



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:19-2-08

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

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

Tendencias

La lucha contra el cambio climático

El aire limpio ya no es gratis

Los nuevos planes de la UE harán subir los precios de las emisiones de CO₂

ANTONIO CERRILLO
Barcelona

El aire ya no es gratis; tiene un valor de mercado. A los ciudadanos les parecerá extraño pensar que se ha puesto precio al aire, pero las grandes industrias españolas y europeas hace tres años que saben lo que es capear con este costo y sus oscilaciones en el mercado. Lo saben porque necesitan comprar los derechos de aire limpio para compensar el CO₂ que han arrojado en exceso a la atmósfera, según se recoge en el informe de la bolsa de emisiones, SendeCO₂, presentado ayer en Barcelona. La compra de derechos de emisión de CO₂ es una de las posibilidades de la gran industria para reducir sus gases y poder cumplir con el protocolo de Kioto contra el cambio climático.

Todo esto tiene mucho de paradójico. Mientras que la directiva europea obliga a las industrias (térmicas, refinerías, cementeras...) a reducir sus emisiones o comprar estos derechos, los ciudadanos no tienen obligaciones personales para proteger el clima. Los gases del transporte o la vivienda continúan generándose casi sin control.

Mientras tanto, el precio del aire limpio se ha desplomado en los mercados. Se ha producido una especie de crac en la bolsa de CO₂. El coste de una tonelada de dióxido de carbono (CO₂) no emitida está por los suelos. Las empresas compran las unidades de

- 1 Las grandes industrias (térmicas, refinerías, siderúrgicas, cementeras...) tienen cada año una cuota máxima de CO₂, de forma que si rebasan el volumen asignado, pueden acudir al mercado para comprar los derechos que necesiten
- 2 Y las empresas que han reducido sus emisiones por debajo de lo asignado pueden vender sus derechos sobrantes, con lo que su buen comportamiento ambiental se ve recompensado

RANKING DE LAS EMPRESAS QUE MÁS CO₂ EMITEN

| Emisiones de CO ₂ | Volumen asignado |
|------------------------------|------------------|
| Endesa G. (As Pontes) | 7.234.867 |
| | 9.122.201 |
| Hidrocarbónico Aboño I | 1.959.729 |
| | 6.960.496 |
| Endesa G. (Teruel) | 4.642.642 |
| | 6.347.323 |
| Endesa (Carboneras) | 5.653.849 |
| | 6.326.518 |
| Endesa G. (Compostilla) | 4.798.587 |
| | 6.119.184 |
| Aceralia | 8.837.379 |
| | 6.488.949 |
| Unión Fenosa (Ordres) | 2.553.409 |
| | 6.847.539 |

FUENTE: Ministerio de Medio Ambiente

reducción de gases a 0,01 euros la tonelada de CO₂, cuando hace unos meses valía más de 20 euros la tonelada. (Una tonelada de CO₂ equivale lo que emite de media un coche en seis meses, calculando que cada año arroja dos toneladas por 10.000 kilómetros recorridos).

¿Y cómo funciona este mercado? El Gobierno concede anualmente a las grandes industrias una cuota máxima de CO₂, de forma que, si al final del año rebasan el volumen asignado, pueden acudir al mercado para comprar los derechos que necesiten. Es lo que han hecho térmicas, cementeras u otras empresas. Y de la misma manera, las industrias que han reducido sus emisiones por debajo de lo asignado pueden vender sus derechos sobrantes (directamente o en la bolsa). Así, su buen comportamiento ambiental se ve recompensado.

Además de contar con esta fórmula, si no reducen el CO₂ en la propia planta, las empresas (que en España son responsables del 40% del CO₂) también pueden echar mano a las inversiones en desarrollo energético limpio en países en vías de desarrollo. Esto les permite obtener certificados de reducción de gases para descontarlos de sus inventarios.

¿Pero por qué se ha desplomado el precio de la tonelada de CO₂? Una primera razón es que la Comisión Europea hizo una asignación de derechos muy generosa a las industrias para el periodo 2005-2007, de manera que estas no han sufrido escasez de

EBULLICIÓN DE INICIATIVAS

Los ciudadanos y las empresas tienen diversas opciones para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

COMPENSACIONES VOLUNTARIAS. Algunas empresas, como British Airways, invitan a los pasajeros a pagar un sobrecoste de la tarifa para compensar sus emisiones de CO₂. Con esa tasa, la empresa se compromete a efectuar plantaciones de árboles o realizar proyectos energéticos eficientes. El

problema es que estas iniciativas no tienen control.

