra 3% de Aeropuertos de París

■ La empresa de construcción y concesiones Vinci ha comprado un 3,3% del capital de Aeropuertos de París (ADP) y ha indicado que podría ampliar esa participación cuando el Estado reduzca su parte mayoritaria en la sociedad gestora de los aeropuertos de la capital francesa. Con esta inversión financiera "reafirma su interés a largo plazo por las infraestructuras aeroportuarias". / Efe

Economía

IBEX 1,18%	LONDRES 0,62%	NUEVA YORK 1,67%	PETRÓLEO 97,84	DÓLAR/EURO 1,4688	YEN/EURO 163,83
---------------	------------------	---------------------	-------------------	----------------------	--------------------

El frenazo del mercado residencial en España

Los precios de la vivienda nueva se estancan en el segundo semestre

En Barcelona el valor entre junio y diciembre sube un 2%, pero en Madrid baja un 0,2%

CONCHI LAFRAYA Madrid

Los grandes promotores se frotaron ayer las manos al conocerse los datos que Sociedad de Tasación -primera empresa privada en tomar el pulso al sector este 2008- dio para el conjunto del 2007, al indicar un incremento en los precios de la vivienda del 5,1% para todo el año. Pero la alegría duró poco. Este colectivo empresarial, para el que es sumamente importante destacar que los precios se incrementan, torció el gesto cuando se dio a conocer la letra pequeña del informe, que indica que esa subida se redu-

EVOLUCIÓN ESTADÍSTICA
La vivienda nueva sube un 5,1% en el 2007, pero sólo un 1,1% en el segundo semestre

POR METRO CUADRADO
Barcelona repite como la ciudad más cara, con 4.543 euros el metro cuadrado

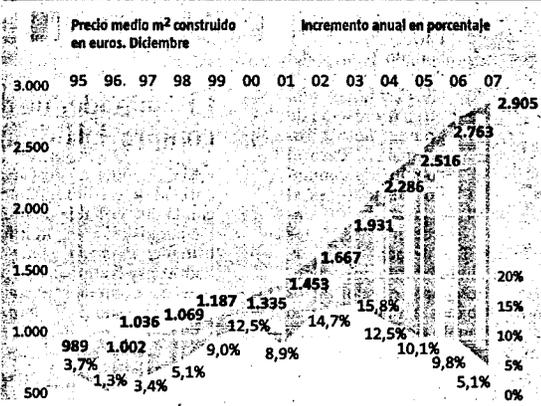
ce a un exiguo 1,1% si se considera sólo el segundo semestre. Esto es, una vez desatada la crisis de las hipotecas basura (*subprime*) en Estados Unidos y una vez instalada en Europa la incertidumbre sobre la solidez del mercado inmobiliario español.

Las compañías que operan en el mercado español defienden a capa y espada que no están bajando los precios en obra nueva, aunque reconocen que el mercado de segunda residencia (viviendas en la costa) se encuentra estancado. Temen que la demanda laten-

El precio de los pisos se ha triplicado en tan sólo doce años, pero se frena desde julio

INCREMENTO DE PRECIOS EN EL 2007 Y ENTRE PARÉNTESIS, EN EL SEGUNDO SEMESTRE

Cataluña	8,3%	(2,0%)
Com. Valenciana	7,9%	(2,0%)
Aragón	7,6%	(1,9%)
Extremadura	6,3%	(1,2%)
Andalucía	6,0%	(1,5%)
Castilla-La Mancha	5,8%	(1,5%)
La Rioja	5,1%	(1,7%)
Media nacional	5,1%	(1,1%)
Galicia	5,1%	(1,0%)
Cantabria	4,7%	(0,0%)
Baleares	4,6%	(1,5%)
Murcia	4,3%	(1,6%)
Canarias	4,3%	(2,0%)
País Vasco	3,9%	(1,4%)
Castilla y León	3,9%	(0,8%)
Madrid	2,6%	(-0,2%)
Navarra	1,9%	(-0,2%)
Asturias	0,9%	(0,3%)



