



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data 9-1-08

Elaborat per  serveis de comunicació

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

TEMA DEL DIA Pàgines 2 a 5

EL PROJECTE DE LA SAGRERA

230 hectàrees de superfície total

ZONA VERDA

43 hectàrees

ESTACIÓ DE L'AVE

12 hectàrees

PISOS NOUS

7.800

ZONA VERDA I D'EQUIPAMENTS ESPORTIUS

Unirà el nus de la Trinitat amb Bac de Roda i contindrà al tram central diversos equipaments esportius

Nus de la Trinitat

La Maquinista

TRIANGLE FERROVIARI

L'arquitecte Frank Gehry, autor del Museu Guggenheim de Bilbao, construirà un edifici singular. Va ser ideat el 2002, però encarregat el 2007

FRONT DE 5 GRATACELS

Concentració d'edificis alta que contindran oficines i hotels

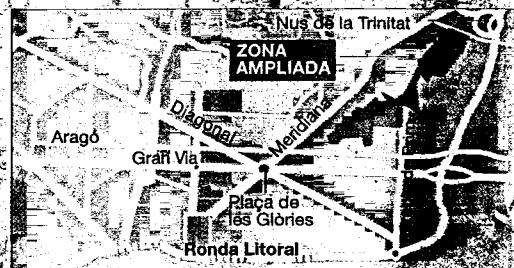
L'ESTACIÓ DE L'AVE

L'estació serà subterrània i la coberta estarà ocupada per tres fileres d'edificis d'oficines i serveis. Aprovat només el projecte bàsic

Coberta envitriada de l'accés a l'estació de la Sagrera. A més del component estètic, reduirà l'impacte del soroll dels trens en els edificis veïns

Font i imatges virtuals: Ajuntament de Barcelona

GRÀFIC: EL PERIÓDICO



DECISIÓ CLAU EN LA RECTA FINAL DE LA LEGISLATURA

Foment arrisca el futur del túnel de l'AVE aparcant-lo fins després del 9-M

El retard evita un desgast al PSOE, però dona a CiU // L'ajuntament tem una catàstrofe urbanística, política i ferroviària si l'obra no es porta a terme

MANUEL VILASERÓ / MADRID
ALBERT OLLÉS / BARCELONA

El túnel de l'AVE a través del subsòl de Barcelona, si no hi ha sorpreses ara com ara inimaginables, quedarà pendent per a la propera legislatura, no per raons tècniques, sinó perquè s'ha convertit en una estratègica peça dels pròxims escacs electorals. José Luis Rodríguez Zapatero, segons donen a entendre les fonts consultades, veu contraproduent una adjudicació abans de les eleccions generals del dia 9 de març. No és una decisió simpàtica, calcula. Després, millor encara, pot ser una carta amb la qual jugar si necessita els vots de CiU per poder governar. El túnel de l'AVE, doncs, penja d'un fil, i amb ell el desenvolupament d'unes 230 hectàrees de la ciutat de Barcelona,

a la Sagrera, i sobretot la possibilitat de posar ordre al model ferroviari de l'àrea metropolitana. CiU pot condicionar el seu suport al pas de l'AVE pel Vallès i no per Barcelona. Exactament el mateix final es produirà si guanya el PP. Els responsables autonòmics i, sobretot, els municipals analitzen en privat des de fa dies el que interpreten que seria una catàstrofe política, urbanística i ferroviària.

La versió oficial oferta fins ara pel Ministeri de Foment ha oscil·lat entre el no contesto i el no molestín. El secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, va argumentar en primera instància que calia concentrar-se en la represa del servei de Rodalies, suspès a finals d'octubre per la plaga d'esvorancs. Ahir es va limitar a respondre amb un laconic «no

L'Audiència Nacional ultima la decisió sobre la suspensió cautelar de la galeria

Entre els molts fronts que Foment té oberts pel pla de fer passar l'AVE sota el centre de Barcelona figura des de l'octubre el judicial. La Sagrada Família i la plataforma AVE pel Litoral van presentar dos recursos contra el túnel ja aprovat entre Sants i Sagrera. El primer demana anul·lar el projecte per la via contencións administrativa per un presumpte risc per a la integritat del monument i dels edificis del seu recorregut. La sentència pot trigar fins a quatre anys, vuit si s'arriba al Tribunal Suprem.

Per evitar que llavors l'obra estigui acabada i una decisió favorable no tingui incidència real es va presentar una altra demanda per a la suspensió cautelar. L'Audiència Nacional va acceptar estudiar-la, però no per la via urgent, perquè no hi ha obres en marxa. Una resolució així requereix de dos a tres mesos, segons fonts judicials, cosa que vol dir que el termini acaba les properes dues setmanes. En les al·legacions que va presentar Foment al novembre es rebutja el «risc imminen» que justificaria la suspensió cautelar.

