



# RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:10-1-08

Elaborat per 

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - [www.catpress.cat](http://www.catpress.cat) - [comunicacio@catpress.cat](mailto:comunicacio@catpress.cat)

# Tendencias

La contaminación provocada por los transportes

## Alta velocidad, bajo consumo

Un estudio concluye que el AVE gasta menos energía que el tren convencional

ANTONIO CERRILLO  
Barcelona

**E**l tren de alta velocidad es el modo de transporte más eficiente desde el punto de vista energético: el que menos consume y el que genera menos dióxido de carbono por pasajero transportado. La alta ve-

lución y AVE). Moverse en alta velocidad es cinco veces más respetuoso con el medio ambiente y la seguridad del clima que hacerlo en avión.

El estudio de Alberto García Álvarez analizó los recorridos entre Madrid y Barcelona, así como entre Madrid y Sevilla, efectuando el trayecto en distintos modos de transporte. La conclusión es clara: el AVE es el modo más eco-

lógico. "Los consumos de energía del tren convencional y del AVE son del mismo orden de magnitud, pero con tendencia a ser ligeramente inferiores en el caso del tren de alta velocidad", declaró el autor del estudio a este diario.

El pasajero que coja la línea del AVE de Madrid a Barcelona generará el equivalente a 13,8 kilogramos de CO<sub>2</sub> por persona, mientras que si utiliza el tren convencional expulsará a la atmósfera 17 kilos de CO<sub>2</sub>. En cambio, si opta por el coche arrojará 63 kilos de CO<sub>2</sub>, y si prefiere el avión, la cifra se dispara hasta los 71 kilos (en este cálculo se incluyen incluso los consumos a los accesos al aeropuerto).

El estudio revela también la gran eficiencia del transporte en autobús, pues el nivel de emisiones por pasajero es de 14,5 kilos de CO<sub>2</sub>, menor a las del tren convencional. Las conclusiones son parecidas para los trayectos entre Madrid y Sevilla, en los que se aprecia aún más rotundamente las ventajas del AVE. En este caso, las emisiones por pasajero son 9,4 kilos de CO<sub>2</sub>, frente a los 12,7 kilos del tren convencional o los 13,9 kilos de CO<sub>2</sub> del autobús. Los datos para el automóvil y el avión son también claramente peores (54 kilos de CO<sub>2</sub> y 61,4 por cápita, respectivamente).

Para alcanzar estas conclusiones, el informe se basa en datos reales del consumo energético de los trenes de alta velocidad y de los otros cuatro modos de trans-

porte utilizados: vehículo particular, autobús, avión y tren convencional. Asimismo, como los trenes son de tracción eléctrica, se tuvo en cuenta la parte de electricidad del mix energético español que se genera con fuentes fósiles (carbón, petróleo y gas), con el fin de homologar este consumo de energía primaria con el petróleo empleado para el transporte por carretera y para el avión.

Para los resultados del trayecto de Madrid a Barcelona en AVE, el estudio tuvo en cuenta los datos ya contrastados de la parte del trayecto en servicio y se completó con un ejercicio de simulación para el último tramo.

El trabajo analizó diversos grados de ocupación o carga, aunque los que se ofrece en esta información son los datos referidos a la ocupación real o promediada. Además, para que los datos sean plenamente homologables, se utilizaron las distancias reales, y, en el caso del avión y del tren, se previeron los consumos y las emisiones de un vehículo para llegar desde el centro de la ciudad hasta el aeropuerto o la estación del ferrocarril.

El estudio -que aparece en el último número de la revista *Anales de Mecánica y Electricidad*- rompe con la visión tradicional según la cual el AVE es más derrochador que el tren habitual. Diversos sectores han venido sosteniendo hasta ahora, pero sin datos que lo avalaran, que el consumo energético del tren se dispara en las líneas de alta velocidad. Esta apreciación se basaba en el conocimiento general según el cual los vehículos, al tener que ir más rápidos, debían vencer un mayor nivel de rozamiento.

Sin embargo, muchos otros factores inciden de manera positiva, explica García Álvarez. La primera causa de que el consumo eléctrico (y por tanto de las emisiones de gases invernadero) sea menor en el caso de las líneas de alta velocidad es la reducción de

En el consumo de energía, el coche supera al avión y el tren de alta velocidad es el más económico

Kwh/h que consume cada vehículo por persona

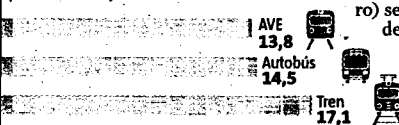
| Trayecto | Madrid-Sevilla | Madrid-Barcelona |
|----------|----------------|------------------|
| AVE      | 36,2           | 53,1             |
| Autobús  | 53,1           | 55,5             |
| Tren     | 40,8           | 65,8             |
| Avión    | 202,6          | 234              |
| Coche    | 243,1          | 283,3            |

FUENTE: "Anales de Mecánica y electricidad"

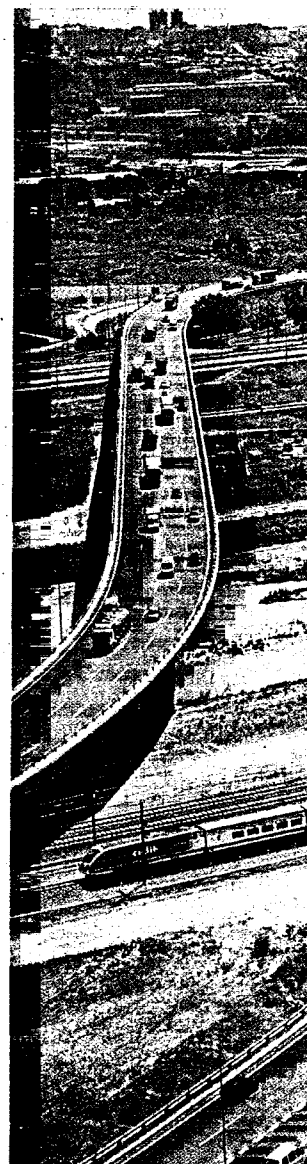
LA VANGUARDIA

Un avión emite cinco veces más CO<sub>2</sub> que un tren de alta velocidad

Kilos de CO<sub>2</sub> que emite cada vehículo por persona en el trayecto Madrid-Barcelona



FUENTE: "Anales de Mecánica y electricidad"



## EL PRECIO ECOLÓGICO DE MOVERSE GRACIAS AL PETRÓLEO

### Transporte aéreo

La aviación supone ya el 3% de todos los gases invernadero en el continente europeo

### 177%

Aumento de los gases de aviones en España en 15 años. La media de la UE es del 96%

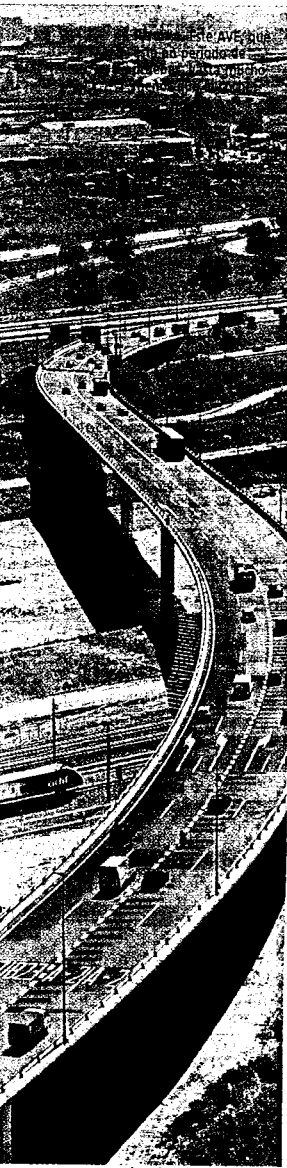
### Transporte en carretera

Es el responsable del 92% de las emisiones de dióxido de nitrógeno y partículas en suspensión, muy perjudiciales para la salud



### Cupo de CO<sub>2</sub>

Las aerolíneas tendrán un límite de emisiones para el 2012



JOSÉ MARÍA ALGUERSUARI / ARCHIVO

se reduce la pérdida de electricidad; e igualmente hay menos pérdidas en la catenaria.

Igualmente, es importante que los trenes del AVE tienen velocidades más homogéneas, casi no hay frenadas y tienen muchas menos paradas, con lo cual no se producen tantas aceleraciones y frenadas, que generan un gran consumo (de la misma manera que las paradas y los arranques de un coche hacen que este consuma más en la ciudad, a menos velocidad, que en carretera).

Además, en los modernos trenes del AVE se reducen también

### LAS CAUSAS

## El AVE tiene menos paradas y arrancadas y menos pérdida de electricidad

### DIÓXIDO DE CARBONO

## Un pasajero de coche emite casi cinco veces más CO<sub>2</sub> que uno en alta velocidad

los consumos eléctricos derivados de la calefacción y el aire acondicionado porque el consumo de estos equipos es proporcional al tiempo del recorrido. "Si la velocidad es el doble, el consumo eléctrico de los servicios auxiliares se reduce a la mitad", dice Alberto García Álvarez.

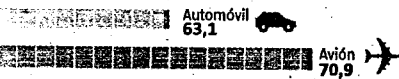
De la misma manera, los nuevos trenes suponen un menor peso por plaza, y en general, son trenes más ligeros y con menos resistencia al avance. "La velocidad hace que crezca el gasto de electricidad para vencer la resistencia aerodinámica, pero todos los demás factores son favorables y por tanto el consumo neto o final es igual o algo inferior", explica.

Los datos de este estudio coinciden con los resultados de otros trabajos anteriores de García Álvarez, quien comparó en el 2005 el consumo de energía de un tren convencional a 200 kilómetros

por hora en el corredor Barcelona-Alicante con el de un tren de alta velocidad en la línea del AVE

de Madrid a Lleida. El consumo de energía del AVE fue menor, tanto si se mide la energía que llega al tren (una reducción del 7%) como si se contabiliza la energía neta a la salida de la central generadora de electricidad (un 15,7% menos). Y eso que la velocidad media fue el 32,6% superior.