FUENTE: Sociedad de Tasación

LA VANGUARDIA

LAS DIEZ CIUDADES MÁS CARAS EXCEPTO CAPITALES DE PROVINCIA

Rango	Ciudad	Precio medio del m² construido en euros 2007
1º	Sant Cugat del Vallès	3.500
2º	L'Hospitalet de Llobregat	3.404
3º	Pozuelo de Alarcón	3.317
4º	Getxo	3.272
5º	Alcobendas	3.185
6º	Badalona	3.155
7º	Irún	3.097
8º	San Sebastián de los Reyes	3.069
9º	Viladecans	3.064
10º	Cornellà de Llobregat	3.064

LA VANGUARDIA

te siga retrasando su decisión de compra e, incluso, que no llegue nunca a materializarse. El mensaje de estancamiento de los precios, cuando no de descenso, aleja a los tradicionales inversores en el sector residencial, que huyen a mercados con mayor confianza sobre el inmobiliario y mayor recorrido en los precios.

De ahí que los promotores prefieran hablar de conceptos como reajuste o aterrizaje moderado frente a la realidad, que se traduce en una seria crisis del sector, que golpeará con más fuerza a las empresas medianas y a los pequeños promotores.

Como toda estadística que se precie del sector residencial, las diferencias entre unas zonas y otras son abismales. El informe hecho público ayer por Sociedad de Tasación recoge que el precio medio del metro cuadrado construido en vivienda nueva costaba 2.905 euros a finales del 2007. Esta cifra se dispara hasta los 4.543 euros en Barcelona, lo que supone tener que desembolsar 1.638 euros más de media que en el resto de España. Las otras dos ciudades que esta empresa recoge, como las más caras son San Sebastián y Madrid, donde el metro cuadrado construido vale 4.061 y 3.971 euros, respectivamente.

Por el contrario, las ciudades donde es más asequible hacerse con una casa nueva son Pontevedra (1.477 euros/m²), Lugo (1.540 euros/m²) y Badajoz (1.620 euros/m²).

En tres capitales de provincia se han producido ya caídas anuales de precio. Son Segovia (-2,7%), Vitoria (-2,5%) y Oviedo, donde el incremento del precio fue prácticamente plano (0,9%).

El presidente de Sociedad de Tasación, José Luis Estevas-Guil-

main, considera difícil que en el 2008 llegue a producirse una caída nominal del precio de la vivienda, aunque ve posible un descenso en términos reales (descontando el IPC) si se prolonga la situación de restricción del crédito. Para este experto, la ausencia de liquidez es "un factor ajeno al mercado de la vivienda, pero que está afectando al mercado de los precios, ya que los pisos se compran a crédito" y las condiciones para acceder a estos son cada vez más restrictivas.

El estudio recoge que "son" muy puntuales los casos en los que se observa una reducción en el precio de venta", pero admite que estas reducciones se han traducido en regalos en especie o en subvenciones a la financiación de la compra.

En definitiva, las promotoras han optado por regalar la segunda plaza de garaje o el trastero, o amueblar la cocina con el único objetivo de vender más pisos, sin que parezca que el precio es inferior a hace un año.

Banco de España: la desaceleración se mantiene

Según el último boletín económico del Banco de España, la desaceleración del sector de la construcción y la moderación en el ritmo de creación de empleo en la economía española continuaron a lo largo del último tramo del 2007. Para la entidad presidida por Miguel Ángel Fernández Ordóñez, datos como el consumo de cemento o el indicador de confianza, en los niveles más bajos de los últimos años, demuestran una evolución negativa del sector en el mes de noviembre.

De la misma forma, el número de afiliados a la Seguridad Social en noviembre, que aumentó a un ritmo interanual del 2,5%, dos décimas menos que en octubre y cuatro menos que en el conjunto del tercer trimestre, demuestra la moderación en creación de empleo de la economía española.

Las consultas colapsan la web del ministerio

Ayer se abrió el plazo para solicitar la renta básica de emancipación de 210 euros mensuales y en pocas horas la página web del Ministerio de Vivienda quedó colapsada por la avalancha de visitas. Tampoco se pudo contactar con www.alquilerjuven.es ni con el teléfono de asistencia gratuito 900-900-707 debido al gran número de consultas.

El ministerio valoró el buen recibimiento de la medida entre los potenciales beneficiarios, jóvenes de entre 22 y 30 años que desde ayer pueden pedir esa renta de 210 euros al mes, siempre que su fuente regular de ingresos sea inferior a 22.000 euros brutos anuales.