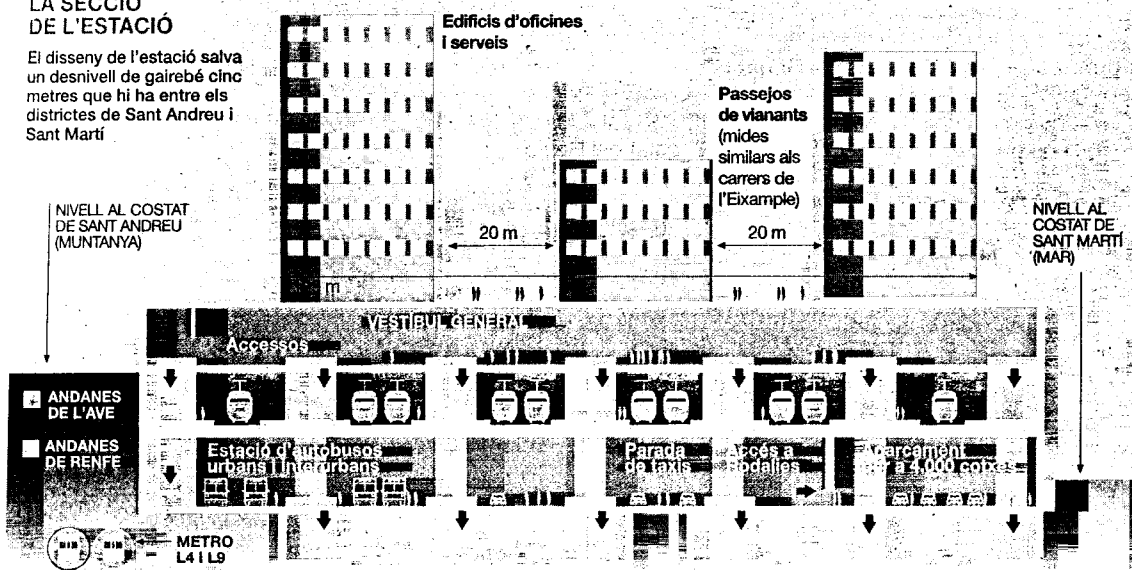
la pregunta de si hi havia novetats sobre la qüestió.

El calendari s'estreny i gairebé no queda marge per a la decisió. De les declaracions efectuades durant les últimes setmanes per Zapatero i altres responsables dels treballs ja es despenja que, com a molt aviat, l'AVE entrarà a Sants els últims dies de febrer o, a tot estirar, la primera setmana de març. Ahir ho va confirmar el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán. Aquesta és la hipòtesi amb més treball ara el ministeri.

L'ÚLTIMA ESPERANÇA / L'última esperança a la qual s'agafen des de la plaça de Sant Jaume és que el consell d'administració que Adif celebrarà el dia 29 de febrer doni via lliure a l'adjudicació. «Potser creuen

LA SECCIÓ
DE L'ESTACIÓ

El disseny de l'estació salva un desnivell de gairebé cinc metres que hi ha entre els districtes de Sant Andreu i Sant Martí

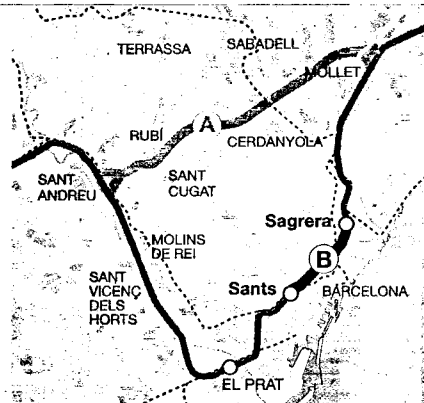


LES OPCIONS

- A** TRACAT PEL VALLÈS
65 km
(de Sants a la Sagrera)
- B** PROPOSTA DEL TÚNEL
PER L'EIXAMPLE
5,6 km

— TRACAT APROVAT
DE L'AVE

--- VIES DE TREN
ACTUALS



que serà un bon moment si uns dies abans l'AVE ha arribat per fi a Barcelona», s'il·lusionava ahir un dels responsables implicats. Però les probabilitats que això passi són gairebé nul·les. A quin Govern se li acudiria adjudicar una obra polèmica, que aixeca passions entre una bona part de la ciutadania, en plena campanya electoral i a tan sols 10 dies de la votació?

La sospita que Zapatero es reserva la carta del túnel amb vista a la negociació postelectoral amb CiU és la que infon més temor entre els homes de l'alcalde Jordi Hereu. El Govern sembla aplicar en la pràctica allò que Josep Antoni Duran i Lleida, el candidat nacionalista en les generals, li va suggerir a Zapatero durant el debat monogràfic sobre l'AVE i Rodalies.

LA MORATÒRIA DE DURAN / El dirigent d'Unió va demanar al president que obrís una moratòria sobre l'adjudicació i estudiés la seva proposta d'envoltar Barcelona pel Vallès. Els últims dies, ha deixat clar que una de les condicions per recolzar un

nou Govern del PSOE serà esborrar el túnel dels projectes ministerials. El president del PP, Mariano Rajoy, va llançar un compromís idèntic a la vegada que es deixava fotografiar al costat de la Sagrada Família, el monument suposadament amenaçat per les tuneladores.

Si aquesta amenaça acabés materialitzant-se, els efectes podrien ser catastròfics en l'urbanisme barceloní. Tots els projectes elaborats sobre l'estació de la Sagrera i la zona nord de Barcelona se n'anirien en orris. Des de l'ajuntament es considera que sense el traçat per l'interior de la ciutat tampoc hi pot haver una terminal tal com havia estat dissenyada, i el seu efecte positiu en l'entorn quedaria diluït. Les connexions de trens de Rodalies i Regionals desapareixerien. L'estació de Sants, a més, es veuria abocada a una hipertrofia per a la qual no ha estat dissenyada.

Existeix un precedent que alimenta els temors. Poc després que Hereu prengué possessió del càrrec, la ministra Magdalena Álvarez va convocar una cimera secreta en que

la promesa

«AL GENER HI
HAURÀ OBRES»

☛ El número dos del Ministeri de Foment, Víctor Morlán, va garantir al Congrés el 20 de juny de l'any passat que les obres del túnel de l'Eixample es licitarien abans de vacances, per adjudicar-les a la tardor i començar-les al gener, però només s'ha completat el primer termini. Morlán va comparèixer davant els diputats per justificar el retard de l'AVE a la frontera, del qual va culpar l'anterior Govern del PP i el seu retard a tramitar el projecte del túnel. Llavors, va demanar a tots els implicats que «no posin més pedretes al camí» i va advertir que, en cas de replantejar-se el traçat, el tren veloç no arribaria a la frontera francesa fins a la llunyana data del 2020.

també va participar el president José Montilla, on va advertir que el seu departament no estava tancat a portar el tren pel Vallès si la societat catalana així ho demanava. Els tècnics del Ministeri de Foment ja havien estudiat l'alternativa i els semblava més simple que perforar el centre de la ciutat. Davant la resposta unànime de la delegació catalana, la ministra va fer pinya en la defensa del túnel.