En otro estudio se analizó el consumo comparado en trazados distintos: uno por la línea del AVE y otro por la línea convencional con el tren Alvia serie 120 entre Lleida y Roda de Barà, y el Talgo 200 entre Córdoba y Antequera. Los Alvia y el Talgo 200 redujeron el consumo de energía el 16% y el 8% al pasar de circular por la línea convencional a hacerlo por la de alta velocidad. ●



LA VANGUARDIA

ción de las distancias que supone estos nuevos trazados. "Los trayectos en AVE tienen radios de curvas más abiertos, van más directamente al lugar de destino. En teoría, cuanto más velocidad se imprime, más consumo eléctrico; pero aquí el efecto se minimiza porque el recorrido es más corto", señala. Por ejemplo, la distancia entre Madrid y Barcelona se recortará en unos 80 kilómetros con el AVE, pues el tren convencional recorre 707,8 kilómetros, mientras que la nueva línea tendrá 627 kilómetros.

Otro factor que incide es que la tensión de la línea eléctrica del AVE es mayor que la de la línea convencional (25 kilovoltios, frente a 3 kilovoltios), con lo cual

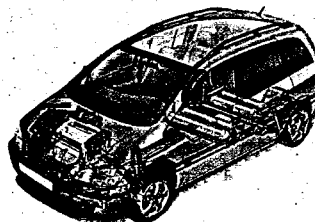
## TODOS LOS MEDIOS BUSCAN MEJORAR

## Los coches abandonarán el petróleo

■ El transporte por carretera es el mayor responsable de la emisión de CO<sub>2</sub> y partículas a la atmósfera. Para respetar tanto el medio ambiente como la salud humana, están surgiendo nuevos vehículos basados en fuentes de energía alternativas a los derivados del petróleo —que acabará por agotarse—. Y los coches que siguen utilizando gasóleo o gasolina están obligados a mejorar su eficiencia energética.

En el caso del coche eléctrico, tiene la ventaja de que la batería no contamina —aunque su carga puede venir de la electricidad de

centrales térmicas sucias—. Además no hacen ruido y cada vez ganan más autonomía. Aun así, no están pensados para recorrer gran-



Un modelo de coche con gas

des distancias, sino para moverse por la ciudad. A medio camino entre el coche tradicional y el eléctrico está el coche híbrido,

que combina el motor de explosión y el eléctrico. Por ahora los modelos que se comercializan están enfocados a las gamas altas y

su precio hace que no sean competitivos, pero se prevé que baje. Un estudio realizado por la consultora KPMG indica que en el 2007 se matricularon 600.000 vehículos ecológicos en todo el mundo, y que este año lo harán unos 800.000. Una opción factible actualmente es la de los biocarburantes, y los vehículos movidos con gas natural están ganando terreno. Su ventaja: pueden competir de pleno con el coche tradicional.

## Sostenibilidad también en el aire

■ Gigantes de la aeronáutica como Boeing y Airbus también ya han adoptado medidas en la construcción de sus últimos modelos en caminadas a reducir el impacto del carburante en el medio ambiente. El Boeing 787 o Dreamliner y del Airbus A380, más aerodinámicos que modelos anteriores, han sustituido parte del aluminio de su fuselaje por materiales más ecológicos e incorporado diseños y técnicas que reducen el consumo de combustible.

El Boeing 787 está construido con un 50% de composites o fibra de carbono —resultado de la unión en-

tre dos materiales, las resinas y un refuerzo formado por fibras sintéticas—, un 20% de aluminio, un 15% de titanio, un 10% de acero



Despegue del Airbus 380 en India

y un 5% de otros materiales. Su peso es entre 13.000 y 18.000 kilos inferior al de cualquier otro modelo de tamaño equivalente, y su

consumo de carburante es de un 20% menor por pasajero. El Airbus A380 ha sustituido el aluminio por la fibra de carbono en el fuselaje y las alas, lo que ha limitado su peso en 240 toneladas, unas 10 menos que si se hubiera construido con los materiales tradicionales. El consumo de combustible por asiento se reduce en un 25%. La previsión es que el futuro Concorde, que no estará listo hasta 2012, también sea más

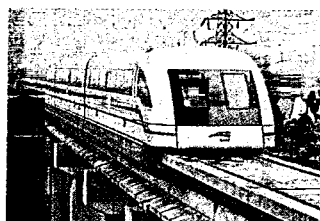
sostenible que su predecesor, ya que su diseño permitirá que gaste menos combustible cuando vaya a velocidad subsónica.

## Trenes más ligeros con energía reutilizable

■ El sector del ferrocarril intenta ser cada vez más eficiente energéticamente. Los nuevos trenes poseen menos masa por plaza, mientras se investiga el uso de materiales mixtos más ligeros, como plásticos y otros, para sustituir progresivamente al acero y el aluminio de los tradicionales. Otro factor importante es el diseño de vehículos con más plazas, puesto que, como se ha visto en el caso del autobús, la eficiencia energética crece al aumentar la capacidad.

También cobra gran importancia el empleo de frenos regenerativos, que per-

miten reaprovechar la energía de la frenada para devolverla a la red pública eléctrica y ser así utilizada por los convoyes que se

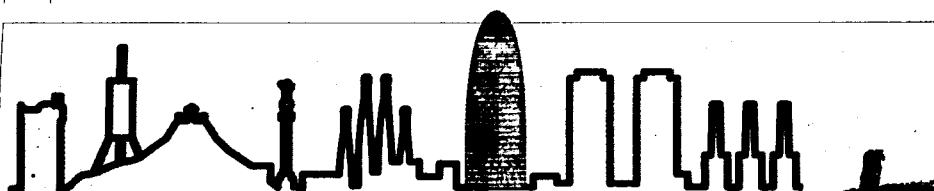


Tren de levitación magnética

mueven en las inmediaciones. Otra de las innovaciones es el diseño de acumuladores de energía dentro de los propios trenes, e

incluso, se estudia que la energía sobrante vuelva a la red y se acumule en las subestaciones de las líneas del tren. Algunos expertos proponen que esta energía reutilizable pueda ser compensada (comprada o remunerada) por el sistema eléctrico. El anhelo definitivo es lograr un tren cuya electricidad proceda íntegramente de fuentes renovables y limpias.

Las pruebas del tren magnético también han demostrado su utilidad. Aunque precisa mucha energía para ponerse en marcha, una vez en circulación su consumo es mínimo.



# Barcelona +

**Ampliació  
dels FGC  
a Terrassa**

**Tallen un any  
el trànsit a la  
Rambla i els  
botiguers fan  
una campanya  
de promoció**



**TRANSPORTS** ■ ARRIBADA DE L'ALTA VELOCITAT

# El túnel entra en campanya

■ Foment manté la indefinició sobre l'adjudicació de l'obra sota l'Eixample ■ El govern i l'Ajuntament de Barcelona insisteixen que comenci el projecte immediatament ■ El PSOE irrita el PSC admetent que CiU en negociï l'aturada ■ És la condició de CiU a Zapatero

**C. Sabaté / M. Jiménez**  
BARCELONA

El túnel del TGV sota l'Eixample no només tornarà a ser l'eix central de la campanya electoral, sinó dels pactes polítics que es deriven de les eleccions generals. El possible ajornament de l'adjudicació de les obres del túnel forma part dels senyals que el PSOE no para d'enviar al seu electorat i a CiU per tal d'encarar les converses postelectorals.

Aquesta tàctica ha encès l'alarma al govern i l'Ajuntament de Barcelona. Ahorra, ha tibet les relacions PSC-PSOE, perquè Foment encara no dona per enllestit el debat sobre la connexió Santa-Sagrera. Fa més de quatre mesos que s'hauria pogut adjudicar l'obra.

La ministra Magdalena Álvarez assegurava ahir que "encara s'està consensuant el traçat amb les administracions implicades". El mateix ens ferroviari Adif, que ha d'adjudicar l'obra, no confirmava la suspensió ni l'adjudicació, i afegia així indefinició a l'últim tràmit pendent per començar a foradar.

El cert és que tant l'Ajuntament com el govern català ja han avalat el túnel i fa mesos que en reclamen "l'adjudicació com abans millor", va advertir el conseller Joaquim Nadal. La Generalitat no creu "que hi hagi res a consensuar".

El possible ajornament de l'adjudicació de les obres de túnel del TGV al seu pas per Barcelona va ser acollit ahir amb entusiasme per

l'oposició, mentre que va generar contrarietat entre els socis de govern tripartit. I és que darrere d'aquest endarreriment uns i altres hi veuen la voluntat de José Luis Rodríguez Zapatero d'aplanar el camí a un possible pacte amb CiU.

El portaveu de la formació nacionalista al Parlament, Oriol Pujol, visiblement satisfet per un endarreriment que va donar per fet, ho va deixar ben clar: "Una de les condicions que CiU posarà per donar suport al govern serà que el traçat no s'apliqui". Pujol, a més, va preguntar a Zapatero "què és el que acabarà fent, més enllà de posposar" l'adjudicació de les obres; i va qüestionar el paper que en aquest assumpte està jugant Jordi

Hereu, "ferm defensor del traçat".

Per la seva banda, la portaveu del PP, Carina Mejías, a més de congratular-se perquè no es faci efectiva l'adjudicació, va mostrar el desig de la seva formació que no es tracti "només d'un anunci electoralista, i que tampoc sigui motiu d'un futur acord de govern entre CiU i PSOE".

**"Ni Clos ni Chacón"**

Pel que fa als socis del govern, el portaveu socialista, Joan Ferran, enutjat, va descartar que sigui cert que s'hagi endarrerit l'adjudicació, ni que el traçat del TGV per Barcelona es condicioni a possibles pactes postelectorals. "No ens consta que Zapatero vulgui picar-li l'ullet a CiU", va et-

zibar Ferran, que, a més, va assegurar que "ni Clos ni Chacón van comunicar a l'executiva del PSC que s'ajornen les obres". Ferran va voler subratllar que si finalment això fos realitat, suposaria un "mal servei a la democràcia", i va afegir que suposaria "endarrerir una dècada les obres". Al vespre la federació socialista barcelonina va aprovar una resolució en què insta Zapatero a "ordenar" l'adjudicació. El PSC també reclama al PSOE que "demostrï" si aposta per Barcelona.