Ante el alud de visitas, el ministerio habilitó la descar-

ga de formularios en la web de la Moncloa (la-moncloa.es) y hoy a través del Consejo de la Juventud (cje.org).

Hasta las 6 de la tarde de ayer se habían retirado más de 100.000 formularios de solicitud de la ayuda, cuando el ministerio calcula en unos 360.000 el número de jóvenes beneficiarios de la renta de emancipación en el 2008.

UN GRUPO DE MINORITARIOS ESTUDIA DEMANDAR A LOS GESTORES DE LA COMPAÑÍA

Nozar deshace posiciones en Colonial ante la falta de liquidez

Los bancos han vendido parte de las acciones que la familia Nozaleda tiene en la inmobiliaria, ya que no han repuesto las garantías necesarias para mantener los títulos.

URSULA GUERRA, Madrid

Año nuevo, vida nueva, reza el refrán, aunque sin especificar si para mejor o para peor. Los accionistas de Colonial han comenzado 2008 ahogados por la escasa liquidez que existe en el sector.

El fin del ciclo alcista de la vivienda, junto a las grandes deudas acumuladas en los últimos años para crecer, unido a que los bancos han cerrado el grifo y han endurecido las condiciones de los créditos, comienzan a hacer más patente la asfixia financiera que atraviesan las compañías promotoras.

Nozar, que tiene un 16,35% de Colonial (267,56 millones de acciones), ha comenzado a deshacer posiciones en el grupo. El 28% de estos títulos están contratados por medio de *equity swaps* (derivados financieros vinculados al valor de los títulos) y 32,48 millones de acciones en contratos por diferencias. Luis Nozaleda, presidente de la inmobiliaria madrileña, explica en un comunicado a requerimiento de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) que "las entidades contrapartes de estos contratos han puesto a la venta acciones en un número que a día de hoy no podemos determinar con seguridad". Fuentes del mercado señalan que este porcentaje podría supurar al 5%.

Ventas

La ejecución de estos títulos se debe a la imposibilidad de la familia Nozaleda de reponer a las garantías depositadas en los bancos, por la ausencia de liquidez. A mediados de diciembre, fuentes del sector apuntaban que varios bancos estaban ejecutando acciones de Nozar en Astroc (tiene un 17,9%), por el mismo motivo. Pero la falta de liquidez no sólo afecta a Nozar. Según fuentes financieras, otros accionistas, como Domingo Díaz de Mera, se encontrarían en la misma situación.

El empresario Díaz de Mera, que cuenta con un 7,2% de Colonial (117,8 millones de acciones), tiene 17,48 millones de títulos contratados por medio de este tipo de instrumentos financieros. De Mera ha informado a la CNMV que "durante los días 27 y 28 de diciembre no se vendió" ninguna de estas acciones. Luis Portillo, quien presentó su dimisión el viernes pasado como ex presi-



Miguel Ángel García

Luis Portillo, ex presidente de Colonial.

Las claves del momento actual

1 El endeudamiento más elevado del sector. La política de compras para fortalecer Colonial —un 15% de FCC y Riofisa— ha provocado que la inmobiliaria acumule una deuda de 8.934 millones, la más alta del sector y el 66% del valor de sus activos; con un préstamo de 6.409 millones.

2 Estrategia de rotación de activos. La principal actividad de Colonial consiste en la compraventa y alquiler de inmuebles. La compañía catalana ha vendido activos por valor de 839 millones de euros durante 2007, como parte de su estrategia de negocio, lo que también aporta pulmón financiero al grupo. El 15% que la compañía tiene en FCC también es considerado como un activo más, aunque "no ha iniciado ninguna gestión, ni ha tomado ninguna medida" para venderlo. Los títulos de FCC valían ayer 30 euros menos que cuando Colonial los compró a 78 euros. Por otro lado, para cumplir con la legislación francesa, Colonial reducirá su participación en la inmobiliaria gala SFL por debajo del 60%.

3 Remodelación del consejo. El pasado viernes Luis Portillo, hasta esa fecha presidente de la compañía, presentó su dimisión. El consejo de administración de la inmobiliaria también ha sido remodelado en su totalidad, para adaptarse a las leyes de Buen Gobierno. Sin embargo, esta medida, más que una adecuación a las normas, parece el principio de la desbandada de los actuales accionistas de la compañía, lo que provoca incertidumbre e inseguridad en el mercado.

