



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 14-2-08

Elaborat per  **CatPress**

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

TRANSPORTS

El TGV unirà Barcelona amb Madrid disset cops cada dia

■ Renfe intenta competir amb el pont aeri amb un bitllet que oscil·larà entre 40 i 245 euros ■ El viatge passarà a durar un mínim de dues hores i 38 minuts

Quim Torrent
BARCELONA

Entre 40 i 245 euros. Aquesta és l'escala de preus dels diferents bitllets que Renfe posa a disposició dels usuaris de la línia de TGV Madrid-Barcelona a partir d'avui. La companyia ferroviària ha previst un total de 17 circulacions diàries en cadascun dels sentits entre les dues ciutats. Set dels viatges amb origen a Barcelona seran directes entre Sants i l'estació d'Atocha, un menys que els que tinguin origen a Madrid. Els bitllets es podran comprar ja avui a la pàgina web de Renfe o a les taquilles de Sants.

El servei directes entre les dues ciutats, que passaran a anomenar-se AVE+, estan dissenyats per competir directament amb el pont aeri. El temps de trajecte d'aquests viatges durarà entre les dues hores i 38 minuts i les dues hores i 43 minuts. De fet, Renfe ha creat una tarifa anomenada Puente AVE que consisteix en un bitllet obert, que serà vàlid per utilitzar qualsevol tren durant un any. A banda de competir amb preu i temps, Renfe vol

Lleida demana abonaments

Les institucions lleidatanes, tot i la satisfacció per l'arribada del TGV a Barcelona, mantenen la reivindicació d'abonaments i trens llançadors amb la capital catalana per augmentar les freqüències i reduir els preus del bitllet, encara que els combois vagin a una velocitat inferior. La Paeria, la Diputació, la Cambra de Comerç i organitzacions de consumidors reclamen des de fa mesos aquestes millores per equiparar les tarifes amb les que s'apliquen en d'altres trams de l'alta velocitat.

Renfe, per la seva banda, va tornar a donar allargues a aquesta demanda. El seu president va assegurar que la companyia ho està estudiant, però que "no hi haurà serveis regionals fins d'aquí a un parell de mesos". En tot cas, Salgueiro va explicar que els serveis Avant, amb trens que circulen a 250 km/h, faran el recorregut entre Saragossa i Barcelona, amb parades a Lleida i Tarragona. L'obertura del tram fins a Barcelona no suposarà cap retallada en el nombre de trens a Tarragona.

competir amb qualitat ja que el taller Ferran Adrià serà el responsable d'elaborar els menús per a la classe club i la preferent.

Tarifes 'low cost'

A banda d'aquest bitllet amb l'ull posat en el pont aeri d'Iberia, Renfe ha dissenyat unes tarifes agafant com a referent les companyies d'aviació low cost. En aquest sentit hi ha dos bitllets amb descomptes interessants. La tarifa Estrella permetrà als clients de

Renfe obtenir descomptes d'un 40% sempre que la compra es realitzi set dies abans del viatge com a mínim. Aquest bitllet, que es podrà cancel·lar pagant el 30% del valor, només permetrà viatjar amb classe turista o preferent.

L'altra sistema low cost és la compra de bitllets a través de la web de Renfe amb quinze dies d'antelació. La companyia assegurarà que amb aquest sistema els usuaris es poden estalviar fins a un 60% del preu

del bitllet, només en classe turista. Els descomptes es realitzaran en funció de les places que quedin lliures a cada tren.

Trens a Màlaga i Sevilla
Segons van explicar fonts de Renfe, la companyia calcula esgarrapar en els pròxims mesos un 40% dels viatges entre Madrid i Barcelona que actualment es fan amb avió. Precisament les tres companyies aèries que tenen gairebé el 100% del mercat, Iberia, Spanair i

Air Europa, estan a l'expectativa de la repercussió que tingui l'estrena del TGV per modificar el nombre de viatges i abaixar les seves tarifes. Les tres companyies, amb vols entre 40 i 200 euros, consideren que els seus preus són competitius. En funció de com vagi el mercat, Renfe disposa d'una flota de trens per augmentar l'oferta a 25 trens per sentit diaris a curt termini.