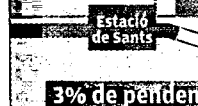
El portaveu d'ICV, Jaume Bosch, tampoc va voler donar per fet l'ajornament, tot i que va apuntar que "si es confirma, mostra el desgavell que regna al ministeri de Foment". ■

**El TGV per l'Eixample**

**construcció  
tram a cel  
obert**



**Perfil  
del túnel**



**3% de pendent**



## Les frases

**"Encara estem consensuant el traçat amb les administracions implicades: Generalitat i Ajuntament"**

**Magdalena Álvarez**  
MINISTRA DE FOMENT



**"No dono crèdit a les informacions sobre un possible ajornament de l'adjudicació de l'obra del túnel"**

**Joaquim Nadal**  
CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES



**"Una de les condicions de CiU per donar suport al PSOE serà que el traçat del TGV no s'apliqui"**

**Oriol Pujol**  
PORTAVEU DE CIU



**"Ni Chacón ni Clos van comunicar a l'executiva del PSC que s'ajornava l'adjudicació del túnel"**

**Joan Ferran**  
PORTAVEU ADJUNT DEL PSC



**"Esperem que no sigui només un anunci electoralista ni motiu d'un futur acord entre CiU i el PSOE"**

**Carina Mejías**  
PORTAVEU DEL PP



**"L'endarreriment de l'adjudicació és fruit de càlculs postelectorals per a possibles pactes"**

**Jaume Bosch**  
PORTAVEU D'ICV



## A punt per foradar i en mans judicials

### Adif escollirà la constructora

■ **Contracte posposat:** El consell d'administració de l'ens públic Adif ha ajornat en diverses ocasions l'adjudicació de l'obra per foradar el túnel de Sants a la Sagrera. Una desena d'empreses i UTE s'han presentat al concurs, entre elles OHL, que s'encarrega del tram del Gornal i Bellvitge. Un cop enllestida la declaració d'impacte ambiental del juliol passat, que incloïa la protecció especial dels fonaments de la Sa-

grada Família i la construcció a cel obert dels dos trams inicials i final del túnel, l'Estat va convocar el concurs per fer l'obra i a l'octubre podria haver-la ja adjudicat. Un cop es designi la constructora guanyadora del projecte, l'adjudicatària pot començar a muntar la tuneladora al carrer Mallorca a tocar dels terrenys de Renfe a la Sagrera. Caldrà abans decidir el trasllat de la Torre del Fang del Clot, segons es va comprometre l'Ajuntament, i començar a foradar en direcció a Sants.

### El caos de Renfe, l'últim escull

■ **La prioritat és Rodalies:** El Centre Coordinador de l'Operació Ferroviària de Barcelona 2007 va anteposar el restabliment del servei de Rodalies a les obres del TGV quan l'esboranc de l'estació de Bellvitge de l'octubre va dilapidar la previsió d'arribada del tren a Sants. Des d'aquell dia, la prioritat del ministeri de Foment ha estat arreglar el desastre de Renfe i les constants avaries del servei. El fet que les

obres malmetessin el túnel i el servei dels FGC cap al Baix Llobregat i l'Anola va endarrerir encara més l'adjudicació, ja que ningú a Catalunya, ni el govern, hauria entès que l'Estat hagués avançat el projecte del TGV i el túnel sota l'Eixample mentre anava deixant fora de combat les infraestructures de transport quotidià catalanes. De fet, si el TGV s'ha d'esperar a la normalització de Rodalies, resulta impossible saber quan es pot adjudicar el túnel. Un pas que hauria d'alleugerir les Rodalies.

### Dos recursos als jutjats

■ **Pendents dels tribunals:** Després que Foment aprovés el projecte i es convocés un concurs públic per fer l'obra, les entitats contràries al túnel hi van presentar recursos. La plataforma veïnal l'AVE pel Litoral en reclama la paralització perquè considera que amenaça els habitatges del carrer Mallorca i Provença, i no hi ha raons clares per descartar el possible traçat pel Litoral.

El Patronat de la Sagrada Família també ha reclamat l'aturada immediata de l'obra a l'Audiència Nacional. Està pendent de la resolució del cas, però acull amb satisfacció els dubtes de Foment i del govern central. Aquesta indefinició també afegeix complexitat a la decisió judicial, ja que si l'ens ferroviari no s'atreveix a tirar endavant el túnel amb celeritat, els recursos són un argument més del PSOE per justificar l'aturada i passar la patata calenta al pròxim executiu.



## Hereu, sorprès per la "incoherència" de Zapatero en el TGV

■ **L'oposició suca pa en la debilitat de l'alcalde i els socialistes catalans**

C.S.  
BARCELONA

L'alcalde Jordi Hereu fa mesos que reclama al govern central que adjudiqui l'obra del túnel, un cop aprovat el projecte pel ministeri de Foment. Per això, s'ha mostrat "sorrès per la incoherència" que suposaria ajornar la construcció o convertir-la en negociació política. Hereu va evitar ahir admetre el menyspreu de Foment envers l'Ajuntament per la indefinició sobre el túnel, però va insistir que el projecte "és inajornable pel desenvolupament de la Sagrera, els barris del voltant i l'ampliació del servei de Rodalies. Eng hi va una part del futur de la ciutat".

L'alcalde es va posar en contacte amb Rodríguez Zapatero per insistir-li en la importància de l'adjudicació del túnel per a la ciutat i li va reclamar que no abordés la qüestió condicionat per les necessitats electorals.

Tot i la transcendència, la crida no sembla estovar



Una de les protestes contra el TGV per l'Eixample  
■ JOSEP LOSADA

la Moncloa. Aquesta debilitat concedeix munició a l'oposició municipal per sucra pa en la debilitat de l'alcalde. Tant Xavier Trias com Alberto Fernández i Jordi Portabella, dels tres partits majoritaris a l'Ajuntament i que rebutgen el traçat, van insistir en la necessitat de replantejar-lo. Trias advoca per dur el TGV pel Vallès, sense menystenir la Sagrera. Fernández confia que Rajoy guanyi les eleccions i aturi el túnel, i Portabella va proposar convocar una consulta ciutadana. ■

“La construcció del túnel està lligada a l'interès de Barcelona i és un principi irrenunciable”

Jordi Hereu  
ALCALDE DE BARCELONA (PSC)



“Zapatero intenta fer electoralisme equivocadament, mentre que l'alcalde Hereu està desaparegut”

Xavier Trias  
CIU



“D'aquí a poques setmanes un govern del PP l'ajornarà definitivament, i no per raons electorals”

Alberto Fernández  
PP



“És intolerable que l'adjudicació del túnel pugui ajornar-se fins després de les eleccions”

Imma Mayol  
ICV-EUIA



“L'Ajuntament té una posició molt tancada i si es fes una consulta s'acabaria amb el mercadeig”

Jordi Portabella  
ERC



“Si és una tàctica electoral, és positiu, i si és una estratègia per guanyar temps, també és bo”

Joan Rigol  
PATRONAT DE LA SAGRADA FAMÍLIA







#### 4. PAÍS VASCO

EL PAÍS concluye hoy la serie sobre la destrucción del litoral en el norte analizando la costa vasca. Los predadores urbanísticos han sido menos voraces en Euskadi. Los tribunales han conseguido parar, de momento, las recalificaciones masivas. Pero la presión continúa.

## Todavía a tiempo de salvar la costa

El Supremo debe decidir sobre dos proyectos urbanísticos avalados por el Gobierno vasco

A. URIONA / M. ORMAZABAL  
Bilbao / San Sebastián

En Euskadi la presión sobre el litoral crece, aunque todavía no haya operaciones urbanísticas masivas como en el Mediterráneo. Un informe del Gobierno vasco constata que la ocupación inmobiliaria del suelo se ha duplicado en las dos últimas décadas: de las 23.607 hectáreas de 1987 se ha pasado a las 47.295 en 2005. Gracias a la férrea oposición de los ecologistas, los tribunales vascos han paralizado dos proyectos en Barrika (Vizcaya) y en la reserva de la biosfera de Urdaibai, curiosamente avalados por la Diputación vizcaína y el Gobierno vasco.

Greenpeace, en su último informe sobre la destrucción de la costa sitúa la mayor presión en el litoral vasco en Vizcaya, donde hay proyectos avanzados para construir más de 2.000 vivien-

**En Barrika, de 1.400 habitantes, planean la construcción de 1.511 viviendas**

**50 nuevos chalés en Urdaibai amenazan la única reserva de la biosfera en Euskadi**

**En el enclave natural de Bakio podrían levantar 1.900 casas y un campo de golf**

das. Además, los proyectos de ordenación supramunicipales ya aprobados por el Gobierno vasco permiten la edificación en Vizcaya de cerca de 20.000 viviendas junto al mar a lo largo de los próximos ocho años, una cifra que se duplicará previsiblemente cuando se aprueben los documentos correspondientes al litoral de Guipúzcoa. La Diputación vizcaína ha minimizado esta cifra asegurando que sólo se trata de una previsión y que son los ayuntamientos los que determinarán el número de viviendas que finalmente serán edificadas.

Pero alguno ha seguido fielmente el proyecto de ordenación elaborado. Barrika, con menos de 1.400 habitantes y enclau-

vado en un privilegiado paraje a 10 kilómetros de Getxo, ha elaborado un avance urbanístico que contempla 1.511 nuevas viviendas (el plan de ordenación aprobado por el Gobierno vasco establece una horquilla de entre 622 y 1.584 pisos). Esas edificaciones supondrían multiplicar por más de cinco su población actual.

En Barrika se intenta construir desde hace 20 años en una zona protegida, a menos de 500 metros de la costa. El Tribunal Superior de Justicia del País Vasco anuló hace tres años la recalificación de 18 hectáreas para erigir 97 viviendas, 85 de ellas chalés de lujo. Pero para entonces ya estaban finalizados y habitados 14 chalés.