4 Un accionista de referencia. La puesta a la venta del 40% que Portillo tiene en Colonial podría otorgar uno o varios nuevos accionistas de referencia que tomen las riendas de la gestión de la inmobiliaria. Joaquín Rivero, principal accionista de Gecina, se perfila como el candidato ideal, sobre todo si los títulos de la compañía continúan su caída en picado.

5 Presidencia interina. El nombre de varios candidatos a la presidencia de Colonial circulaban ayer en el mercado para tomar el relevo al actual presidente y consejero delegado, Mariano Miguel, hombre de confianza de Portillo.

dente de Colonial, también ha explicado al regulador que tiene 107,88 millones de acciones en diferentes tipos de instrumentos financieros y, ante la imposibilidad de hacer frente a la reposición de las garantías, explica que "se está negociando con entidades la situación derivada del déficit transitorio de garantías".

El empresario sevillano que, además, tiene algunas acciones pignoras debe 43,4 millones a dos bancos por haber cancelado de forma anticipada contratos, como consecuencia del descenso de las garantías de este préstamo.

Causas ajenas

La CNMV —que levantará hoy la cotización de Colonial, tras haber estado suspendida todo el día de ayer— había pedido información a los accionistas, al entender que la venta de acciones por parte de los bancos podría haber provocado el batacazo de las acciones de la inmobiliaria en los últimos días. La caída acumulada entre el jueves 27 y el viernes 28 alcanzaba un 37,7%, hasta 1,88 euros.

La inmobiliaria entiende que la evolución de la cotización en los últimos días "es ajena a su situación patrimonial y a sus resultados, y estima que es consecuencia de las posiciones vendedoras de las contrapartes de determinados instrumentos financieros de cobertura suscritos por accionistas de la compañía".

La deuda de la empresa asciende a 8.934 millones de euros, tras la compra de un 15% del grupo FCC por 1.500 millones y de Riofisa por 2.000 millones, mientras que el valor de mercado de sus activos (GAV) se sitúa en más de 12.000 millones.

Por otro lado, un grupo de accionistas minoritarios estaría estudiando presentar una demanda ante la CNMV por un posible uso de los accionistas de referencia de información privilegiada y, además, pedirían responsabilidades a los actuales gestores por la caída de la acción, informa *El Mundo* en su edición de hoy.

Expansión.com



Siga la cotización de Colonial en www.expansion.com/mercados

ANÁLISIS DE ACTUALIDAD

El déficit del sistema eléctrico, imparable



Enrique Giménez Sainz de la Maza
Director General de Centrica Energía

El déficit del sistema no es sólo el de tarifa. Finalmente, ya nadie duda de la incorrección de la existencia de un déficit de ingresos en el sistema eléctrico, así como de la gravedad de la dimensión de la recientemente bautizada como hipoteca eléctrica. Es decir, el derroche eléctrico en el que hoy se incurre que no están pagando los consumidores a tarifa, sino que pagarán todos nuestros hijos, independientemente de que sus padres estuviesen en tarifa o en mercado.

Con el final del año y el comienzo del siguiente se hace un balance de todo lo acontecido, también dentro del sector eléctrico. Cuando el Gobierno establece las tarifas para el año siguiente, en el caso español y por razones exclusivamente políticas, no se calculan al nivel de los costes de mercado, sino encubriendo unas evidentes ayudas por parte del Estado que también las querríamos muchos en nuestras hipotecas inmobiliarias.

Este año empezamos sabiendo que algunos consumidores eléctricos (los que están en tarifa regulada y lógicamente cada vez serán más mientras se siga dando este absurdo económico), van a pagar en 2008 4,5 billones de euros menos de lo que deberían pagar. Importe que pagarán nuestros hijos en los años venideros.