L'obertura comercial del tram entre Tarragona i

Barcelona també permetrà la creació de viatges entre Barcelona i Sevilla o Màlaga. Aquests viatges, que s'aturaran a totes les estacions intermèdies (Lleida, Tarragona, Saragossa, Calatayud, Guadalajara, Madrid, Ciudad Real, Puertollano i Còrdova) i duraran unes sis hores i mitja. Es preveu que quan estigui llest el by-pass del sud de Madrid el viatge duri una hora menys, ja que els trens no hauran de passar per l'estació d'Atocha. ■

El preu dels bitllets En euros

	Turista	Preferent	Club
AVE amb parades a Saragossa- Lleida-Tarragona Trajecte: de 2 h 57 min a 3 h 23 min en funció de les parades			
Tarifa general	102,10	153,10	183,70
Anada i tornada	163,30	244,90	293,90
Estrella	61,20	91,85	---
Web	40,55	---	---
AVE+ directe Barcelona-Madrid Trajecte: de 2 h 38 min a 2 h 43 min			
Tarifa general	120,40	180,60	216,70
Anada i tornada	192,60	289,00	346,70
Estrella	72,25	108,35	---
Web	47,80	---	---
Puente AVE	163,30	214,35	245,00

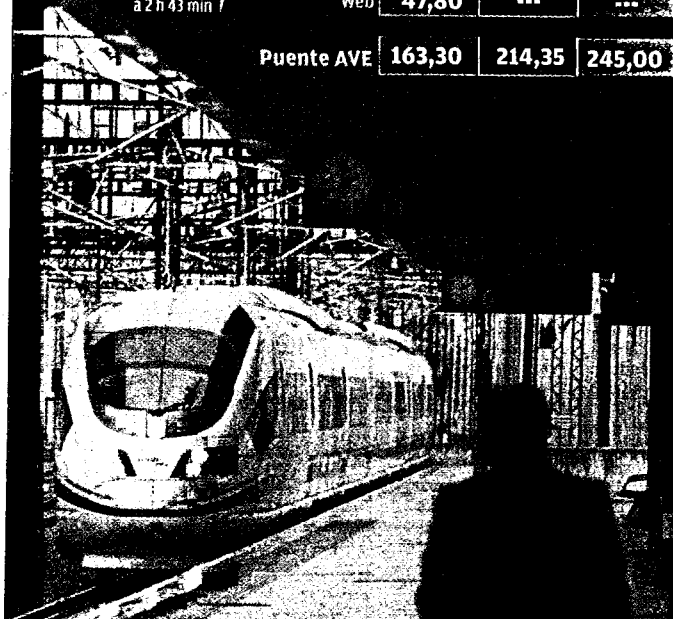


FOTO: VAN DER MEULEN/GRÁFIC: AVUI

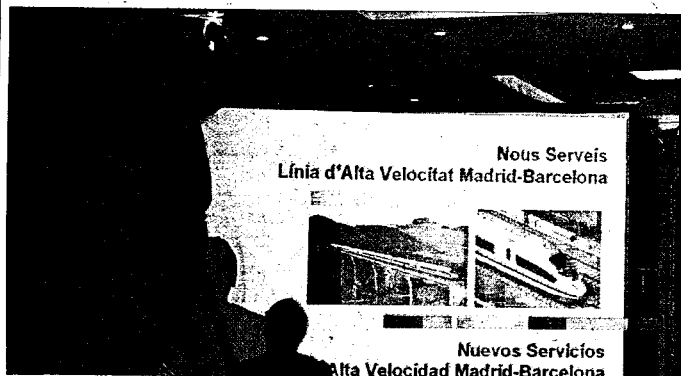
Els Rodalies, gratuïts fins després de les eleccions

Q.T.
BARCELONA

Amb l'arribada del tren d'alta velocitat a l'Estació de Sants estava previst que s'acabés la gratuïtat de les línies C-2, C-10 i C-7 de Rodalies, tal com van acordar el govern i el ministeri de Foment després de la suspensió del servei en aques-

tes tres línies el 20 d'octubre passat. Ahir, però, el president de Renfe, José Salgueiro, va obrir la porta a allargar la gratuïtat del servei per als usuaris, probablement fins després de les eleccions del 9 de març. Salgueiro va assegurar que la gratuïtat del servei és un tema que no el "preocupa" i que, en tot cas, els

usuaris "s'ho mereixen" per les molèsties que han patit en els últims mesos. En el pròxim consell d'administració de l'operador, que tindrà lloc el dimarts 26 es decidirà quin dia s'acaba la gratuïtat. Salgueiro va assegurar, però, que es comunicaria la decisió amb antelació a tots els usuaris. ■