Ahora está pendiente el recurso presentado por la Diputación de Vizcaya y el Ayuntamiento de Barrika ante el Tribunal Supremo y, si se confirma el fallo, el municipio se enfrenta a una indemnización de varios millones de euros para los promotores de la urbanización, los dueños de los chalets construidos y los que compraron el terreno con licencia.

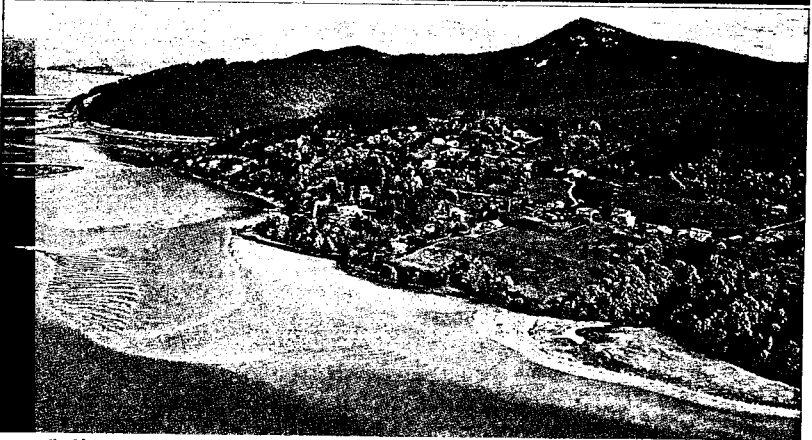
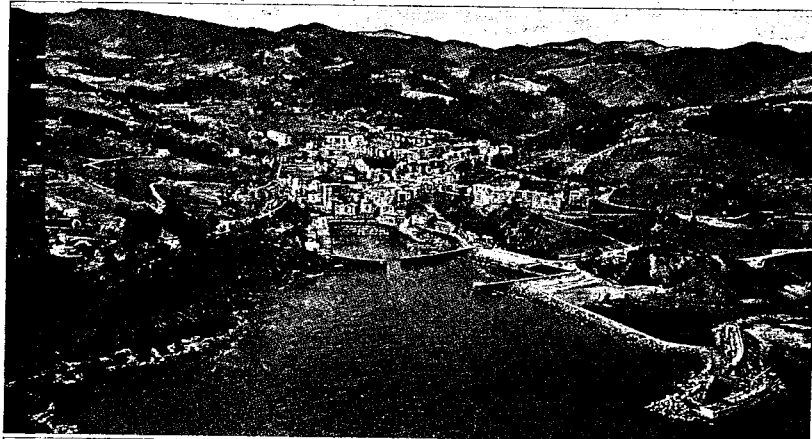
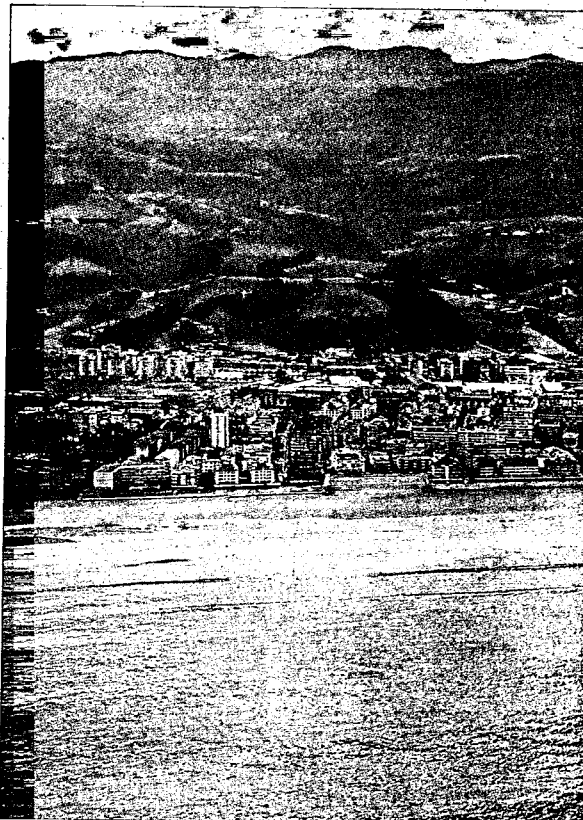
El otro asunto en los tribunales afecta a la única reserva de la biosfera de Euskadi, la de Urdaibai. En este caso fue el Gobierno vasco el que impulsó una recalificación para construir cerca de 50 chalés en una zona de 27 hectáreas en Ibarangelu, en un área sita entre las marismas y el encinar cantábrico, las dos joyas naturales de Urdaibai. El Tribunal Superior vasco la anuló al estimar que la consejería de Medio Ambiente actuó con "arbitrariedad" y de manera "incongruente" e "incoherente" con la ley de protección de la reserva. El Ejecutivo autónomo recurrió al Supremo, que todavía no se ha pronunciado, al aducir que la recalificación servía para solucionar los problemas de infraestructuras de saneamiento y de otros servicios en ese barrio.

En esta misma zona se ubica el chalet del ex lehendakari José Antonio Ardanza, que construyó un 38% más de lo autorizado, y fue multado con 25.000 euros por incumplir la ley de Urdaibai, la misma en la que aparece su firma como el entonces máximo responsable del Gobierno. Pero también está en los tribunales porque Ardanza se niega a derribar parte del tejado.

El conflicto de más calado se sitúa en Bakio, de poco más de 2.100 habitantes, donde existen planes para construir 1.900 vi-

viendas. Aquí, el proyecto más polémico incluye 436 pisos y la posible inclusión de un campo de golf a pocos metros de un biotopo (figura de protección para enclaves naturales de pequeño tamaño). En este caso, el Gobierno vasco sí ha mostrado su rechazo; hace ya seis años que solicitó la "la suspensión cautelar" de este proyecto por el impacto sobre la bahía de Bakio y la falta de datos sobre la afección del campo de golf "en un terreno de orografía accidentada". En los otros planes urbanísticos de Bakio han saltado, además, otras polémicas con empresas vinculadas al ex viceconsejero del Gobierno vasco Javier Goirigolzarri, del PNV, beneficiándose de las recalificaciones.

El mejor aliado de la costa guipuzcoana frente a las tentaciones de alterar su paisaje ha sido su propia orografía. Los relieves abruptos y recortados, la

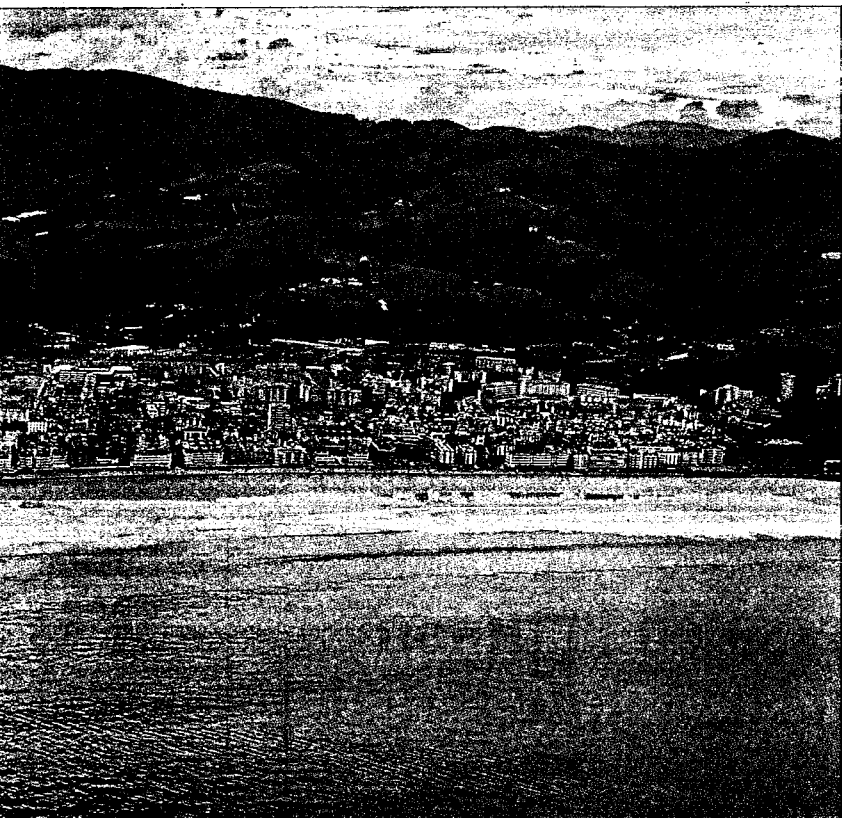


La ampliación del puerto de Mutriku (primera por arriba) ha sido criticada por los ecologistas. Abajo, zona de la reserva de la biosfera en Urdaibai, en la que el ex lehendakari Ardanza tiene un chalet con irregularidades. / P. J. P.

## La destrucción del litoral / Costa norte

ESPAÑA

La playa guipuzcoana de Zarautz ha sido una de las que más han sufrido la presión urbanística en los últimos años. Abajo, a la derecha, zona del municipio vizcaino de Barrika en la que el Tribunal Superior vasco ha anulado la recalificación de un terreno en el que ya se habían construido 14 chalés. / PRADIP J. PHANSE



dotado de otras "herramientas" legales "muy eficientes" para "proteger la costa", y cita entre otras la ley vasca de Ordenación del Territorio y el Plan Territorial de Protección del Litoral, aprobado en marzo de 2007. "Estos instrumentos ya no permitirán construir más puertos de forma unilateral y tampoco se autorizarán los planeamientos municipales sin una visión global y ambientalista del litoral", asegura la viceconsejera de Ordenación del Territorio del Gobierno vasco.

Los ecologistas encuentran varios borrones en la costa. El informe de Greenpeace advierte de que la ocupación del suelo se ha "disparado" en las dos últimas décadas en Euzkadi y sitúan cuatro "puntos negros" en la franja costera guipuzcoana: los puertos deportivos de Hondarribia y Orio, el comercial de Mutriku y el proyecto de macropuerto a mar abierto de Pasajes, aprobados antes de que se publicara el Plan Territorial de Protección del Litoral.