Una hipoteca aún mayor

Existe un matiz muy importante que se debe tener en cuenta. La denominada hipoteca eléctrica es aún mayor que los 15 billones de euros reconocidos por el Gobierno. Se está ignorando la hipoteca eléctrica proveniente del déficit de comercialización, es decir, aquellas pérdidas sufridas por las comercializadoras en los años 2005, 2006, 2007 y probablemente en 2008. Estas son motivadas por la existencia de una tarifa injustificadamente baja que lleva a una situación de discriminación tanto a nivel nacional (mercado tarifa vs mercado libre) como a nivel europeo (países con tarifas fijadas por el Gobierno vs países con precios de la electricidad de mercado). Podríamos estar hablando de un extra acumulado de unos 5 billones de euros aproximadamente, lo que supone que la deuda eléctrica para nuestros hijos será de aproximadamente unos 20 billones de euros. Y profundizando en el concepto de hipoteca, desde Centrica lo vemos más como un préstamo al consumo sin intereses. De ahí en parte lo de 'Ayuda

de Estado', en los que los receptores iniciales del préstamo son en muchos casos distintos a quienes lo van a pagar. Por otro lado, se debe tener en cuenta que se trata realmente de un gasto variable y no de una inversión.

El mercado presenta claras anomalías que provocan inseguridad. Es tan preocupante o más que lo anterior el espectáculo que están dando los mercados mayoristas de electricidad, en los que, como consecuencia de las desavenencias entre el Gobierno y las compañías eléctricas, hemos pasado de precios de media de 38 €/MWh desde inicios del año a una media de 51 €/MWh desde el 1 de noviembre, y con una clara tendencia a seguir creciendo, a pesar de la evidente sobrecapacidad de generación eléctrica que hay en España. ¿Qué ha pasado en el último mes y medio que hace que las fuerzas de oferta y demanda del mercado no funcionen?

- Eliminación desde octubre de la garantía de potencia a la mayoría de las plantas de generación.
- Aprobación del importe a deducir de los ingresos por venta de energía a todas las eléctricas generadoras de régimen ordinario por motivo de asignación gratuita de derechos CO₂ en 2006.
- Aprobación de un esquema similar de deducción de ingresos por asignación gratuita de derechos CO₂ en el periodo 2008-2012.
- Anuncio del borrador de la tarifa para 2008 con una subida de sólo el 3,3%, cuando los técnicos de la CNE y UNESA reclamaban una subida de al menos el 28%.
- Anuncio de un esquema similar de deducción de ingresos por asignación de CO₂ en 2007.
- Súbitas indisponibilidades de plantas de generación eléctrica de más de 15.000 MW simultáneas durante semanas (20% del parque de generación español).

La llave del futuro

Lo que nos preguntamos es si esta revolución es consecuencia de la casualidad. Lo desconocemos. Lo que sí sabemos es que ya nadie se cree nada, los mercados financieros han muerto y todo el mundo mira al cielo para ver si llueve o hay viento. La llave del futuro del precio de la electricidad está en el diseño de los mercados mayoristas, los cuales deberían ser transparentes y no manipulables. Mientras no sea así esto será cosa de dos: el Gobierno y las eléctricas verticalmente integradas, y en medio los de siempre, los sufridos consumidores.

TRANSPORT FERROVIARI

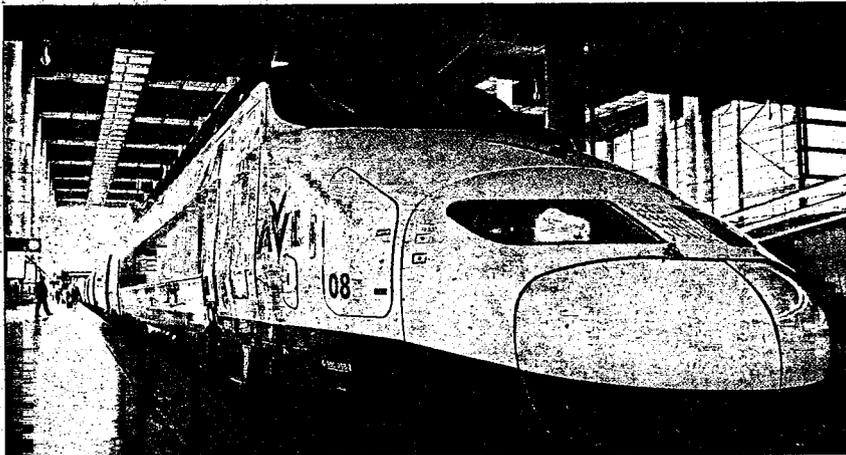
Renfe atribueix a la informàtica els endarreriments dels nous AVE