Des operaris de Renfe preparen la presentació dels horaris Barcelona - Madrid ■ X. BERTAL

750 viviendas serán derribadas y otras tantas construidas en 12 años

BLANCA CIA
Barcelona

En el Carmel hay edificios en los que no entra el sol nunca. Zonas con un desnivel del 15%, que supone que algunas fachadas estén a un nivel por un lado y, por otro, tres pisos por debajo. Hay fincas de viviendas unidas literalmente unas a otras formando una suerte de doble fila con un estrecho pasillo de acceso. Pocos espacios públicos, pocas plazas y menos zonas verdes.

Ese es el panorama que hace un año supuso la suspensión de licencias para preparar lo que será una importante intervención urbanística que persigue esponjar: sustituir viviendas y abrir espacios. Ayer se dio el primer paso con la aprobación en la comisión de gobierno del Ayuntamiento de Barcelona de la modificación del Plan General Metropolitano para una amplia zona del Carmel: 119 hectáreas en las que viven algo más de 50.000 personas.

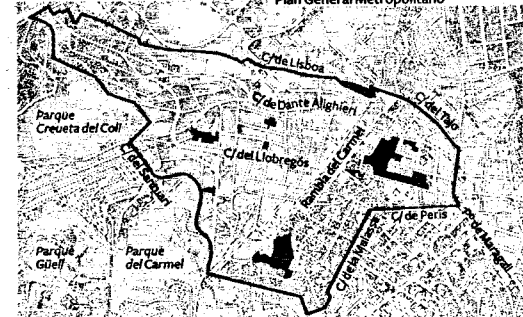
Las líneas generales de la intervención las presentó la concejal del distrito de Horta-Guinardó, Elsa Blasco (ICV-EUIA). Argumentó que en el Carmel hay edificios en los que no cabe una rehabilitación porque hoy en día son infraviviendas. La intervención se centra en seis zonas concretas a uno y otro lado de la Rambla del Carmel, sobre todo en las áreas de más pendiente. Por ejemplo, en la calle de Sigüenza, en la parte más alta de la de Calderón de la Barca y en la de Doctor Bové.

En total se calcula que se construirán 750 pisos para susti-

Reforma urbanística proyectada en el Carmel

Zonas de esponiamiento

Perímetro de la modificación del Plan General Metropolitano



Fuente: Ayuntamiento de Barcelona.

EL PAÍS

tuir a otros tantos que serán derribados. Todos serán de protección pública. Lo que se concretará más adelante son las condiciones económicas a todos los afectados, que pueden ser unos 2.000 a una media aproximada de algo más de dos personas por cada una de las 750 viviendas que se sustituirán. Este es uno de los puntos que en todas las intervenciones urbanísticas suele ser complejo, y muchas veces conflictivo. "De momento, hemos ido hablando con asociaciones y entidades, y también con los partidos de la oposición", concretó la edil.

"No sólo se trata de derribar edificios, también se abrirán espacios en algunas manzanas que ahora están completamente edificadas", explicó Elsa Blasco. Con las cantidades aprobadas inicialmente ayer, se ganará un total de 15.000 metros cuadrados para equipamientos y zonas verdes y se obtendrá suelo para unas construir 800 nuevas plazas de aparcamiento. La falta de aparcamientos es otro problema del barrio.

En cuanto al espacio de zona verde, gran parte de los 10.000 metros cuadrados que se ganarán estarán en la propia Rambla del Carmel, que se pretende cambiar prácticamente en su totalidad para que se convierta en un espacio de centralidad y paseo —más verde que el actual—, y no un mero distribuidor de tráfico desde el túnel de la Rovira hasta la Ronda de Dalt. Para ello, la idea es soterrar parte de los viales y dejar sólo en superficie los que sean únicamente de conexión con el barrio.

12 años y 300 millones

La intervención que arrancó ayer no deja de estar estrechamente relacionada con el hundimiento del túnel del metro que afectó a más de un millar de personas. Fue hace poco más de tres años y el detonante para que se revisaran los eternos planes especiales de reforma urbanísticos de los años ochenta no ejecutados o realizados de forma parcial.