"Aunque la situación no es comparable con otros puntos de España, y admitiendo que la costa se ha conservado bastante bien porque tiene zonas inaccesibles, el riesgo es que se pueden cometer graves daños con los proyectos de puertos en Mutriku y Pasajes", sostiene Estela Beteta, técnico medioambiental y miembro del grupo ecologista Jaizkibel Bizirik. "El gran olvidado del litoral guipuzcoano es el mar", sentencia.

Hay una coincidencia general en que la urbanización de la primera línea de playa de Orio

encaja en la estrategia de preservar el entorno marino.

De todos los impactos que podría sufrir el litoral, el más agresivo sería el del puerto exterior de Pasajes, un proyecto de dársena a mar abierto, adosada al monte Jaizkibel —incluido en la Red Natura 2000— que está levantando muchas ampollas. Lo apoyan abiertamente los socialistas y el PNV, es reticente Euzko Alkartasuna y se oponen frontalmente Ezker Batua, Aralar y ANV. Su coste se calcula en más de 700 millones de euros y se espera ponerlo en marcha en 2020.

A pesar de que en las últimas tres décadas ha existido una tendencia por parte de la población

**El plan del litoral, aprobado en 2007, pretende frenar la presión urbanística**

**Greenpeace sitúa los 'puntos negros' del litoral en los puertos deportivos**

a asentarse en los municipios costeros, lo que se ha traducido en "una fuerte presión urbanística en la primera línea", admite Oregi, "todas las actuaciones realizadas en esta zona han sido bastante moderadas". Considera "muy alentador" que el Gobierno impulse la recuperación de la costa. "Las intenciones de

## Urbanismo salvaje en el País Vasco

| PAÍS VASCO                                 | Guipúzcoa | Vizcaya   |
|--------------------------------------------|-----------|-----------|
| Población                                  | 691.895   | 1.139.863 |
| Costa (kilómetros)                         | 92        | 154       |
| Porcentaje deslindado                      | 10%       | 71%       |
| Urbanización del primer kilómetro de costa | 20%       | 15,3%     |

**BARRIKA**

• Plan para urbanizar una zona protegida a menos de 500 metros del mar.

**BAKIO**

• Construcción en la bahía de 1.900 viviendas y campo de golf.

**URDAIBAI**

• Plan del Gobierno autonómico para construir 50 chalés en un encinar protegido. Pendiente de fallo del Supremo.

**ONDARROA**

• Construcción de 500 viviendas en la marisma de Aierri, protegida por la UE.

**HONDARRIBIA**

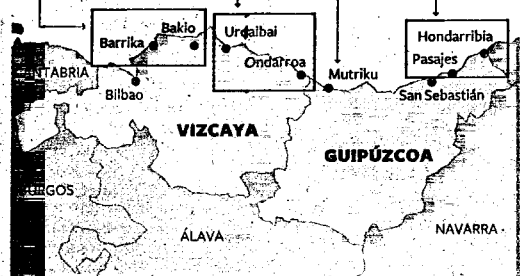
• Puerto deportivo con 200 nuevos amarres.

**PASAJES**

• Construcción del puerto exterior.

**MUTRIKU**

• Construcción de un puerto deportivo sin evaluación ambiental.

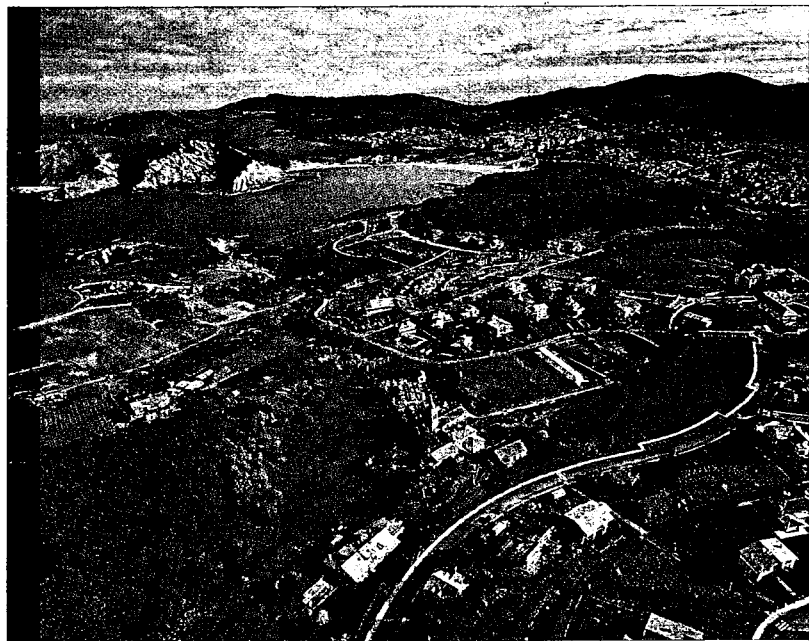


Fuentes: INE, Instituto Geográfico Nacional y elaboración propia.

EL PAÍS

línea de acantilados que forma un enorme farallón en prácticamente toda su longitud, han impedido la invasión urbanística que han conocido otras vertientes costeras de España. "La cos-

ta guipuzcoana ha crecido a un ritmo de seis viviendas anuales por cada 1.000 habitantes, cuando en otros lugares la media ha superado la veintena", afirman el arquitecto Santiago Peñalba y



el abogado Mikel Iriando, expertos en Urbanismo y redactores del planeamiento urbanístico de San Sebastián.

Una cultura del urbanismo diferente y la aplicación más cuidadosa de la ley de Costas han contribuido también a evitar la ocupación intensiva de la primera línea del litoral vasco. Ana Oregi, viceconsejera de Ordenación del Territorio del Gobierno vasco, explica que Euzkadi se ha

es una "mancha" que chirría en el plan de protección costero. Bajo el planteamiento de reordenar la zona y crear un nuevo paseo marítimo, se han construido bloques de viviendas a pie de playa que han afeado el paisaje y enfadado a los ecologistas. Del mismo modo, la ampliación del puerto pesquero de Mutriku —el actual quedará para usos deportivos—, impulsado por el Gobierno autonómico, tampoco

Narbona [ministra de Medio Ambiente] son muy interesantes, porque van en la misma línea que las del Gobierno vasco. Ahora bien, nos chocaría que ese mismo gobierno que plantea la defensa del litoral luego pudiese dar vía libre a proyectos a gran escala como el de Pasajes. No va de acuerdo con el plan de protección del litoral", concluye la viceconsejera de Ordenación del Territorio.

# Fomento mantiene el túnel del AVE y lo adjudicará cuando llegue a Sants

La comisión bilateral de hoy no pasará de un principio de acuerdo sobre Cercanías

FRANCESC ARROYO / BLANCA CIA  
Barcelona

El Ministerio de Fomento no piensa introducir variación alguna en el trazado del túnel del AVE por Barcelona. Para ello debería haber "consenso" entre las tres administraciones (central, autonómica y local). Y es evidente que lo que hay es acuerdo para que el túnel discorra entre Sants y la Sagrera por el trazado pactado: por las calles de Provença y Mallorca, junto al templo de la Sagrada Familia. Lo que no hará el ministerio es adjudicar el túnel antes de que el AVE llegue a Sants. "Seguimos con el mismo criterio: primer seguridad, luego Cercanías y por fin el AVE. Cuando éste llegue a Barcelona abordaremos la adjudicación. Pero no hay cambios en el trazado", aseguró ayer un portavoz de Fomento. La ministra declinó comentar la noticia y pidió que lo haga "quien se la ha inventado", sin precisar si el dardo iba contra el medio o contra la fuente, presumiblemente un compañero de Gobierno.

Ayer, los trenes produjeron fuertes tensiones en Barcelona. Por una parte estaba las declaraciones de José Luis Rodríguez Zapatero a la cadena SER, donde dijo que el traspaso de Cercanías se cerraría hoy. Por otra, la publicación por *El Periódico de Catalunya* de una información según la cual Fomento no adjudicaría el túnel del AVE hasta después de las elecciones. El Gobierno catalán reaccionó con esperanza a las declaraciones de Zapatero y con incredulidad respecto a la noticia

sobre el túnel. "No hemos hecho nada porque creemos que no es cierto el aplazamiento", afirmaron con la misma frase tanto el Departamento de Política Territorial como el de Presidencia.

El Ayuntamiento de Barcelona si creyó en el aplazamiento, y el alcalde, Jordi Hereu, y el teniente de alcalde Ramón García Bragado convocaron con urgencia una conferencia de prensa. Luego anularon la presencia del alcalde y más tarde volvieron a rectificar. Hereu y García Bragado mostraron su desconcierto ante la situación y reconocieron que la comunicación con Fomento no funciona. Casi todas sus declaraciones empezaron con un condicional, "si esto es así", sin

atreverse ni a creerlo ni a negarlo.

"Si ocurre algo así, supondría una decisión que va en contra de la ciudad de Barcelona y, en consecuencia, del propio alcalde", dijo Hereu. El PSC de Barcelona aprobó ayer una resolución de apoyo a Hereu. En ella pide a Zapatero que dé las instrucciones necesarias para que se adjudique de inmediato las obras del túnel.

Fuentes municipales explicaron que cuando preguntan en las reuniones del centro de coordinación de las obras del AVE, la respuesta es "pelotas fuera". Hereu tuvo ayer el apoyo de su su socio de gobierno, Imma Mayol (ICV-EUIA), pero la oposición insistió

en que el alcalde se encuentra demasiadas veces fuera de juego.

Mientras, la esperanza se abría paso respecto al traspaso de Cercanías, debido a las declaraciones, deliberadamente ambiguas, de Zapatero. Pese a ello, la reunión preparatoria de la comisión bilateral que se celebra hoy se cerró sin nada. Hoy podría haber "un principio de acuerdo" que desencallase el asunto, aunque el traspaso efectivo "de empresas con una gestión tan compleja" podría demorarse incluso un año y medio, según afirmó el portavoz adjunto del grupo parlamentario socialista en el Parlamento, Joan Ferran, quien coincidió con lo que dijeron diversos miembros del Gobierno catalán.