CANCELACIONES. La bolsa de compraventa de derechos de CO₂ permite adquirir y cancelar toneladas de aire limpio para retirarlas del mercado. Así no las pueden usar las industrias.

PLANES VOLUNTARIOS. Muchas pequeñas empresas, a pesar de no estar obligadas a ello, están anunciando proyectos voluntarios para reducir el CO₂.

EL CAMINO DE LA INDUSTRIA PARA CUMPLIR KIOTO

Compromisos
La UE debe reducir sus emisiones un 8% en el período 2008-2012 con relación a 1990

Esfuerzo de la industria
La industria española podrá emitir en los próximos años 144 millones de toneladas anuales de CO₂, 30 millones de toneladas menos que hasta ahora

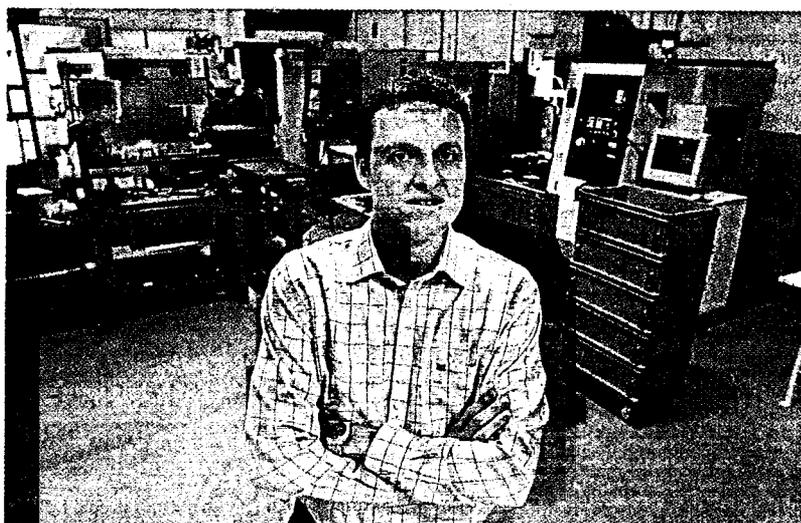
Sectores afectados
En España hay un millar de instalaciones afectadas: térmicas, refinerías, siderúrgicas, cemento, cal, vidrio, cerámica y papel-cartón

Después de Kioto
A partir del 2012, el cupo de emisiones no lo fijará cada Estado, sino que será de ámbito europeo

CIUDADANOS SINGULARES



Los ciudadanos pueden adquirir y cancelar derechos de emisión para sacarlos del mercado y encarecer su precio a la industria
“Compré 20 toneladas de CO₂”



JORDI PLAT

Petroquímica. El sector del refino está afectado por la compra de derechos de emisión

FRANCESC BEDIAR / ARCHIVO

ANTONIO CERRILLO
Barcelona

Los ciudadanos también tienen la posibilidad de acudir al mercado para comprar aire limpio. Esta puede ser una posibilidad para hacer subir el precio de la tonelada de CO₂ no emitido y forzar a la industria a reducir sus emisiones de gases en la propia planta al ver encarecido el aire limpio en el mercado. Esto es lo que hizo Carlos Gascón, un empresario de 35 años de Sant Just Desvern, responsable de una empresa de ingeniería y fabricación de piezas de l'Hospitalet. Gascón tomó esa decisión para "proteger el medio ambiente" y como una pequeña aportación "para mitigar el cambio climático, que es algo que nos afecta a todos".

"Leí en un diario que SendeCO₂ ofrecía la posibilidad de comprar los derechos de emisión de CO₂, que, de manera más o menos aproximada, generamos cada uno; lo calculé, y los compré, por cierto, a un precio muy bajo. CANCELÉ esos derechos para que no los pueda utilizar nadie más", agrega. Gascón calculó que los seis miembros de su familia emiten 20 toneladas de CO₂ al año por el conjunto de las actividades que realiza. Y como el precio entonces era de 0,25 euros por tonelada de CO₂, se gastó unos cinco euros, que se convirtieron en ocho con los gastos. Gascón defiende este tipo de iniciativas pues, "si mucha gente actuara de misma manera, habría menos disponibilidad de derechos de emisión en el mercado, y eso, por supuesto, haría que subieran los precios".