Ahora lo que se pretende es una intervención progresiva, diseñada con un horizonte de 12 años; es decir, abarcará cuatro mandatos. "Quiere ser una guía de todo lo que hay que hacer", matizó ayer el tercer teniente de alcalde, Jordi William Carnés. El edil se mostró optimista para recabar el nece-

sario respaldo de algún grupo de la oposición a fin de que lo aprobado ayer por el equipo de gobierno se ponga en marcha. Eso se verá el próximo 21 de febrero en la comisión de urbanismo del consistorio.

La inversión que se prevé para toda la intervención urbanística no bajará de 300 millones de euros, entre la iniciativa privada y la pública. De acuerdo con los datos facilitados ayer, la aportación municipal a fondo perdido será de 76,5 millones de euros.

Si todos los plazos van bien, en 2010 ya estarán listas las primeras viviendas para realojar a parte de los afectados, y el compromiso es que nadie saldrá del barrio.

LA FIRMA PRESIDIDA POR LUIS DEL RIVERO PODRÍA SALIR DE FRANCIA ANTES DE QUE LOS JUECES SE PRONUNCIEN

Los accionistas acusados de pactar con Sacyr abandonan Eiffage

Los seis supuestos socios del grupo descubiertos por la AMF venden sus títulos con plusvalías, lo que pone en entredicho la tesis conspiratoria del supervisor bursátil, que obligó a la constructora española a lanzar una opa en metálico.

C. MORÁN, Madrid

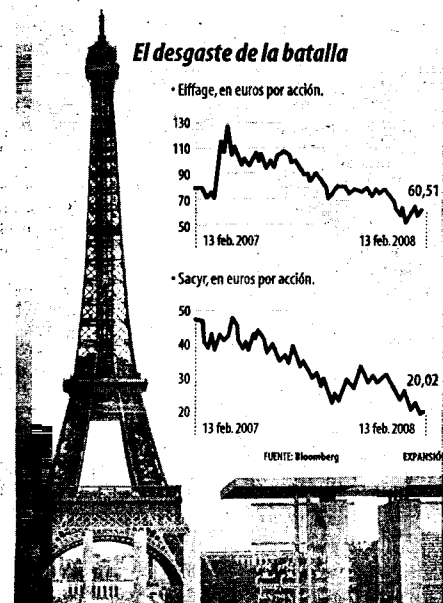
Nadie se pronuncia oficialmente sobre el resultado final del conflicto que enfrenta a Sacyr con la dirección de Eiffage desde hace dos años. Pero las últimas novedades en torno a los movimientos en el accionariado de la constructora gala, en la que el grupo español es el primer accionista con el 33,3%, y la aparición de un grupo de inversores institucionales franceses dispuestos a hacerse con esta participación (Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) y las aseguradoras Axa, CNP, y AGF) han puesto patas arriba los argumentos conspiratorios denunciados en París. También podrían anticipar el final de la aventura gala de Sacyr.

Uno de los principales damnificados de esta historia es la AMF. El supervisor de la bolsa de París fue el que destapó la caja de los truenos cuando, en junio del año pasado, paralizó la oferta en acciones del grupo español sobre el 100% de Eiffage al detectar concertación con, al menos, seis accionistas minoritarios españoles: Acciones Reunidas, Efpac, Arcomundo, Inmobiliaria Vano, Portman Golf y Bens Patricios. Entre los seis controlaban algo más del 5% del capital de Eiffage.

Expectativas incumplidas
Según fuentes de la Aemec,

Sin un día de respiro

□ Sacyr desembarcó en el capital de Eiffage a finales de 2005, poco después de quedar fuera de la privatización de la autopista francesa APRR que, precisamente, ganó el grupo francés junto los australianos Macquarie.



la asociación española que representa los intereses de estos inversores minoritarios en Francia, la mayoría han vendido, con plusvalías, todo o parte de sus acciones, que adquirieron entre 2006 y 2007 a un precio medio de 80 euros, como adelantó ayer Expansión.com. Ayer, Eiffage cotizaba algo por encima de los 60 euros por título.

Según las fuentes jurídi-

cas próximas al conflicto judicial, este hecho pone en tela de juicio el fondo de la resolución de la AMF, ya que demuestra que estas sociedades españolas entraron en Eiffage con vocación exclusivamente financiera, en contra de lo defendido por Jean Francois Roverato, la AMF y el ministerio fiscal. Las órdenes de venta se produjeron cuando la acción

comenzó a caer por debajo de los 100 euros en julio de 2007.