Adif descarta que els problemes afectin les proves que es fan a Barcelona

JUAN CARLOS ROSADO
MADRID

Els problemes per compaginar els diferents sistemes de senyalització que utilitzen els trens i les vies, així com la necessitat d'efectuar ajustos tècnics en trams complicats amb llargs túnels, són els principals factors que estan originant els endarreriments a les noves línies de l'AVE que uneixen Madrid amb Valladolid i Màlaga; segons van explicar ahir els responsables de Renfe i Adif. Si aquests mateixos problemes es reproduïssin a l'AVE de Barcelona que té previst inaugurar el Govern abans de les eleccions generals, amb un escàs termini per efectuar proves, els endarreriments i els consegüents trastorns per als passatgers incidirien de ple en la campanya electoral.

El president de Renfe, José Salgueiro, i el d'Adif, Antonio González, van assegurar, no obstant, que les 16 incidències registrades a les dues línies entre el 23 de desembre i l'1 de gener no tenen res a veure amb el nombre de proves que s'han realitzat; ni tampoc obligaran a portar a terme un nombre més gran d'assajos en l'últim tram de l'AVE de Barcelona. González va anar fins i



DAVID CASTRO

►► Un tren d'alta velocitat, a l'estació de la Puerta de Atochà de Madrid, ahir a la tarda.

“

JOSÉ SALGUEIRO
PRESIDENT DE RENFE

«Aribarem amb l'AVE a Barcelona abans del que molts pensen. Estem treballant aquests dies amb molta intensitat»

tot més enllà i va assegurar que els problemes tècnics no s'haurien pogut impedir «encara que s'haguessin realitzat proves durant un temps indefinit», ja que les condicions reals no són mai les mateixes que intervien en els simulacres.

ASSAJOS SUFICIENTS / Per demostrar que tot s'ha fet complint tota mena de normes i protocols, va precisar que a l'AVE que uneix Madrid i Valladolid les proves han durat 15 mesos, mentre que al de Màlaga se n'hi

van utilitzar set. «S'està difonent el missatge que les línies tenen problemes de fiabilitat o seguretat, i això no és cert», va advertir. En el cas de Valladolid, el problema radica en el fet que el tram entre Madrid i Segòvia és un dels més complexos de tota la xarxa de l'AVE per la seva orografia (té dos llarguíssims túnels i tres viaductes) i la seva ubicació, donat que la seva estació de capçalera, la de Chamartín, no comptava fins aquest moment amb el servei d'alta velocitat.

Pel que fa a l'AVE de Màlaga, és el traductor que s'utilitza per compaginar els diferents sistemes de senyalització el que està donant problemes i el que ha obligat a canviar el software dels trens. Aquesta mena de dificultats no s'haurien de plantejar, en principi, a l'AVE de Barcelona perquè tenen a veure amb les circumstàncies particulars de cada una d'aquestes dues línies. Així ho va deixar entreveure el president d'Adif al descartar que es tingui la intenció d'intensificar les proves a Barcelona per evitar que es reproduïssin els problemes. «Ja es fan simulacions en l'últim tram des de fa moltíssim temps i se seguiran fent fins que es posi en marxa», va dir.

Aquesta data de la inauguració continua sent una incògnita. Salgueiro va tornar ahir a repetir: «Aribarem abans del que molts pensen». «Estem treballant intensament, sobretot ara, en la construcció de les instal·lacions i en la preparació del material per quan s'hagi de posar en circulació, va afegir.

RESULTAT «EXCEL·LENT» / Dels 256 trens que van circular els vuit primers dies per les dues línies acabades d'inaugurar, només 16 no van ser puntuals. Els endarreriments de més de 15 minuts van afectar el 4,9% dels viatgers del tren d'alta velocitat, cosa que per Salgueiro és un resultat «excel·lent». L'ocupació mitjana dels combois va ser del 57%, una xifra que Renfe vol augmentar al 70% amb la nova política tarifària.

Una avaria va causar ahir un retard de dues hores i mitja a l'AVE Tarragona-Madrid a l'obligar a acoblar un altre comboi perquè els passatgers arribessin al seu destí. Fonts de Renfe van dir que va ser «un problema puntual» el que va originar aquest retard. ■

INICIATIVA PER DINAMITZAR UN ESPAI DE CIUTAT VELLA

El PP proposa unir la Barceloneta i el Port Vell

● El partit reclama que la zona es declari eix comercial

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

Els aires de renovació que viu la Barceloneta, afectada per un pla de reforma urbana i rehabilitació d'edificis, han impulsat el grup municipal del PP a Barcelona a reclamar la declaració del barri com a nou eix comercial. Una proposta que inclou la connexió del passeig de Joan de Borbó amb la zona de compres i d'oci del Port Vell a través d'una passarel·la per sobre del mar.