## El tripartito exhibe unidad y ERC aparca sus reivindicaciones

M. NOGUER / J. FOGUET, Barcelona

La actualización del pacto de gobierno de la Entesa que Esquerra Republicana ha venido reivindicando desde las pasadas Navidades quedó ayer aparca de forma indefinida. Los tres grupos del tripartito se reunieron para hacer balance del primer año de gobierno sin que los republicanos pusieran encima de la mesa sus reivindicaciones para modificar el pacto firmado hace 13 meses. Todo acabó con una fotografía de los tres socios

exhibiendo unidad frente a Convergència i Unió y sus insinuaciones de que el tripartito tiene los días contados si los votos nacionalistas son necesarios para que José Luis Rodríguez Zapatero repita como presidente.

"El Gobierno ya actualiza permanentemente sus políticas", dijo el republicano Xavier Vendrell al ser preguntado por sus aspiraciones de "actualizar" el pacto de gobierno. Los republicanos se limitaron a pedir "la máxima cohesión posible" al Ejecutivo y a velar de forma especial por la

nueva financiación de Cataluña y por traspasos como el de Cercanías. Fuentes del PSC y de Iniciativa-Esquerda Unida interpretaron la actitud de ERC como un paso hacia la prudencia después de varias semanas en las que los republicanos se han dedicado a pedir cambios en el programa de gobierno para contentar a los sectores de su militancia más críticos con el acuerdo de la Entesa. "ERC quería la fotografía de la reunión y ya la ha conseguido", explicaron fuentes del tripartito.



ULTIMA UNA INVERSIÓN CON CARÁCTER ESTABLE Y A LARGO PLAZO

# La familia Cosmen negocia la compra de un 5% de la inmobiliaria Realia

La saga de empresarios asturiana da un sólido respaldo a la sociedad controlada por Caja Madrid y FCC, que también ha dado entrada a la inmobiliaria Lualca. El importe de la operación ascenderá a cerca de 90 millones.

J. SÁNCHEZ RAMADE / MORÁN, 10/11/07

La familia Cosmen, fundadora del grupo Alsa, ultima la adquisición de un 5% del capital de la inmobiliaria Realia, controlada por Caja Madrid y FCC, en una operación que ascenderá a cerca de 90 millones de euros y que supone un sólido espaldarazo a la política de la compañía, una de las menos expuestas al batacazo bursátil sufrido por el sector inmobiliario español.

La operación, que se formalizará en las próximas fechas, sucede a la compra de otro paquete representativo del 5,02% del capital de Realia por parte de la inmobiliaria Lualca, controlada por el empresario Luis Canales Burguillo y anunciada ayer.

## Los fundadores de Alsa no buscan la entrada en el órgano de gobierno de la inmobiliaria

Este paquete accionarial fue adquirido en diversas compras en el mercado por un importe medio de 88,3 millones de euros.

### Carácter estable

La entrada de los Cosmen en el accionariado de Realia se realizará, probablemente, a través de la sociedad instrumental Interprovincial. Según las fuentes consultadas, esta operación supone "una inversión con carácter estable y a largo plazo" y, en principio, los empresarios asturianos no persiguen, con ella, la entrada en el consejo de administración de la sociedad.

De esta forma, los Cosmen se convierten en el cuarto inversor en adquirir un paquete significativo de Realia desde su salida a bolsa en junio de 2007. El pasado mes de sep-

## Ventas consecutivas

■ Desde junio de 2007, Realia ha dado entrada a una larga serie de inversores en su propio capital, y en el de su participada francesa SIIC de París. Caja Madrid y FCC controlan la inmobiliaria española a través de un holding que agrupa el 51% del capital.

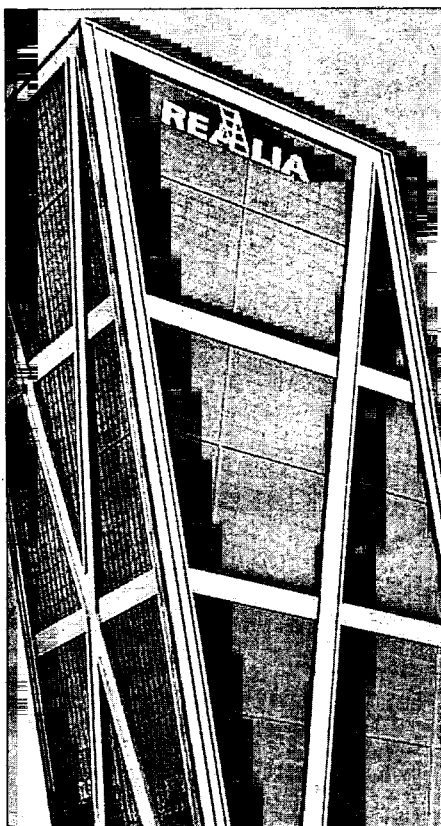
■ Prasa, Sánchez Ramade y la inmobiliaria Lualca ha adquirido sendos paquetes accionariales del 5% por 90 millones de euros, respectivamente. La familia Cosmen negocia una operación similar. Su inversión tiene carácter estable y no prevé la entrada en el consejo.

■ Por otro lado, Realia ha vendido también varios paquetes del 5% de su filial patrimonialista gala. En concreto, al grupo Cerquia, a la sociedad Marloñ y a la empresa Mil Doscientos Uno.

■ Actualmente, Realia cuenta con un 78% del capital de SIIC de París y debe rebajar su participación por debajo del 60% antes de finales de 2008 para beneficiarse de las ventajas fiscales que otorga la legislación francesa.

tiembre, el grupo Sánchez Ramade adquirió por 90 millones de euros un 5% de la sociedad, operación que repetiría, un mes después, la inmobiliaria Prasa. El 5% del capital de Realia está controlado por el holding conformado por Caja Madrid y FCC, sus accionistas de referencia.

Realia ha protagonizado recientemente otras operaciones similares de venta de paquetes accionariales, en este caso en el capital de su filial



Sede de Realia en Madrid. / Rafa Martín

patrimonial francesa SIIC de París. La compañía vendió el 3 de enero el 5% de SIIC a Garber Investment, perteneciente al grupo Cerquia, vinculado al empresario Carlos Cercadillo, por 37,5 millones de euros.

Esta fue la tercera operación de similares características realizada en SIIC por la compañía inmobiliaria controlada por el grupo constructor de Esther Koplowitz y la entidad que preside Mi-

guel Blesa en 2007. El pasado mes de junio vendió otro 5% a la sociedad Marloñ y en noviembre un nuevo 5,02% a Dos Mil Doscientos Uno (familia Fradera). La desinversión realizada por Realia en SIIC se enmarca, no obstante, en la necesidad de rebajar su participación a menos del 60% antes del 31 de diciembre de 2008 para aprovechar las ventajas fiscales francesas de las Sociedades Cotizadas de Inversión Inmobiliaria

(SIIC), ajustándose así a la nueva normativa francesa.

### Diversificación

Con esta nueva inversión, la familia Cosmen potencia la estrategia de diversificación, tras la venta de Alsa a National Express en 2005. El grupo británico pagó 381 millones de euros a la familia Cosmen en 2005 para hacerse con el control de Alsa; de los cuales, 271 millones se abonaron en metálico y el resto, a través de una emisión de 13,5 millones de acciones, que convirtieron al grupo familiar en los primeros accionistas industriales del grupo británico con un 9,9% del capital.

Actualmente, los Cosmen ya controlan algo más del 15%

## La inmobiliaria ya dio entrada en su capital al grupo Prasa y a Sánchez Ramade, ambos con un 5%

del grupo británico que, el año pasado, compró a ACS Continental Auto por más de 700 millones de euros. Los Cosmen movilizaron muy pronto las pluvias por la operación de Alsa.

Ese mismo año, los Cosmen adquirieron el 14,1% de AC Hotels que tenía la firma de capital riesgo 3i, por 45 millones de euros. Los empresarios asturianos y el presidente de AC, Antonio Catalán, mantienen desde hace tiempo una estrecha relación, ya que han desarrollado negocios inmobiliarios conjuntamente. Dentro de esta carrera por la diversificación, los Cosmen cerraron en 2006 la compra del 10% del capital social de la empresa asturiana de electrónica Temper.

Pág. 2 LALLAVE

## La empresa se salva de la debacle del ladrillo en la bolsa

Realia, la inmobiliaria controlada por FCC y Caja Madrid, se convirtió en el nuevo inquilino inmobiliario de la bolsa el pasado 6 de junio desafiando los malos augurios que ya se cernían sobre el sector. Pese a que muchos analistas recomendaron a los dos socios de referencia de la empresa que suspendieran su salto al parque hasta que las turbulentas aguas del sector se calmaran, la constructora y la entidad financiera siguieron adelante seguros de que su participada tenía un negocio lo suficientemente sólido como para capear cualquier temporal. Eso sí, se vieron obligados a fijar el precio de la OPV por debajo del inicialmente previsto. Los resultados les han dado la razón. Realia está entre las inmobiliarias que han sabido mantener mejor el tipo en bolsa: sus acciones han caído un 6% desde los 6,5 euros del precio de colocación y pese a la huida masiva de los inversores de este sector, que ha provocado descabros bursátiles como el de Colonial, que ha caído un 50% desde diciembre. A diferencia de sus rivales, Realia está poco endeudada ya que se mantuvo al margen de las grandes operaciones corporativas. Además, la empresa apuesta por potenciar su negocio de compraventa y alquiler de inmuebles, cuyos ingresos son muy estables y no están expuestos a los vaivenes de los ciclos de la vivienda. La compañía facturó 817,37 millones el año pasado: el 79% por la promoción de viviendas y la gestión de suelo y el 19,3% restante por el negocio patrimonial que, sin embargo, tiene un peso del 47% en su valor de activos, que asciende a 6.386 millones de euros. Realia, que se creó en junio de 2000 fruto de la integración de las divisiones inmobiliarias de FCC y Caja Madrid, tiene como gran objetivo que su cartera patrimonial represente el 55% de sus activos en 2009.