RETARD EN LES DATES / La indefinició de Foment tindrà també un efecte inevitable en el calendari de l'arribada de l'AVE a la frontera francesa. El departament de Magdalena Álvarez ja va endarrerir la data des de la inicialment prevista de febrer del 2009 al 2012 precisament per la complexitat de la construcció dels túnels de Barcelona i Girona. La nova previsió del Govern era que els treballs havien d'adjudicar-se la tardor passada perquè les obres comencessin a principis d'any, però el calendari va canviar d'estavellar-se una altra vegada amb la realitat. Caldrà explicar a França que tampoc serà el 2012.

CALENDARI

L'arribada del
tren es preveu
per als últims
dies de febrer

CRISTINA BUESA
BARCELONA

A mesura que s'acosta la data, cada vegada es concreta més el calendari per a l'arribada de l'AVE. Tot i que ningú gosa precisar el dia, la finalització dels treballs al túnel malmès dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) i la consegüent recuperació del servei —que sí que tenen terminis— donen pistes. Com que ahir es va fixar que els trens autonòmics reprendran la marxa «durant els últims 10 dies de febrer» i l'alta velocitat arribarà de forma paral·lela, ja es pot aventurar que l'AVE serà a Barcelona a final d'aquell mes.

I tot per complir amb el «compromís» de José Luis Rodríguez Zapatero. Així ho va admetre ahir el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, que va puntualitzar que les obres es fan «sense forçar» el calendari i «seguint

Morlán no fixa la data
exacta però afirma que
els treballs avancen bé

el programa de les empreses constructores». «Podem mantenir que arribarem abans de les eleccions», va sostenir Morlán després de la primera reunió del Centre Coordinador de l'Operació Ferroviària (Cecof).

Però, dia amunt dia avall, la data definitiva perquè l'AVE entri a l'estació de Sants no és una cosa que els usuaris reclamin amb insistència una vegada incomplett el 21 de desembre. De fet, els passatgers de la C2 sud, la C-10 i part de la C-7 seguiran viatjant gratis fins que arribi l'AVE. Quan aquest sigui una realitat, hauran de tornar a abonar els trajectes.

AL MATEIX TEMPS / El número dos del Ministeri de Foment es va mostrar confiat que el nou tren funcioni de forma paral·lela al restabliment dels viatges de Ferrocarrils pel Gornal després de constatar que els treballs als túnels dels dos transports ferroviaris van per bon camí. Morlán va exposar que ja estan calades les galeries a la Ronda del Mig i la Riera Blanca, és a dir, que només falta excavar pròpiament una part del túnel i construir la contravolta. Mentre es fan els últims retocs a les instal·lacions de FGC s'acabaran de posar la catenària i els sistemes de seguretat, de manera que tots dos començaran l'activitat més o menys al mateix temps.

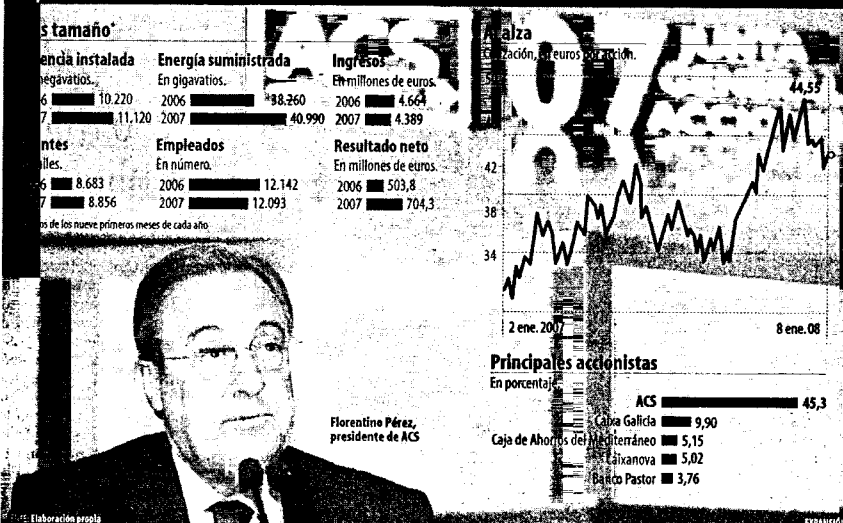
La compañía posee ya el 45,3% de la eléctrica, tras invertir 655 millones en la adquisición de un 4,83%. El grupo no descarta seguir escalando posiciones hasta el límite que le permita la ley sin tener que lanzar una opa.

ACS, el primer grupo constructor en España, ha reforzado aún más los muros de Fenosa. La compañía ha adquirido un 4,83% del capital de eléctrica, con lo que ya suma un 45,3%. Tal como adelantó EXPANSIÓN el pasado 30 de octubre, ACS venía barajando desde hacía meses la idea de aumentar su participación en Fenosa, como medida adicional de blindaje y para aprovechar contablemente la inversión. La constructora contabiliza Fenosa por integración global. Es decir, se apunta todos los ingresos. Pero del beneficio neto resta la parte que no controla (minoritarios). Al tener más participación, se apuntará más beneficios. Fenosa prevé ganar en torno a 950 millones este año. Sólo por el nuevo

**ACS ha invertido
4.800 millones
en Fenosa y sus
acciones valen ahora
casi 6.200 millones**

umento de participación, ACS se apuntará en torno a 50 millones más. El grupo de construcción, que ya contrae la mitad del consejo de Fenessa, ha desembolsado 655 millones por el paquete adicional del capital que ha adquirido. La operación ha sido intermediada por Caja Madrid, como en otras ocasiones. De hecho, la actividad de Caja Madrid en los últimos meses de 2007 fue especialmente destacable en el denominado mercado de bloques, donde se intercambian grandes paquetes accionariales entre inversores institucionales. Con este incremento de participación, ACS "busca re-