Els populars han elaborat un pla per a aquesta qüestió que volen consensuar amb la regidora de Ciutat Vella, Itziar González (PSC). Aquesta té previstos diversos projectes en aquest espai durant l'actual legislatura, que els populars volen coordinar amb les seves idees per dinamitzar la Barceloneta. «Es tracta d'un barri d'una gran tradició comercial i de restauració, que mereix comptar amb una marca pròpia de qualitat», explica Alberto Villagrasa, un dels dos regidors adscrits del PP en aquest districte.

Els populars consideren que la passarel·la permetria crear un gran

eix comercial unificat al costat del mar i amb diversos nuclis. Un d'ells tindria com a centre el nou mercat de la Barceloneta i la plaça del Poeta Boscà, reformada també en els últims mesos. El centre comercial Maremàgnum i els establiments que l'envolteix seria el segon nucli de l'eix, mentre que el tercer el formaria la zona de basars i de botigues ubicada entre el Pla de Palau i el passeig d'Isabel II.

El pla del grup popular proposa

també que s'aprofitin els nombrosos baixos d'edificis antics de la Barceloneta que ara estan en desús per instal·lar comerços adaptats a les seves dimensions reduïdes. Una altra utilització apuntada seria habilitar vivendes per a persones amb mobilitat reduïda.

DIGNIFICAR EL BARRI / «L'objectiu final és dinamitzar el barri perquè se'n beneficiïn tots els veïns i dignificar-ne la imatge degradada dels últims temps», afirma Villagrasa.

El PP, que va reclamar oficialment en l'últim ple de l'any a Ciutat Vella que l'ajuntament «oferixi totes les facilitats per declarar la Barceloneta eix comercial», vol vincular la creació de la passarel·la al projecte del districte de reformar el Port Vell perquè sigui la nova zona verda del Gòtic. Un pla que, previ traspàs de la gestió d'aquest espai de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) a l'ajuntament, inclou també un en-

llaç més gran i millor entre la plaça del Duc de Medinaceli i el Moll de la Fusta.

Millorar la connexió entre la Barcelona i el Port Vell és una assignatura que té pendent la ciutat des que es va amputar, a principis d'aquest segle, el pas que hi havia entre l'extrem del barri que dona a la platja i el moll Adossat (l'escullera). El pont d'Europa s'ha convertit des d'aleshores en l'únic accés terrestre per arribar al moll des del casc urbà. ■

L'entrevista

Pere Macias **Senador de CiU.** El 1984, amb 28 anys, va ser alcalde d'Olot, i va ocupar el càrrec fins al 1996. Aquell any, fins al 2001, va ser conseller. Vol ser el número dos de la llista de CiU per Madrid.

«El pas de l'AVE per Barcelona s'ha de replantejar»

JOAN TAPIA



—Diu que la llista de CiU per a Madrid és un sàinet. ¿Vostè serà el número dos?
—Ho dirà l'executiva nacional del 14. Abans, tot vaticini és aventurat.

—Però aspira a això.
—Fa quatre anys que estic al Senat. El PP no va acceptar la inesperada derrota del 2004, i la inexperiència dels uns i les ganades de revenja dels altres han donat una legislatura especial. Ara voldria estar al Congrés, on CiU pot tenir un gran paper.

—Un gran paper, ¿per a què?
—Cal veure els resultats. Si guanya el PP, CiU tindrà una situació difícil d'administrar. Si guanya el PSOE, s'haurà de veure si som decisius.

—¿Quants diputats necessiten?
—No hi ha nombre màgic. Com més n'hi hagi, millor. Ara en tenim 10, i els dos grups següents (ERC i PNB) en sumen 15. Els hem de superar.

—Posem que són decisius.
—Llavors tindrem cartes i la prioritat serà Catalunya.

—¿Crisi en el tripartit i Mas president?
—Un pacte amb el PSOE ha d'implantar un nou marc de relació a tot l'Estat. No pot ser que el partit que ens acaricia a Madrid ens apunyali a Barcelona.