TEMA DEL DIA Pàgines 2 a 5

# Les infraestructures ferroviàries

MOVIMENTS EN LA RECTA FINAL DE LA LEGISLATURA

## Hereu abanderarà una ofensiva perquè s'adjudiqui el túnel de l'AVE

|| L'alcalde reivindica la transcendència del projecte || PSC i ICV li mostren suport i Álvarez diu que  
|| i reclama a Zapatero que no aparqui la decisió || les tres administracions han de consensuar l'obra



ALBERT BERTAN

“

## SENSE MARXA ENRERE

«L'actual recorregut de l'AVE pel centre de Barcelona és per a nosaltres un principi inqüestionable»

## EL FUTUR DE BCN

«Si el traçat es canvia una altra vegada estarem davant una incoherència que aniria contra la ciutat i contra el seu alcalde»

## LES ELECCIONS

«L'adjudicació no és ajornable i no pot estar subjecta a conjuntures o negociacions polítiques en clau electoral»

Hereu es dirigeix als periodistes a l'ajuntament, ahir.

MANUEL VILASERO / MADRID  
ALBERT OLLÉS / BARCELONA

La revelació que el Govern central pretén aparcar l'adjudicació del túnel de l'AVE de Barcelona fins després del 9-M avançada per EL PERIÓDICO ahir ha causat un autèntic terratrèmol polític. L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, en el seu primer xoc públic amb el president del Govern central des que va accedir al càrrec, va qualificar de «principi irrenunciable» per a la ciutat el traçat pel centre i li va exigir que desencallís les obres d'una vegada. Li van donar suport els socis d'ICV-EUIA, la federació de Barcelona del PSC i la Generalitat, però de Madrid no van arribar respostes concretes, sinó les mateixes vaguetats de les últimes setmanes, amanides per una nova sortida de to de la ministra de Foment.

En la conferència de premsa més multitudinària d'aquest mandat, Hereu no va amagar que en l'envit també s'hi juga la seva credibilitat. «Si el traçat es canvia una altra vegada estariem davant una incoherència que aniria contra Barcelona i contra el seu alcalde», va alertar a

l'abordar la hipòtesi més desfavorable. A saber, que Zapatero caigui en la temptació d'admetre el recorregut pel Vallès per aconseguir els vots per a la seva investidura.

«Apel·lo al president perquè desencalli aquest tema», va afegir, en una actitud inèdita que evidència fins a quin punt està en joc el futur de la ciutat —de les comunicacions i infraestructures i de la transformació urbana— i del mateix alcalde. Hereu va evitar criticar Zapatero de forma directa i es va mostrar «convençut» que aquest prendrà «les decisions adequades», però li va recordar que l'adjudicació «no és ajornable» i que no pot estar subjecta a «conjuntures o negociacions en clau electoral».

PROJECTE CENTRAL / L'alcalde va argumentar la defensa del que va recordar que és «un projecte central» del seu programa electoral «i del govern municipal», en tres aspectes. Per una part, la necessitat d'obrir un tercer túnel sota la ciutat que doblis la capacitat de la xarxa Rodalies i millori la de distància mitjana.

En segon lloc, per no hipotecar la



VIDEOCONT

►► D'esquerra a dreta, Álvarez, Morán i el periodista de TV-3 Josep Capella comenten la notícia publicada ahir per EL PERIÓDICO.

transformació urbanística, econòmica i social prevista al nord de la ciutat, vinculada a una gran estació a la Sagrera. I per acabar, pel que ell va qualificar com una «qüestió de coherència». «Una vegada les obres s'han licitat i s'han complert la resta

de tràmits, inclòs l'estudi de l'impacte ambiental, un pla d'aquestes dimensions no es pot frenar», conclou.

La segona tinenta d'alcalde i líder d'ICV-EUIA a l'ajuntament, Imma Mayol, va recollir l'alcalde amb un comunicat en què va considerar «in-

tolerable» demorar l'adjudicació del túnel per «interessos i taticisme electoral». «Ni Barcelona ni el govern municipal —format pel PSC i Iniciativa— s'ho mereixen», va assegurar.

La federació barcelonina del PSC no va fallar tampoc a Hereu i va aprovar per unanimitat una resolució de suport a la seva posició de «defensa clara i explícita en favor de l'adjudicació de les obres». També van al·ludir a Zapatero al demanar-li que entengui «les necessitats de Barcelona» i doni «les ordres que corresponguin» per solucionar la qüestió.

En contrast amb la claredat d'aquestes preses de posició, amb les respostes de membres de l'Executiu es podria confeccionar una antologia de l'ambigüitat. No hi va haver ni una sola explicació sobre el retard i ni una sola referència a les bondats del traçat glossades per l'alcalde. Al matí, la principal responsable, la ministra Magdalena Álvarez, es va limitar a assenyalar, amb aire esquerp, que el que s'havia publicat era «mentida» i que la pregunta s'havia de dirigir a qui s'ho havia inventat, sense admetre més qüestions.

Álvarez abandonava en aquell

les opinions



IMMA MAYOL  
LÍDER MUNICIPAL D'ICV

«És irresponsable jugar amb un traçat que va ser consensuat en el seu moment entre les administracions»



XAVIER TRIAS  
LÍDER MUNICIPAL DE CIU

«Això no pot ser un joc de tàctiques, perquè Zapatero i Montilla fan que l'alcalde desaparegui»



JORDI PORTABELLA  
LÍDER MUNICIPAL D'ERC

«El traçat de l'AVE necessita consens i no imposicions, tal com ha passat aquests últims anys»



ALBERTO FERNÁNDEZ  
LÍDER MUNICIPAL DEL PP

«D'aquí a poques setmanes, un Govern del PP l'ajornarà de manera definitiva i per convicció»



MAGDALENA ÁLVAREZ  
MINISTRA DE FOMENT

«Adjudicarem l'obra en el moment que ho considerem oportú. No s'ha pres la decisió d'aparcar res»



JOAQUIM NADAL  
CONSELLER DE PTOIP

«Si s'acaben les obres de Ferrocarrils i l'AVE al febrer, ja hi haurà condicions per adjudicar el túnel»

moment un acte protagonitzat pel president del Govern central a Madrid i es dirigia a Conca on, ja més assossegada, va assegurar que el ministeri no ha pres cap decisió d'aparcament amb relació al túnel de la Sagrera, però va eludir comentar quan es portarà a terme un tràmit que manté paralitzat des del 25 d'octubre passat. «Quan ho considerem oportú, adjudicarem les obres», va concloure.

També va afegir una frase inquietant: «el túnel de la Sagrera és una part més de l'alta velocitat que ha de ser consensuada amb la Generalitat i l'ajuntament», que va ser immediatament resposta pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal. «El consens ja existeix, li va rectificar.

**PRIMER, RODALIES /** L'únic que va aportar una mica de llum va ser el secretari d'Estat d'Infraestructures, Víctor Morán, va mostrar la seva llista de prioritats. «Primer, Rodalies; després, l'AVE, i després ja en parlarem», va explicar. Segons aquest programa de treball, si l'AVE arriba a Barcelona a finals de febrer, només hi haurà temps de «parlar» en la recta final de la campanya electoral, un moment en què procedir a una adjudicació de caire polític sembla gairebé inviable.

Des de la Generalitat, immersos en diferents fronts negociadors amb el Govern que fins avui no havien fructificat «el traspass de Rodalies, per exemple», es va estirar amb timidesa la corda. El Govern va recordar que la seva posició «a favor que el túnel es construeixi i no s'acumulin endarreriments és inamovible».

ESCASSETAT DE DATES PER ASSIGNAR LES OBRES

# Adif esgota les possibilitats d'aprovar la galeria abans del 9-M

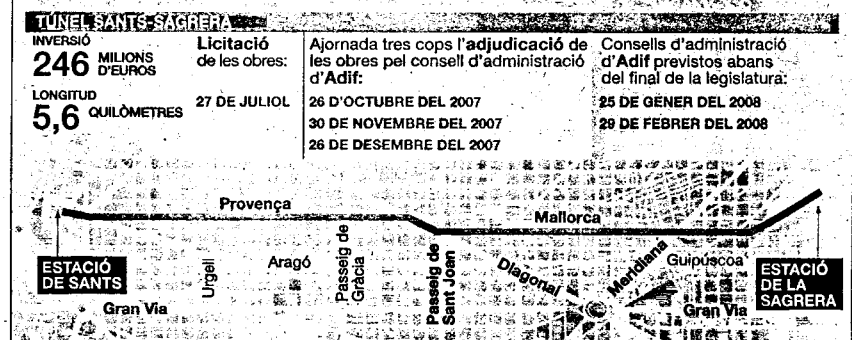
## Només queden 2 reunions ordinàries de l'ens ferroviari per adjudicar el projecte

CRISTINA BUESA  
BARCELONA

Només queden dues possibilitats. La reunió del gener i la reunió del febrer. Cada últim divendres de mes, el consell d'administració de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) es troba per aprovar els projectes, licitar i adjudicar les obres ferroviàries de tot Espanya. Des del 27 de juliol passat, els treballs del nou túnel de l'alta velocitat entre Sants i la Sagrera estan únicament pendents d'aquest vistiplau definitiu. Les excuses sobre l'oportunitat d'una decisió controvertida han boicotejat ja en tres ocasions el tràmit i amenacen de repetir-se.

La galeria de 5,6 quilòmetres per sota dels carrers de Provença, Diagonal i Mallorca preveu una inversió de 246 milions d'euros. Igual que la resta dels trams de la línia Madrid-Barcelona-frontera francesa, ha anat complint els diferents estats administratius pautats pel Ministeri de Foment. No obstant, a dia d'avui, té el dubtós honor de ser l'únic projecte de tot el recorregut que encara no ha estat adjudicat. I no serà perquè

## EL CALENDARI DE L'AVE PER BARCELONA



li hagin faltat novies. Tot i tractar-se d'uns treballs que comporten un cert risc a l'hora de passar pel costat del temple de la Sagrada Família, mitja dotzena de les principals constructors espanyoles van presentar les seves ofertes per encarregar-se de les obres, tal com es va revelar després de l'obertura de les pliques, el 25 d'agost.