Los poderes en Fenosa



forzar su presencia en Fenosa y reafirmar su compromiso estratégico con la compañía". Fuentes de ACS explican que la compra del nuevo paquete se ha realizado para aprovechar una oportunidad bursátil. Fenosa cotiza en torno a 44 euros por título. Algunos

analistas, como los de Dexia o Citi barajan un precio objetivo de 45 euros e incluso 59 euros. Es decir, ACS compra barato teniendo en cuenta las perspectivas. Si se presentan nuevas oportunidades a futuro, se seguirán aprovechando, hasta llegar al límite má-

ximo que permite la ley sin tener que lanzar una opa. Es decir, ACS se plantea llegar al 50%. Deberá hacerlo en fases, por el propio corsé que le marcó la legislación cuando en marzo de 2006 alcanzó el 34,5% tras lanzar una opa sobre el 10%. Anualmente, des-

de marzo de 2006, podía ir adquiriendo paquetes adicionales de entre el 5% y el 6% sin lanzar una opa. Es lo que ha venido haciendo, sin sobrepasar esos límites (la última adquisición de hecho se queda unas décimas por debajo de lo permitido). A partir de 2009, podrá volver a adquirir nuevos paquetes, siempre que ACS no supere en su conjunto el 50% de Fenosa. ACS ha invertido en comprar títulos de la eléctrica 4.800 millones desde finales de 2005. Su participación vale ahora 6.176 millones.

ACS vendió sus autopistas chilenas a su participada Abertis por 700 millones de euros la semana pasada, una operación que le reportó unas plusvalías cercanas a los 600 millones de euros.

Bruselas no intimida a España

El ministro de Industria, Turismo y Comercio, Joan Clos, considera "de justicia" mantener las condiciones a la oferta pública de adquisición (opa) de Enel y Acciona sobre Endesa, y no vé "consecuencias prácticas" en que esta posición lleve a la Comisión Europea a abrir un procedimiento de infracción y a denunciar el caso ante el Tribunal de Luxemburgo, como probablemente ocurrirá. "Vamos a mantener nuestras posiciones", indicó el ministro ayer. Por otra parte y tras años en proyecto, los gobiernos de Madrid y París han alcanzado un acuerdo

sobre el trazado de la línea eléctrica que incrementará la capacidad de interconexión entre España y Francia por los Pirineos. La línea de alta tensión unirá las localidades de Santa Llogaia (Girona) y Baixàs (Francia) con un recorrido que transcurrirá en paralelo al de la interconexión del AVE y la N-II, por el valle del Pertús. Ignasi Nieto, secretario general de Energía, explicó ayer que los dos gobiernos han alcanzado un acuerdo "tácito" a nivel técnico, que deberá ser ratificado y concretado en la cumbre francoespañola de mañana.

La Generalitat pide al Gobierno que priorice las obras en curso

L.P. Barcelona

El Govern prefiere asegurar la ejecución de las obras en curso con los 700 millones de euros que debe asignar la subcomisión de Infraestructuras constituida ayer en Madrid por la ministra de Administraciones Públicas, Elena Salgado, y el conseller d'Interior, Joan Saura.

En el listado que el Ejecutivo catalán entregó a la ministra figuran obras como el cuarto cinturón o la Ronda del Vallès, así como la aspiración de rescatar peajes de autopistas. La subcomisión, dependiente de la comisión bilateral Estado-Generalitat, debe asignar los 700 millones previstos en los presupuestos del Estado pero no destinados a proyectos concretos. El Gobierno y la Generalitat acordaron ayer reunirse el 4 de febrero para concretar el destino de las nuevas inversiones del Estaten esta comunidad.

Entre las atribuciones de la subcomisión figura la elaboración de un plan de trabajo para Catalunya, en el que se destinarán también los más de 30.000 millones que el Estado debe invertir en esta comunidad en los próximos siete años, en cumplimiento del Estatut.

Traspaso de Cercanías

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, señaló tras el Consell de Govern de ayer que la Generalitat ha hecho hasta siete propuestas al Ejecutivo central sobre el traspaso de Cercanías.

Nadal añadió que el Govern aspira a alcanzar en la comisión bilateral Estado-Generalitat del próximo jueves un "principio de acuerdo" para iniciar el traspaso de Cercanías, que debería incorporar un calendario con plazos e inversiones. Salgado y Saura se emplazaron a seguir negociando hoy ante la

falta de acuerdos sobre el traspaso de Cercanías y otras materias a tratar en la comisión del próximo jueves.

El secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, comentó que se trata de un proceso "más complejo de lo previsible", por lo que es "difícil" que se cierre "de manera inmediata, como estaba inicialmente previsto".

Por otro lado, el secretario de Mobilitat, Manel Nadal, aseguró que línea de los Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) que resultó afectada por las obras del AVE reabrirá en los diez últimos días de febrero. Morlán señaló que los FGC entrarán en servicio antes de la llegada del AVE a la capital catalana.

Sin embargo, la ministra de Vivienda y candidata del PSC en la elecciones generales, Carme Chacón, dijo -en declaraciones a *Catalunya Ràdio*- que el AVE podría llegar a mediados de febrero. Morlán afirmó que se está trabajando "para cumplir con el compromiso" del presidente del Gobierno, que anunció que el AVE llegará a Barcelona antes de los comicios del 9 de marzo.