No son los únicos accionistas españoles que han perdido la confianza en la capacidad de Eiffage para generar valor. El Grupo Rayet, que controla el 4,2%, también se ha situado en posición vendedora tras un agotador enfrentamiento, de año y medio de duración, con la cúpula de la francesa. La compañía que preside Félix Abánades, concentrada en su nuevo proyecto inmobiliario (Afirma: la fusión de Astro, Landscape y Rayet inmobiliaria) podría desprenderse de estos títulos en cualquier momento, aunque a costa de perder dinero, ya que compró por encima de los 90 euros por acción.

Gecina ha sido otro de los inversores españoles que ha huido de este foco de conflictos con escasa rentabilidad. La inmobiliaria de Joaquín Rivero, que llegó a adquirir más del 2,5% de la constructora francesa, también fue investigada por la AMF y su nombre y movimientos aparecieron en la resolución del supervisor bursátil.

La salida de los inversores minoritarios españoles podría anticipar el último movimiento de Sacyr en Eiffage. La constructora española mantiene la confianza en la justicia francesa, donde tiene

dos causas vistas para sentencia: en el Tribunal de Comercio de Nanterre (contra la decisión de la asamblea general de Eiffage) y en la Corte de Apelación de París (contra la resolución de la AMF).

La intervención política podría poner remedio al conflicto antes de que los jueces se pronuncien. Pero la oferta dineraria realizada por el consorcio de entidades francesas, encabezados por la CDC, plantea algunas dudas legales. Para empezar, la adquisición del 33,3% de Sacyr obligaría al bloque de accionistas francés a lanzar una opa por el 100% de Eiffage al sobrepasar el umbral que marca la legislación gala.

Por otro lado, no está claro que la venta exima a Sacyr de sus responsabilidades anteriores y tenga que lanzar una opa en metálico en el caso de que los tribunales no le den la razón. Algunas fuentes jurídicas opinan que sí, ya que la fiscalía francesa ha reconocido que la resolución de la AMF no tiene carácter definitivo.

En Francia existen precedentes sobre este asunto. En 1998, la empresa Olipar fue obligada a lanzar una opa sobre Lucia tras haber superado el límite del 33,3%. Al no disponer de medios, la condena quedó reducida a la suspensión de los derechos políticos durante un determinado plazo de tiempo.

□ Ya en 2007, en vísperas de la asamblea general de Eiffage, la cotización de Eiffage se dispara, hasta alcanzar un máximo de 129 euros. Sacyr vuelve a solicitar la entrada en el consejo y no lo consigue.

□ En respuesta inicia un proceso judicial y lanza una opa en acciones, que el consejo de Eiffage rechaza y la AMF bloquea por considerar que existe concertación con otros inversores españoles

Socios mal avenidos

El núcleo francés

Aunque Sacyr es el primer accionista, el bloque francés domina la empresa. Empleados, directivos y la CDC controlan más del 36%, sin contar la autocartera ni los minoritarios galos.

El primero, sin trofeo

Sacyr es el primer accionista de Eiffage, con el 33,3% del capital que compró a un precio medio de 62 euros por acción. Rayet, es el segundo mayor accionista español con el 4,2%, que por encima de los 90 euros.

En nombre del Estado

Con el 8,5% del capital, la CDC representa los intereses del Estado. En Francia, aseguran que esta entidad pública es la que pilota un consorcio de inversores que quieren comprar la participación de Sacyr.

Suma de fuerzas

La Aemec representa a diez inversores españoles con menos del 1% de Eiffage cada uno. Seis de ellos, con algo más del 5%, fueron acusados de concierto con Sacyr por parte de la AMF.

Promociones y golf

En tres de los seis inversores supuestamente concertados por Sacyr, Arcomundo, Inmobiliaria Vano y Portman Golf, se da la circunstancia que están dominados por la familia Roca, con intereses en Murcia.

Propiedades agrícolas

Además de Arcomundo, la sociedad Efpac, con sede en Xàtiva (Valencia), dedicada a la producción agrícola, llegó a adquirir el 0,93% del capital que ya ha vendido.

Constructores gallegos

Entre los minoritarios destaca Bens Patricios (0,93%), inmobiliaria con sede en A Coruña propiedad Manuel Otero, también presidente de la constructora Puentes y Calzadas.