—Repeteix: ¿canvi a la Generalitat?

—El dia a dia es veu cada dia, però la relació entre PSOE i CiU només pot funcionar si les regles del joc són clares. Si a Madrid la norma és que governa el partit que arriba primer, el mateix ha de valer aquí.

—Però el PSC té autonomia d'aliances.
—No vull ficar-m'hi, però crec que Montilla és del comitè federal del PSOE.

—¿Se sent més a prop de Duran Lleida o de sectors de CDC com Desfederem-nos, que volen trencar amb UDC?
—Sóc de CDC i sempre estic a prop de la seva gent. Però Convergència és un partit ampli i hi caben posicions nacionals, o socials, diverses.

—Això amb Pujol.
—I a la casa gran d'Artur Mas.

—¿Se sent sobiranista?
—Els noms no m'apassionen. Sóc profundament catalanista. I avui el catalanisme ha de ser molt ambiciós. Em sento còmode en un partit catalanista ampli, capaç de fer polítiques progressistes. Per exemple, en el transport públic.

—Barcelona té menys metro que Madrid i CiU ha governat 23 anys.
—El projecte de la línia 9 del metro és de CiU. I el tramvia metropolità. I Ferrocarrils de la Generalitat està al dia. No com Renfe, tants anys en mans socialistes.

—És enginyer de camins. ¿Què passa amb l'AVE?
—Les coses s'han fet malament. No és el mateix perforar el Guadarrama que les obres subterrànies d'entrada

Corredor de fons

Pere Macias va ser alcalde d'Olot i president de la Diputació de Girona. Mostra orgull per la seva gestió com a conseller de Medi Ambient i d'Obres Públiques, i pel pacte Generalitat-ajuntament per a la Fira, que va propiciar el recinte del polígon Pedrosa. També per la línia 9 del metro. Pertany a la tendència central de CDC i va ser elegit, com a home de consens, secretari general adjunt de CDC i de CiU del 2001 al 2004. Ara vol ser decisiu a Madrid. Darrere de Duran Lleida.

a una ciutat en un terreny geològicament complicat. Aquestes obres depenen tant del projecte com de les decisions que es prenen sobre la marxa quan sorgeixen dificultats. Per a això els tècnics han de tenir la confiança dels polítics. Es necessita flexibilitat. No l'ordeno y mando dels Álvarez, De Magdalena i de Cascos.

—¿Fixar el 21 de desembre va ser un error?

—Va obligar a forçar-ho tot per aconseguir una cosa gairebé impossible.

Resultat: molta gent perjudicada. La ministra hauria de dimitir. O Zapatero cessar-la. Per qualitat democràtica.

—Ara s'oposen al túnel de l'AVE per l'Eixample que van firmar a la Generalitat. ¿Volen parar-ho tot?

—L'acord del pla director d'infraestructures del 2002 diu que el túnel de l'AVE passarà pel carrer d'Aragó. El de Mallorca era per a Rodalies, amb una estació al passeig de Gràcia i una altra de possible a la Sagrada Família. El pacte el van trencar els socialistes al fer que l'AVE entri per Mallorca. Llavors CiU ja no estava a la Generalitat.

—Així van subscriure dos túnels.

—Ara s'ha de replantejar el pas de l'AVE per la ciutat. Montilla proposa un pacte d'infraestructures. ¿Com es pot excloure el pas de l'AVE per Barcelona? ¿Hem de discutir només de carreteres comarcals?

—Això implica endarrerir-ho tot.

—No, l'AVE arribarà a Sants (suposo) a la primavera. I a França s'hi podria anar pel Vallès perquè està licitat el tercer carril. Sagrera ha de ser una gran estació, però Clos és culpable dels endarreriments: va canviar els pactes per capritx estètic. Sagrera no necessita quatre pisos subterrànies: Vilalta va demostrar que amb dos n'hi ha prou.

—Al final, el culpable serà l'ajuntament.

—En urbanisme, Barcelona va ser puntera del món. El màxim va ser el 92. El Fòrum n'és només un reflex. La marxa de Bohigas va portar l'imperi absolut de l'esteticisme d'Accebilló. Ha fet cometre errors greus. ■



DANNY CAVALINI