Obras prioritarias

- Desdoblamiento de la carretera N-II.
- Desdoblamiento de la autovía del Mediterráneo, la N-340.
- Carretera de Lleida a la frontera francesa (N-230).
- Autovía Tarragona-Montblanc-Lleida.
- Ronda del Vallès.
- Cuarto cinturón (B-40).
- Acondicionamiento del Eix Pirinenc en el túnel de Tosses.
- Acuerdos con el Ministerio de Fomento de inversiones ferroviarias.

3. CANTABRIA

Es la comunidad del norte que más ha sufrido el urbanismo predador. Más de 500 viviendas con sentencias firmes de derribo son la prueba más contundente del daño causado por el ladrillo. Muchos parajes son ya irrecuperables. La reciente ley de protección del litoral se ha volcado en el futuro.

La piqueta de la justicia no funciona

El Gobierno cántabro se ve incapaz de ejecutar las sentencias de demolición

NATALIA JUNQUERA
Madrid

Es, con diferencia, la comunidad de la costa norte más castigada por el urbanismo salvaje. Algunos de sus municipios del litoral, como Castro Urdiales o Noja, poco tienen que envidiar al símbolo de la masificación y lugar de culto al hormigón que es Benidorm. El Plan de Ordenación del Litoral (POL) de 2004 estableció por primera vez en Cantabria unas reglas del juego sobre la mesa de los intereses inmobiliarios y puso fin a la locura. Pero para entonces el mal ya estaba hecho.

El ladrillo ha enterrado para siempre hermosos parajes en la costa oriental, la que ya no tiene remedio, debido fundamentalmente a la presión turística, sobre todo del País Vasco, que ha sembrado el litoral cántabro de segundas residencias mientras conserva en buen estado su propia franja costera. Porque el daño que causan los desmadres urbanísticos es, por naturaleza, irreversible, definitivo. Lo saben bien en esta comunidad que acumula más de 500 viviendas con sentencias firmes de derribo por incumplir todo tipo de normas medioambientales. Casi la mitad corresponden a Argoños, un municipio de menos 1.500 habitantes. Todas llevan años sin ejecutarse.

Los jueces han sido contundentes en Cantabria, y la administración, laxa. Algunas de las sentencias firmes de derribo se remontan al año 2000, pero las casas permanecen en pie y así seguirán mientras dure el tira y afloja entre la administración, los compradores de las viviendas y los ecologistas.

La Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (Arca), la que ha llevado las urbanizaciones a los tribunales, reclama la inmediata ejecución de las sentencias y advierte de las consecuencias de seguir dilutando su cumplimiento: "Es un problema gravísimo. Todo el Estado de derecho queda reducido a la nada si no se hacen valer las normas, si no se cumple el dictamen de un juez. La gente tiene la percepción de que levanta su casita en el medio de una playa y no pasa nada. Al no ejecutar las sentencias, la

administración lanza el mensaje de que se pueden legalizar. Y la administración no puede ampararse en las víctimas, que son sus víctimas, para no cumplir las normas. Las casas tienen que ser derribadas y los compradores indemnizados. Porque en realidad, las víctimas de una urbanización que destruye un paisaje natural somos todos. Legalizarlas saldría mucho más caro", explica José Ángel Herrera, vicepresidente de Arca.

El consejero de Urbanismo de Cantabria, José María Mazón, admite la presión de los afectados, no aclara si el Gobierno regional va a tomar alguna medida para forzar los derribos y, aunque asegura que "las sentencias están para cumplirlas", contempla la "legalización de algunas" de las viviendas: "Los compradores son gente inocente, gente a la que hay que indemnizar y eso va a costar muchos millones. Además, nadie quiere demoler viviendas. Los tribunales lo exigen pero llevarlo a cabo no es nada fácil porque las empresas no quieren complicarse la vida por un derribo que tampoco les supone grandes ingresos. Faltan medios para poder

"Faltan medios para ser drástico. Nadie quiere tirar las casas", dice un consejero

Los alcaldes han aplazado sus planes a la espera de 'mejores tiempos'

ser drástico. Debería haber una agencia nacional para ejecutar las sentencias de derribo. Cuanto más cerca del problema estás, más difícil solucionarlo".

Mientras, cerca de 2.000 afectados siguen viviendo en sus urbanizaciones moribundas, pagando sus hipotecas. Reunidos en la Asociación de Maltratados por la Administración (AMA) organizan todo tipo de actos —marchas de protesta, manifestaciones y hasta obras de teatro— buscando la solidaridad ciudadana y el desgaste de la ad-