CARLOS GASCÓN
35 AÑOS

EMPRESARIO. Vive en Sant Just Desvern y trabaja como responsable de una empresa de piezas plásticas en l'Hospitalet.

COMPRADOR. Decidió acudir al mercado de compra-venta de CO₂. Compró 20 toneladas por un precio de ocho euros. CANCELÓ esos derechos, y ya no los puede usar ninguna industria.

Aun así admite que la primera asignación de CO₂ a la industria ha sido "muy benévola y les suponía realmente pocas restricciones".

Gascón explica que habitualmente adopta hábitos y comportamientos personales para proteger el medio ambiente, como "reciclar, no abusar de la calefacción ni del agua caliente, intentar ir más en transporte

público o compartir el mismo coche con los amigos cuando nos desplazamos el fin de semana", sin que para él eso tenga nada que ver con el ecologismo en un sentido político.

El joven empresario apoya el protocolo de Kioto contra el cambio climático, convencido de que, "si no hacemos nada, vamos hacia el caos". "Soy de los que piensan que periodos de enfriamiento y calentamiento los ha habido siempre en la historia de la Tierra, pero nunca se ha dado con la rapidez y aceleración con que se producen ahora, y eso es lo que impide que las especies se adapten".

En su opinión, combatir el cambio climático requiere la participación de todos los países. "De todas formas, creo que si la UE se mantiene firme en este propósito y da ejemplo junto a otros países, hará que otras naciones importantes que están al margen se involucren". Aun así, al margen de los factores geopolíticos, y económicos, opina que es clave "invertir en energías renovables, o como mínimo las que no son de origen fósil, incluso en la nuclear".

"En un mundo global, para mitigar los efectos del cambio climático sirve de muy poco que España reduzca sus emisiones si China, India o EE.UU. no lo hacen también. Por eso, creo que es muy importante formar parte de un sistema de países para seguir concienciando a los demás", agrega.

"De todas maneras, es cuestión de tiempo. El cambio climático ya lo está notando el planeta, y espero que la implicación de todos los gobiernos se produzca antes de que sea demasiado tarde", concluye.

derechos de emisión; "y si no hay escasez, no hay precio", explica Ismael Romeo, director general de SendeCO₂, la bolsa española de derechos de emisión. Mientras tanto, el 80% de las empresas europeas han logrado reducir de forma eficiente sus emisiones en las propias plantas, con mejoras tecnológicas y energía limpia, mientras que un 70% han emitido por debajo de lo asignado. De ahí también el exceso de oferta.

También ha sido relevante el hecho de que en los dos últimos años no ha hecho ni mucho frío ni mucho calor, con lo cual se han reducido las necesidades energéticas y el volumen de emisiones de CO₂. Así, en la práctica, las grandes empresas energéticas (que teóricamente iban a requerir más derechos) no han necesitado tantos.

Y hay otra razón fundamental. Estos derechos de emisión prescriben el 30 de abril, y sólo pueden ser utilizados para cubrir las necesidades del período 2005-2007, y no lo del período siguiente (2008-2012). "Quien no haya vendido ya estos derechos antes del 30 de abril, ya no podrá hacerlo, es decir, los perderá", dice Romeo. En el período que ahora acaba (2005-2007), las empresas podían utilizar estos derechos de un año u otro, mientras que ahora no podrán arrastrarlos para el nuevo período.

Mientras, la UE ya ha aprobado el nuevo plan de asignación 2008-2012, que será más restrictivo. Las empresas españolas sólo

podrán echar al aire 144,8 millones de toneladas de CO₂, 30 millones anuales menos que en el período anterior. Mientras, lo que han hecho estas empresas ha sido empezar a comprar los nuevos derechos del segundo período, que se han negociado con antelación, y los precios no sólo no han descendido, sino que se han incrementado notablemente.