**AUTOIMPOSICIÓ MINISTERIAL /** Però ni amb projecte licitat i empreses disposades entre les quals escollir no hi ha hagut manera que Adif, amb el beneplacit de Foment, donés el si de

finitiu. En la primera oportunitat que va tenir, el 26 d'octubre, el consell d'administració va eliminar aquest punt de l'ordre del dia en l'últim moment. La veritat és que aquells dies la situació a Rodalies no era gaire favorable. La sèrie d'incidents per les obres de l'AVE entre Bellvitge i Sants havia culminat amb la interrupció de la C-2 sud, la C-10 i part de la C-7, a més dels Ferrocarrils i els trens de mitjana i llarga distància. El ministeri es va escudar en el fet que preferia solucionar aquell problema i, una vegada normalitzat el servei, al final adjudicar el túnel.

Va ser una autoimposició que, durant aquests mesos, no han comparat ni Generalitat ni ajuntament que, en funció del moment, han aixecat més o menys la veu per criticar la decisió. Des d'aleshores, esgrimint pretextos paral·lels com que la prioritat és que l'alta velocitat entri a la capital catalana, han anat passant les reunions ordinàries del 30 de novembre i del 26 de desembre sense cap novetat. I en aquest moment només queden les del mes de gener i febrer o que, per sorpresa, se'n convoqui una d'extraordinària abans del 9-M.

## SACYR / EIFFAGE

## Los sindicatos rechazan las últimas decisiones de Jean François Roverato

■ Los sindicatos de Eiffage, la constructora gala en la que Sacyr es el primer accionista con el 33,3% del capital, han decidido dar la espalda a las últimas decisiones adoptadas por el presidente Jean François Roverato. En un comunicado, consideran "ilegítimo e inquietante" la vuelta de antiguos dirigentes que estaban retirados y la sospechosa salida del ex primer ejecutivo Benoit Heitz. Por otro lado, el consejo de administración de Itinere ha constituido una comisión ejecutiva del consejo y un comité de nombramientos y retribuciones que se unen a la comisión de auditoría que ya estaba operativa. El consejo ha aprobado también un nuevo código de conducta de la filial de Sacyr.

## SILVER LAKE

## Calpers entra en el capital

■ El fondo de pensiones de los empleados públicos de California ha adquirido el 9,9% de la gestora de fondos de capital riesgo Silver Lake, en la que podría ser la mayor inyección de capital realizada por un inversor en una firma de este tipo en Estados Unidos. Calpers quiere contar con un puesto en el consejo de administración.

## AGBAR

## Rosell y Mercader acuden a la opa

■ El presidente de Agbar, Jordi Mercader, y los consejeros Juan Rosell y Enrique Corominas acudirán a la opa que Suez y Critería han lanzado sobre la compañía. Mercader venderá 404 acciones, Corominas 500 y Rosell 5.100. Citigroup y UBS han asesorado al consejo y consideran adecuado el precio de 27,65 euros por acción.

## FCC

## Enlace ferroviario al nuevo aeropuerto de Berlín por 63,6 millones

■ El grupo constructor y de servicios FCC, a través de su filial austriaca Alpine, ha ganado el contrato de 63,6 millones de euros para la construcción del nuevo enlace ferroviario al aeropuerto internacional de Berlín-Brandeburgo. Este enlace, que Alpine ejecutará en colaboración con la compañía alemana GSB, servirá para crear nuevas comunicaciones para el tráfico regional y de larga distancia hacia el sur de Berlín. FCC también se ha adjudicado el contrato de construcción de la variante este o ramal de mercancías de la línea de Alta Velocidad Madrid-Valladolid en la capital vallisoletana por un importe de 108,24 millones de euros.

INYECCIÓN DE NUEVOS FONDOS ANTE LA RALENTIZACIÓN DEL SECTOR

# Aisa vende activos para capear la crisis

La inmobiliaria catalana, que cuenta entre sus socios a Nozar, con casi un 6%, ha batido récords de precios en el centro de Barcelona al deshacerse de parte de un edificio de Paseo de Gracia. El grupo inversor Nergosa ha pagado 52 millones de euros.

PILAR RIAÑO, Barcelona

La inmobiliaria Aisa comienza a desprenderse de algunos de sus activos a lo grande. La compañía ha logrado batir el récord del precio del metro cuadrado de la superficie comercial de Barcelona. Aisa, que hasta hace unos meses negociaba su fusión con Astroc, ha vendido al grupo inversor español Nergosa las tres plantas comerciales del número 30 del barcelonés Paseo de Gracia. El montante de la operación ha ascendido a 52 millones de euros y el precio del metro cuadrado se ha situado en 26.000 euros, una cifra que supera los 20.000 euros pagados en 2007 en Portal del Ángel, la calle más cara de Barcelona.

El número 30 de Paseo de Gracia es propiedad de Aisa desde el año pasado, cuando Enric Masó -ex alcalde de Barcelona- lo aportó como activo al incorporarse en el capital de la inmobiliaria. El inmueble llevaba varios meses en venta y Aisa pretendía



Aisa posee el número 30 de Paseo de Gracia, la segunda calle más cara de Barcelona, desde 2007. / E.Ramón.

do aseguran que el resto del edificio sigue en venta.

Esta operación ha inyectado nuevos fondos en la compañía, que, según uno de sus accionistas, está padeciendo la ralentización de la venta de pisos como el resto del

sector. Aisa cerró ayer en bolsa a 3,6 euros, un 6,01% menos que la sesión anterior. La capitalización se sitúa en 107 millones de euros.

La inmobiliaria ha crecido rápido acompañada por la bonanza del sector. El desa-

rollo de Aisa comenzó a mediados de 2005, cuando Genís Marfà -actual presidente- y Juan Peña -hoy desvinculado del grupo- se hicieron con la mayoría del capital tras lanzar una opa sobre la empresa, entonces controla-

## Dos años rápidos

■ El desarrollo de Aisa comenzó a mediados de 2005, cuando Genís Marfà y Juan Peña lanzaron una opa sobre el grupo, controlado por Agrupació Mútua en un 78%.

■ En un año, la empresa pasó de facturar menos de un millón de euros a registrar una cifra de negocio de 119 millones de euros al cierre de 2006.

■ El endeudamiento de la compañía también se ha disparado. La deuda bancaria del grupo ascendió a 424 millones a 30 de junio.

de corros y ha reestructurado totalmente su accionariado con la incorporación de socios de referencia. El endeudamiento de la empresa también se ha disparado. Con un patrimonio neto de 38 millones a 30 de junio, la deuda bancaria del grupo ascendió a 424 millones de euros.

## La fusión continúa

El pasado julio, la inmobiliaria catalana inició los trámites para fusionarse con Astroc para crear la quinta promotora española. Las negociaciones se enfriaron progresivamente hasta que, a finales de 2007, se rompieron. En ese momento, Aisa encontró un nuevo aliado: la casi desconocida constructora Hemeretik, que facturó 204 millones de euros en 2006. Fuentes de Hemeretik han explicado que las negociaciones continúan, aunque están en una fase inicial.

Pág. 2. LALLAVE

La empresa ha crecido rápido durante el último año y ahora acusa la caída de la demanda

deshacerse de él al completo. Sin embargo, la oferta que ha recibido por las plantas comerciales -que suman 2.000 metros cuadrados- supera las que se habían hecho por todo el edificio.

Aisa, especializada en promoción residencial y plataformas logísticas, mantiene en propiedad las cinco plantas restantes del edificio, que suman 3.500 metros cuadrados y están destinadas a oficinas. Aunque fuentes de la empresa explican que su intención es rehabilitarlas -a través de la filial Proyectos y Obras Levante-, en el merca-

*El presidente y primer accionista de Aisa, Genís Marfà, reestructuró el capital de la empresa el año pasado y, como le ha sucedido a Habitat, los nuevos socios no están de acuerdo ahora con la evolución del negocio.*

## Los accionistas se revuelven

Escribe P.R.D.

**Igual que le ha sucedido a Bruno Figueras en Habitat,** la gestión de Genís Marfà también ha despertado críticas entre sus accionistas. Tras hacerse con la mayoría de Aisa junto a su antiguo socio Juan Peña, Marfà comenzó a captar socios para impulsar el desarrollo de la inmobiliaria. El pasado verano comenzó a gestarse una corriente divergente de los accionistas minoritarios respecto a la gestión del equipo directivo. El detonante de las quejas fue el inicio de las conversaciones para alcanzar un acuerdo de fusión con Astroc y los malos resul-

tados presentados por la inmobiliaria fundada por Enrique Bañuelos. Ahora, los accionistas denuncian "falta de información sobre el negocio" desde mediados del año pasado. Fuentes del capital de Aisa explican que "la opinión generalizada entre los socios es que la inversión ha sido un fiasco", mientras otros aseguran que "Marfà tiene problemas con algunos accionistas desde hace meses". Además de la mala marcha del negocio, otro de los motivos de enfrentamiento ha sido la entrada de algunos socios en el consejo de administración. La posi-

ción de los socios de Aisa no es, de momento, tan radical como la de los de Habitat, entre los que figuran las familias Andic y Rodés, el abogado Emilio Cuatrecasas y Dolores Ortega. Los minoritarios de Habitat tienen previsto hacer pública la próxima semana cuál será su posición en el futuro de la inmobiliaria de Figueras, que pretende cerrar un acuerdo con la banca acreedora este mismo mes. Entre los primeros que se unieron al proyecto de Aisa figuran Enric Masó, ex alcalde de Barcelona y empresario -con un 13,52%- y la sociedad Good Sabana

(7%), entre cuyos socios figuran Albert Costafreda, ex dueño de Panrico, y José Martínez-Rovira, vicepresidente de Media Planning. El pasado febrero, Nozar gastó 42,6 millones para tomar cerca del 6% de Aisa y, aunque su voluntad inicial era ampliar esta participación, finalmente no ha sido así. A estos tres nuevos socios se sumaron más tarde los hermanos Pablo, Juan y Miguel Rumeu -miembros de una de las familias expropiatorias de Uniland, con el 6%- y el grupo industrial Mestre. Marfà controla el 27,91% del grupo.