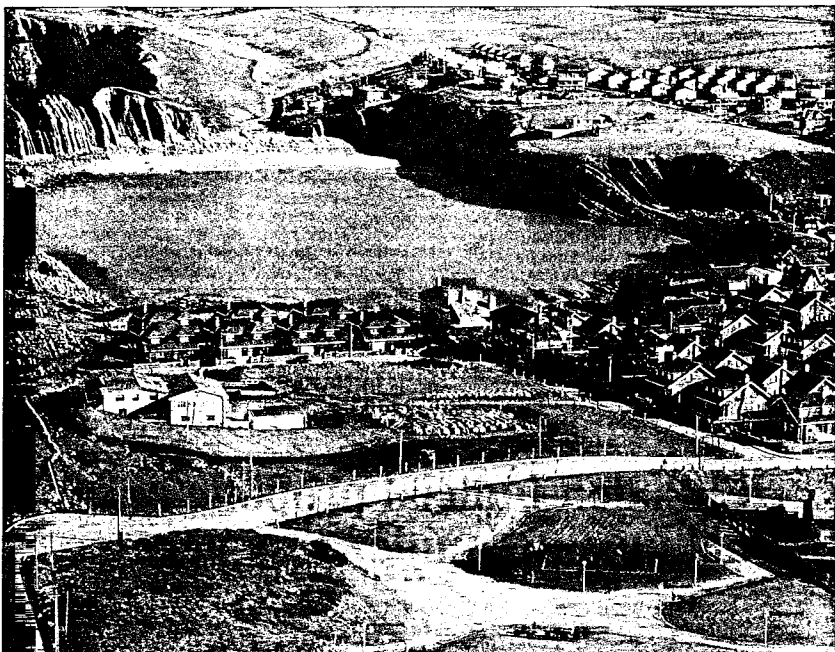
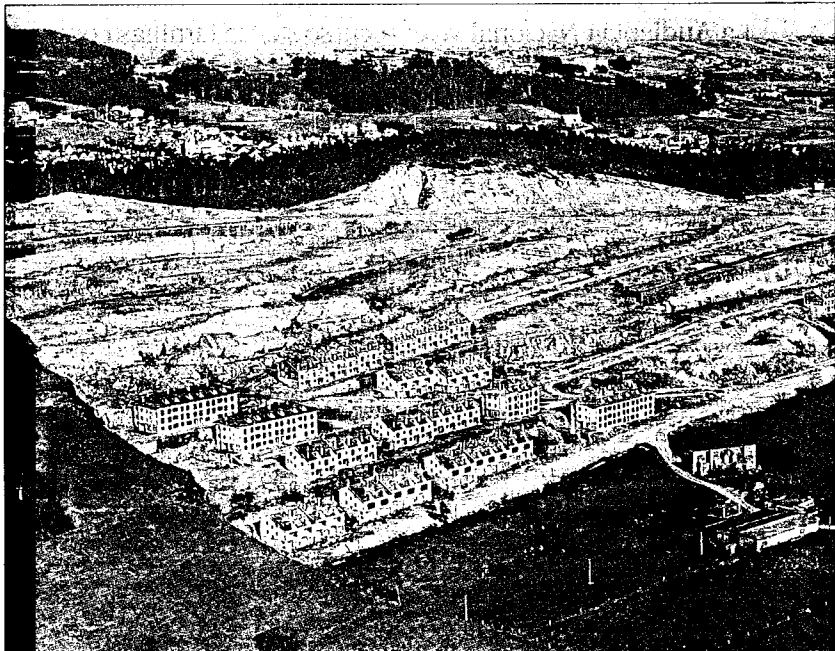
ministración. De momento, con éxito. Los vecinos de los 144 chalets en la Playa de la Arena (Arnuero), levantados sobre un ensacar protegido —"un gran bosque enteramente suyo, una ría para usted, una playa junto a su hogar", anunciaba la promotora en 1991— son los que más cerca han estado de las excavadoras. En noviembre pasado llegó a haber una empresa adjudicada para la demolición de las viviendas, Erri Berri, pero tras ganar el concurso de derribo, comenzó a recibir cientos de cartas y

llamadas telefónicas de los vecinos de la urbanización advirtiéndoles de las vidas que iban a destruir si llevaban las máquinas a su puerta. Finalmente, Erri Berri desistió.

Pero por difícil que esté resultando hacer el borrón para empezar la cuenta nueva, la costa cántabra afronta el futuro con una potente herramienta de protección del entorno, el POL. "Nos ha dado mucha tranquilidad por sus dos frentes. Por un lado, protege el territorio y ha conseguido salvar lo que queda-

ba por salvar. Y por otro, establece unas normas de ordenamiento urbanístico para el futuro. Llegó a tiempo para paralizar más de 30 sectores urbanísticos volcados en primera línea de playa y ha conseguido que casi ningún ayuntamiento haya presentado planes de ordenación a la espera, supongo, de que lleguen tiempos mejores", afirma Herrera.

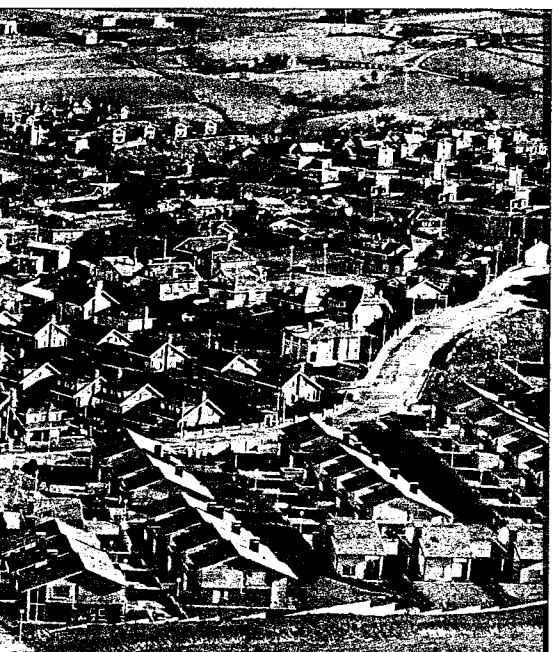
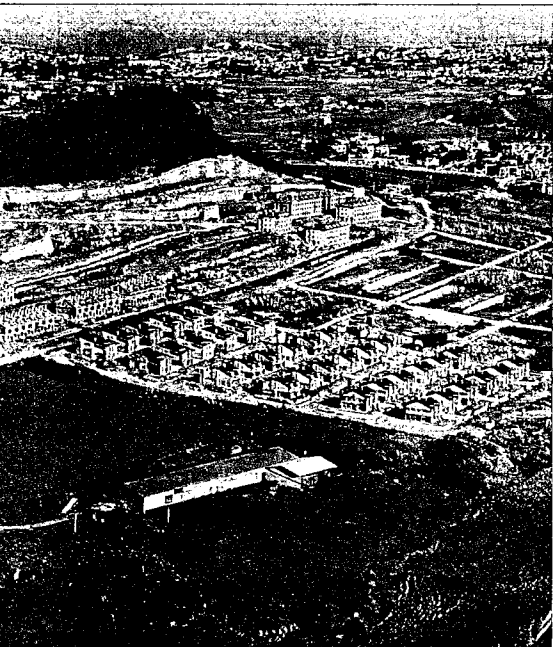
"Antes del POL no había ningún instrumento jurídico para proteger la costa. Había mucho recelo a poner normas, pero la nueva ley no deja margen para