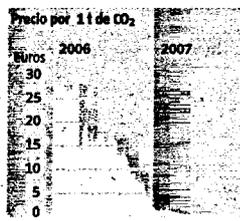
El precio de la tonelada de CO₂

EL CRAC DE LA BOLSA DEL CO₂
Los precios superaron los 25 euros portonelada, pero han caído a 0,01 euros

PRECIOS AL ALZA
Hay menos cupos de CO₂ para los próximos años y su valor ya está subiendo

ha tenido grandes vaivenes. Su encarecimiento ha ido paralelo a la subida de precios del petróleo y del gas. En este escenario, las térmicas se ven forzadas a recurrir al carbón para producir electricidad porque es más barato. Sus emisiones se disparan ya que el carbón emite más CO₂. Pero les resulta más rentable recurrir al carbón, aunque luego tengan que comprar derechos. El resultado es que, al haber más demanda, sube el precio del aire limpio.●

El precio de emitir CO₂ se desploma en los últimos dos años



FUENTE: SendeCO₂

VOLANDO A 302 KM/H LA TERMINAL FERROVIARIA DEL FUTURO



Interior de la nueva zona de preembarque del AVE de la estación de Sants

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La llegada del AVE no va a suponer el cese de las obras en Sants. Nada más lejos de la realidad. La terminal que mañana recibirá los primeros Siemens 103 en servicio comercial luce una nueva imagen interior -con más luz y una reorganización del vestíbulo, así como de las vías y los andenes- que es tan solo el anticipo del aspecto que tendrá en el 2011, un año antes de que, si se cumplen las previsiones oficiales, el tren veloz finalmente enlace con Francia.

Así las cosas, todavía quedan muchos meses de trabajo, con operarios y máquinas por doquier que, con toda seguridad, prolongarán la sensación de provisionalidad que la estación da desde que comenzó su remodelación, ahora hace tres años. El objetivo de la intervención es que la que hoy por hoy es la principal instalación ferroviaria de Barcelona dentro de poco más de tres años sea un complejo mucho mayor que el actual, con más espacio para los viajeros, desde zonas de espera, áreas de embarque y desembarque, superficie comercial o aparcamientos. De los 40 millones de pasajeros al año que la estación recibe ahora, y que se alcanzan a costa de sufrir grandes aglomeraciones en las horas punta, Sants pasará a tener una capacidad para 50 millones, y, lo más importante, ofrecerá unos niveles de confort muy superiores a los actuales, que a todas luces no están a la altura de lo que debería ser la estación central de una gran ciudad.

La estación de Sants del 2011 será, en el subsuelo, prácticamente igual a la del 2008. La única diferencia será que la línea

La estación, recién remodelada para el estreno del AVE, seguirá ampliándose para que pueda recibir 50 millones de pasajeros al año en el 2011

Sants, suma y sigue

Los datos. Siemens S103

| | | |
|--|--|--|
| Peso sin carga 445 toneladas | Velocidad máxima en servicio comercial 300 km/h | Aceleración de 0 a 100 km/h con tren cargado 0,52 m/s |
| Ancho de vía 1.435 mm | Distancia de frenado desde 350 a 0 km/h 4.589 m | |
| Longitud total 200 m | Potencia de cada motor 550 kW | |
| Número de coches 8; 1 club, 2 preferente, 1 cafetería y 4 turista | Número de trenes 26 | |
| Número de ejes 32 | | |
| Número de plazas 404 | | |
| Plazas para pasajeros en silla de ruedas 2 en todos los servicios | | |

Siemens S103

Vagón 1 clase club

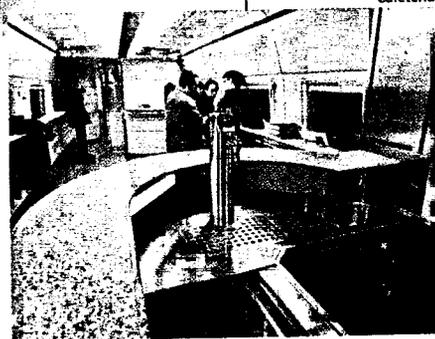
Pasillos entre vagones



Vagón 2 preferente

Vagón 3 preferente

Vagón 4 cafetería



Butacas de clase Preferente



Vagones 5, 6, 7 y 8 turista

de alta velocidad ya dejará de ser un *cul de sac*. Según los planes del Ministerio de Fomento, ese año, el polémico túnel bajo el Eixample, recién adjudicado, que conducirá a la otra gran estación, la que está previsto construir en la Sagrera, debería estar prácticamente finalizado (se planea que esté listo en el 2012). Así, las seis vías de ancho internacional que ahora mueren en Sants tendrán continuidad por este nuevo corredor de altas prestaciones hacia el norte, con Francia en el horizonte.

Este cambio no supondrá grandes cambios en la configuración de la estación subterránea, que ya ha sido ampliada y remodelada (se ha añadido una nueva vía y se ha cambiado el orden de modo que las seis de ancho internacional, las que usa el AVE, están en el lado montaña y las ocho de ancho ibérico en el lado mar). Los andenes, de 465 metros de longitud y hasta 10,50 metros de ancho, están preparados para acoger el aumento de pasaje previsto y para para estacionar trenes en doble composición.