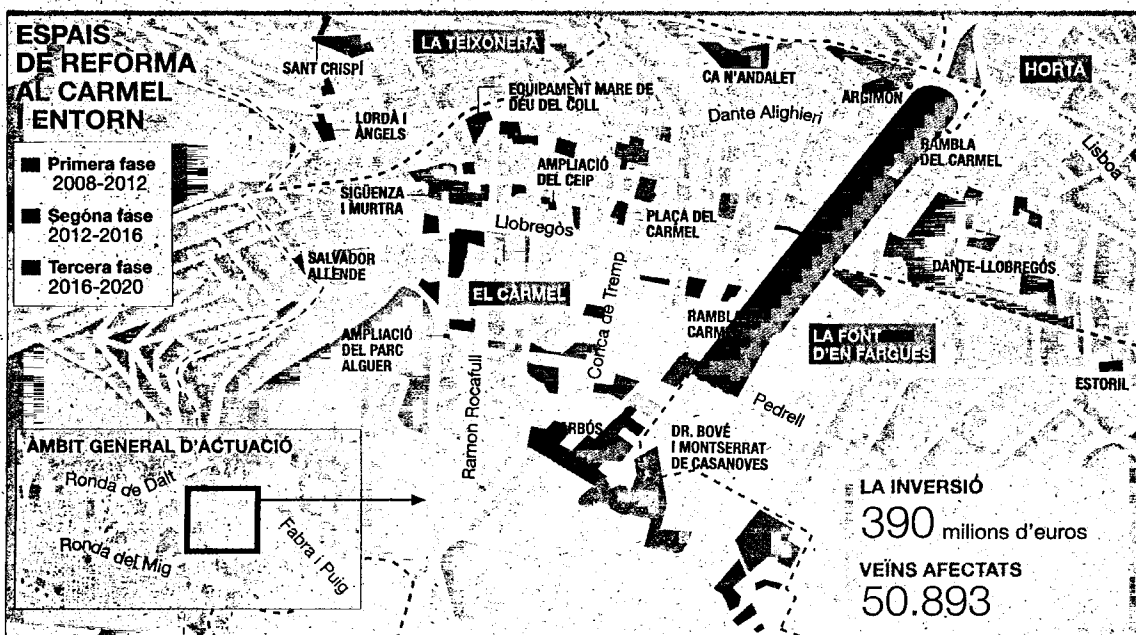
EL PLAN BARCELONÀ

TRANSFORMACIÓ URBANÍSTICA APROVADA EN LA COMISSIÓ MUNICIPAL DE GOVERN

El pla del Carmel obligarà a demolir 750 cases i a real·lotjar 1.900 veïns

BCN aprova un macroprojecte per reformar en 12 anys 119 hectàrees del barri i el seu entorn

El canvi permetrà guanyar 15.000 metres de sol·ver i equipaments i 800 places de pàrquing



Font: Ajuntament de Barcelona

RAMON CURTO

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

Paradoxalment, d'un gran esforç en pot sortir un gran bé. L'enfonsament fa tres anys d'un túnel de maniobres de la línia 5 del metro al seu pas pel Carmel acabarà impulsant la transformació que demanaven a crits el barri i el seu entorn —un dels més clars exponents de la Barcelona del subdesarrollisme urbà— des de fa dècades. Una perversió amb final feliç que ja s'ha començat a notar amb les indemnitzacions als afectats directes de la crisi i amb l'obertura d'una agència especial de promoció, però que ahir es va mostrar en tota la seva magnitud amb la presentació del macroprojecte de reforma de vivendes i de l'espai públic que l'ajuntament vol impulsar en el termini de 12 anys.

El pla suposarà, entre altres canvis destacats, l'enderrocament d'unes 750 cases, els residents de les quals (no menys de 1.900) seran real·lotjats en pisos nous que es construiran al mateix barri. Segons va xifrar el gerent d'Urbanisme, Ramon Massagué, el 60% d'aquestes vivendes desapareixeran perquè no com-

pleixen les condicions mínimes d'habitabilitat (l'autoconstrucció dels anys 50 i 60 és un clàssic en algunes parts de la zona, on també hi va haver barraques fins fa poc temps). La resta seran demolides per obrir nous vials i reordenar el, sovint, caòtic dibuix urbà actual, agreujat pels tradicionals pendents.