La destrucción del litoral / Costa norte

ESPAÑA

Macrourbanización de 400 viviendas en el Alto del Cuco, en el municipio de Piélagos y en el entorno del parque natural de Liencres. La justicia cántabra ha suspendido cautelarmente las obras por considerar que los edificios suponen "una dentellada al monte". / SANTOS CIRILO



las dudas. Está todo dibujado, por colores, dónde se puede construir, y dónde no. Las mejoras que ha traído el POL no se ven porque su objetivo es que no haya más aberraciones. Y efectivamente, desde septiembre de 2004, que es cuando lo aprobamos, no ha habido más sentencias de derribo", afirmó Miriam García, ex directora general de urbanismo de Cantabria y madre del POL.

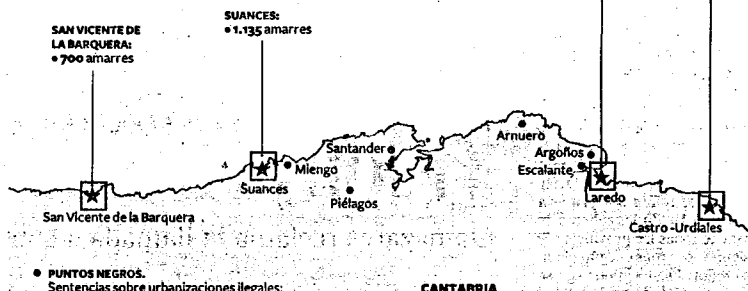
Sólo se escapó un ayuntamiento, Piélagos, el municipio que se ha hecho célebre por su

"dentellada al monte", tal y como describieron los jueces del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (TSJC) la urbanización de 400 viviendas que autorizó el consistorio en el Alto del Cuco, en el entorno del Monte de la Picota y junto al Parque Natural de Liencres. "En el tiempo que estuve trabajando como directora general de urbanismo es lo que más daño me ha hecho a la vista y es la espinita que me llevo clavada. El alcalde aprobó el plan parcial de la urbanización deprisa y corriendo para

Urbanismo salvaje en la costa cántabra

CANTABRIA	
Población (nº de habitantes)	573.000
Costa (kilómetros)	284
Urbanización del primer kilómetro de costa	17,6%
Porcentaje deslindado (3º trim. de 2007)	75%

★ Nuevos puertos deportivos previstos:



● PUNTOS NEGROS.

Sentencias sobre urbanizaciones ilegales:

- Arnuero: 144 viviendas
- Argos: 247 chalés en 10 urbanizaciones
- Escalante: un bloque de 32 pisos
- Miengo: Un bloque de 20 apartamentos
- Piélagos: 88 chalés en cuatro urbanizaciones
- "Alto del Cuco": 398 viviendas

*El TSJC ha anulado el plan parcial. Falta confirmación del Tribunal Supremo.

Fuente: INE, Instituto Geográfico Nacional, Arca y Greenpeace

EL PAÍS



todo punto negro de la política costera del ejecutivo cántabro" y cita cuatro ejemplos en Castro Urdiales, Laredo, Suances y San Vicente de la Barquera, todos proyectados "sin la más mínima sensibilidad ambiental". La organización ecologista advierte también de la contaminación que provocan 24 municipios costeros carentes de sistemas de tratamiento de aguas residuales.

Los temores de Arca vienen por otro lado. "Lo que realmente nos da miedo y por donde creemos que va a venir la amenaza en el futuro es lo que llaman Proyectos Singulares de Interés Regional, grandes complejos de ocio con hoteles, restaurantes, parques temáticos, auspiciados por el Gobierno autonómico mediante leyes *ad hoc*. Como en Los Monegros. Los tiempos han cambiado, han mejorado", asegura Herrera. "Ya no

Un pueblo de 1.500 habitantes acumula diez sentencias de derribo sin cumplir

El tribunal paró una urbanización por considerarla "una dentellada al monte"

Masificación en Castro Urdiales, pueblo costero que multiplica su población en verano. A la izquierda, urbanización con sentencia de derribo en Liencres. / s. c.

adelantarse a la aprobación del POL, y lo consiguió. Eso sí, haciendo oídos sordos a un informe desfavorable de Comisión Regional de Ordenación del Territorio y un requerimiento", asegura García.

Las obras en Alto del Cuco están paradas cautelarmente. El

TSJC anuló en abril del año pasado el plan parcial de la urbanización, incrustada en un monte rebanado para chalés con desniveles de hasta 17 metros y en un enclave muy expuesto visualmente desde el litoral. La promotora, Fadesa, ha recurrido ante el Supremo. Arca también ha recurrido todas las licencias de construcción para que las viviendas sean derribadas.

El Informe Destrucción a Toda Costa 2007 de Greenpeace sitúa hoy la principal amenaza en los puertos deportivos, "el auténtico

existe aquella figura del alcalde-promotor, el POL ha creado una disciplina urbanística y la sensibilidad social es mayor, pero ¿de qué sirven las leyes de protección del territorio si el Gobierno se reserva la posibilidad de ponerlo todo patas arriba para complacer a una iniciativa privada y crear unos cuantos puestos de trabajo?"

► Próxima entrega: La costa del País Vasco



ENERGIA ■ NOVES XARXES

La interconnexió elèctrica es farà paral·lela a la línia del TGV

■ Zapatero i Sarkozy han de ratificar el traçat de la MAT per la Jonquera i el Pertús a la cimera que se celebra demà ■ El govern francès confia a poder soterrar la línia ■ L'obra hauria d'estar enllestida el 2011

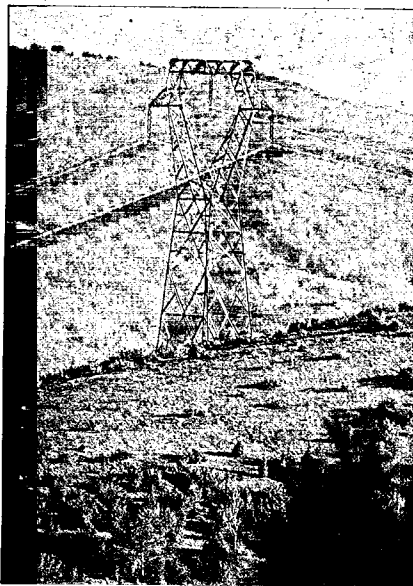
Elisabet Escribà
GIRONA

El govern espanyol i el francès han arribat a l'acord tàctic que la interconnexió elèctrica entre els dos països es faci per la Jonquera i fins al Pertús seguint el corredor per on passa el tren de gran velocitat, l'autopista AP-7 i la N-II. L'objectiu és que estigui enllestida el segon semestre del 2011. Està previst que el traçat sigui ratificat en la cimera hispano-francesa que se celebrarà demà a París.

El secretari general d'Energia, Ignasi Nieto, va avançar que durant la trobada el govern espanyol espera "arrencar" al francès una data per determinar com s'han de fer els deu quilòmetres d'interconnexió. Abans, però, caldrà veure què diu l'informe del mediador escollit per la UE per desencallar la interconnexió, Mario Monti, que serà presentat als dos governs dijous.

El soterrament

En el primer esbós donat a conèixer fa poques setmanes, Monti proposava soterrar part de la línia. Una opció que no agrada gaire a Zapatero perquè dispara el cost del projecte, però que està disposat a acceptar si ho sol·licita el país veí. De fet, Sarkozy ha donat llum verda a la interconnexió per la Jonquera perquè confia a rebre fons europeus per soterrar la infraestructura pel seu territori. Segons els números de Madrid, un quilòmetre de línia sense soterrar costa entre 400.000 i 500.000



Torre d'alta tensió al coll d'Ares, un dels traçats que van ser estudiats per a la línia de la MAT ■ CLICK ART FOTO

Què ha fet Mario Monti

■ Sorpren que el principi d'acord sobre el traçat de la línia de la MAT s'hagi fet públic dos dies abans de la celebració de la cimera hispano-francesa, que és quan està previst que el mediador de la Unió Europea, Mario Monti, presenti als governs de Zapatero i Sarkozy les diferents propostes de com i per on es pot fer la interconnexió elèctrica.

Des que va ser nomenat mediador, Monti s'ha limitat a reunir-se el novembre pas-

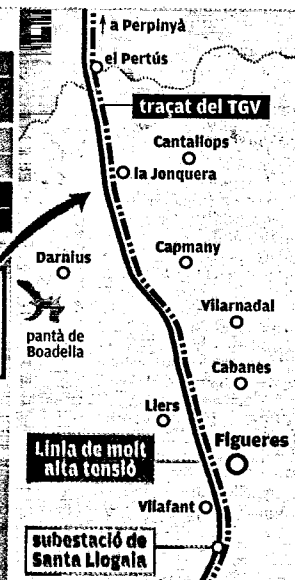
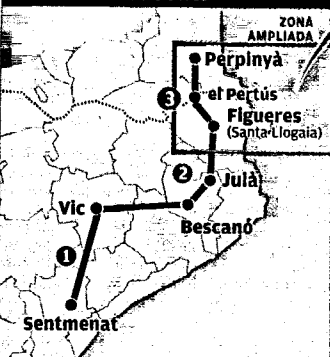
sat amb les administracions i entitats implicades amb el pas de la línia a banda i banda de la frontera, i a proposar que el traçat es podria fer soterrat en alguns trams. Sembla poca cosa, però la proposta de soterrament ha estat clau per apaiagar les crítiques d'una part dels que s'oposen a la infraestructura, un aspecte important si tenim en compte que tant l'Estat espanyol com el francès celebren eleccions al mes de març.

La interconnexió

③ Tram Santa Llogaia - Perpinyà
Traçat que aprovaran els governs espanyol i francès

② Tram Bescanó - Santa Llogaia
Pendent d'aprovar el projecte

① Tram Sentmenat - Bescanó
Inici imminent de les obres



euros, mentre que un de soterrat val entre 6 i 8 milions.

El traçat de la Jonquera ha estat sempre el predilecte del govern espanyol perquè és el més curt i causarà menys impacte sobre el territori que les altres dues opcions que hi havia sobre la taula: la de Maçanet de Cabrenys i la Vajol. "Ja fa temps que les vam descartar i que hi ha un acord tàctic de fer-la passar per la Jonquera. El que encara no està clar són els detalls tècnics", va admetre ahir el secretari d'Energia.

Pel que fa a l'estat de la

resta de la MAT, està previst que aquest mateix mes de gener comencin a posar-se les primeres torres del tram Sentmenat-Bescanó,

La instal·lació de les torres al tram Sentmenat-Bescanó, aquest gener

el de Bescanó fins a Santa Llogaia d'Alguema encara està per aprovar i el tercer tram, el de Santa Llogaia d'Alguema fins a Perpinyà, que és el que inclou la interconnexió, podria estar

enllestit el segon semestre del 2011.

La capacitat d'interconnexió elèctrica de l'Estat espanyol és ara del 3% o, el que és el mateix, de 1.400 quilowatts, un fet que suposa un problema per a la seguretat del sistema elèctric. Amb la nova línia, el percentatge augmentaria fins al 6% o 2.600 quilowatts. La xifra, però, continuarà per sota de la recomanació de la Unió Europea, que és del 10%. El govern espanyol espera assolir aquest objectiu amb una nova interconnexió que es farà a través de Navarra. ■

AVUI