QUATRE BARRIS / A grans trets, l'àmbit afectat suma més de 119 hectàrees (la meitat del que ocupa tot el Poblenou) en què viuen un total de 50.893 veïns dels barris del Carmel, la Taxonera, la Font d'en Fargues i Horta. Sobre aquest espai penja, com una espasa de Dàmocles, l'execució inacabada de fins a quatre plans de reforma diferents aprovats per l'ajuntament el 1986 i el 1987. El bipartit va donar llum verda ahir a una modificació del pla general metropolità (PGM) que els revisa i amplia, afegint les actuacions previstes en l'àrea especial de rehabilitació integral (AERI) creada arran de la crisi de l'esvoranc.

La nova ordenació ha estat redactada pels tècnics municipals, en col·laboració amb la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i ha

El bipartit demana consens polític per tramitar el pla en un any

» «El Carmel té solució». Amb aquesta reformulació d'una dita popular del barri va resumir la regidora d'Horta-Guinardó, Elsa Blasco, l'esperit que impulsa la reforma aprovada. «No serà senzill i requerirà nombroses operacions de microcirurgia urbanística, però ja tenim un full de ruta per dignificar aquesta zona especialment castigada de Barcelona», va afegir, juntament amb el portaveu del bipartit, Jordi William Camés. A aquestes dificultats s'hi unirà la minoria actual del bipartit al consistori, situació que va portar Blasco a apel·lar al consens polític per complir l'any de tramitació previst per el projecte. El primer pas es viurà el 21 de febrer vinent, quan el document se sotmetrà a aprovació en la comissió plenària d'Urbanisme.

obligat a suspendre durant un any (el termini s'acaba el 14 de març) la concessió de llicències d'edificació. El paquet final suma una inversió de 390 milions d'euros entre promotors privats i públics. D'aquesta quantitat, 76,6 milions els aportaran les diferents administracions de forma directa.

RECUPERAR LA RAMBLA / El document presentat ahir incrementa en 15.000 metres quadrats el sol·ver destinat a zona verda i equipaments, respecte a la planificació anterior. També contempla, com a actuació simbòlica rellevant, la recuperació de la rambla del Carmel com a espai ciutadà. Entre els nous equipaments destaca una guarderia entre els carrers de Bernat Bransi i de Sigüenza, i l'ampliació del centre d'atenció primària del Carmel i d'alguns espais del CEIP del mateix barri.

A la plaça del Carmel, el Camí Vell del Coll i entre els carrers de Bernat Bransi i de Moratin naixeran nous espais públics, amb pisos de lloguer per a joves o gent gran en els dos primers casos i aparcaments en els dos últims. En total, es faran 800 places de pàrquing. ■

els acords

UN GENERADOR PER A L'AVE

EL NUS DE LA TRINITAT / La comissió de govern d'ahir també va aprovar un pla especial urbanístic per construir una estació transformadora d'electricitat dins del nus de la Trinitat. Aquesta instal·lació subministrarà energia a la línia ferroviària de l'AVE. Els terrenys, de titularitat municipal, han estat adquirits pel gestor estatal de les infraestructures ferroviàries, Adif, i el promotor és l'empresa Red Eléctrica Española.

DOS NOUS PÀRQUINGS

» El bipartit municipal va donar llum verda als avantprojectes per construir dos aparcaments públics subterranis a la plaça de Salvador Allende, al barri del Carmel, i al carrer d'Arenys (la Taxonera). El primer tindrà tres plantes i 165 places, i el segon comptarà amb el mateix nombre de pisos i podrà acollir 290 vehicles. Entre tots dos sumen una inversió de 8,4 milions.

CENTRES ASSISTENCIALS

» Altres projectes dels quals ahir es va avançar la concreció fan referència a l'assistència sanitària. Així, es va donar llum verda a l'ampliació del centre de salut mental de la Fundació Hospital Sant Pere Claver, i a la de la residència de salut mental de la Fundació Via-Gudusp. També es va aprovar el pla urbanístic per crear un equipament de persones amb discapacitat intel·lectual al Camí del Mas Sauró (Sarrià-Sant Gervasi).

INSTITUT A LA VIA AUGUSTA

» En l'àmbit de l'educació, el bipartit va donar el vistiplau a la construcció de la seu de l'Institut Català d'Ensenyament Secundari a Distància a tocar de l'IES Menéndez Pelayo, a la Via Augusta. El pla preveu un nou edifici per ubicar el primer centre i renovar la sala d'actes i el gimnàs de l'IES.