La gran transformación se llevará cabo en el vestíbulo, en la zona superior y en el entorno de la instalación ferroviaria. Esta es la obra que verán no solo los usuarios del tren, sino también todas las personas que pasen por la zona porque la fisonomía exterior de la estación de Sants cambiará radicalmente. La previsión de Adif es que

los trabajos de esta última fase de la ampliación y remodelación comience el segundo semestre de este mismo año.

El área a pie de calle crecerá por los cuatro costados hasta alcanzar 35.100 metros cuadrados, casi el doble que la actual, con lo que ocupará parte de las plazas Països Catalans y Joan Peiró, de la calle Viriat y del paseo Sant Antoni, siempre en terrenos ferroviarios. El espacio resultante será mucho más diáfano que el actual y accesible por todos los lados (ahora sólo es posible por dos). De este modo, la estación se integrará mejor en su entorno, que ganará amplios espacios peatonales.

Dentro del vestíbulo, se variará la configuración que está a punto de estrenarse con la llegada del AVE. En la estación del 2011, la zona de preembarque de la alta velocidad que se pone mañana en servicio, y que cuenta con capacidad para unas 300 personas, se convertirá en el área de salida de los viajeros de este servicio. La futura entrada se colocará en la zona más próxima a la plaza Països Catalans. De hecho, está previsto que disponga de un acceso propio desde la calle que sobresaldrá del perímetro acristalado del resto del edificio. El área reservada a los trenes de cercanías y de media y larga distancia convencionales no se moverá de donde está. Todas las instalaciones de la estación serán accesibles para personas con problemas de movilidad, para lo cual se pondrán nuevos ascensores y escaleras mecánicas.

Otra de las novedades estará

TRES AÑOS MÁS La última fase de obras comienza el segundo semestre de este año y acabará en el 2011

GANAR ESPACIO El edificio crecerá a lo ancho y tendrá un área comercial y de oficinas en la parte superior

MEJOR INTEGRACIÓN La futura estación será más diáfana y se podrá acceder a ella por los cuatro costados

justo encima del vestíbulo. Allí se construirá una zona de dos pisos con área comercial y lúdica con tiendas y probablemente cines. Para añadir estos pisos, se eliminará el parking que ocupa la cubierta del edificio. El hotel ganará unos 3.000 metros cuadrados y mantendrá acceso directo desde la calle. También sobre el edificio ferroviario, se alzará un nuevo bloque de oficinas de diez pisos. La altura máxima del complejo resultante será de 42 metros.

Los aparcamientos de la futura estación serán cubiertos. Uno, de cuatro plantas, estará en lado mar, el que toca al parque de la Espanya Industrial y tendrá capacidad para 1.074 vehículos. La previsión es que entre en servicio parcialmente el próximo junio. En el lado opuesto, el de la calle Viriat, se construirá un segundo parking subterráneo de tres plantas con 1.850 plazas. Uno de los aspectos que mejo-

rarán en la estación es la conexión con otros sistemas de transporte público. En este sentido, se integrará mejor el acceso a las líneas 3 y 5 del metro, que tienen parada en Sants. La parada de taxis se mantendrá en la plaza Joan Peiró. Por último, la estación de autobuses actual, un equipamiento que recibió gran cantidad de críticas por su mal estado, se sustituirá por otra terminal también soterrada en la misma zona y que se integrará en el complejo ferroviario. Dispondrá de 18 dársenas de subida y bajada de viajeros y 14 para estacionamiento de autocares. Encima de esta estación habrá un gran espacio público ajardinado.

La estación del 2011 Nuevas edificaciones coronarán el complejo, que crecerá en superficie

Se construirá un edificio de oficinas de diez plantas

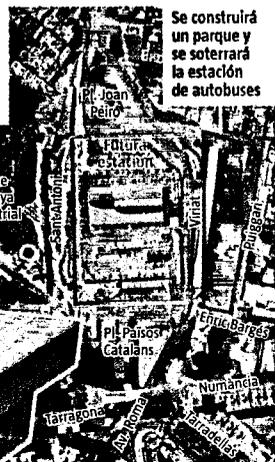
El hotel ganará unos 3.000 m²

El hotel contará con un nuevo hall con acceso directo desde la calle

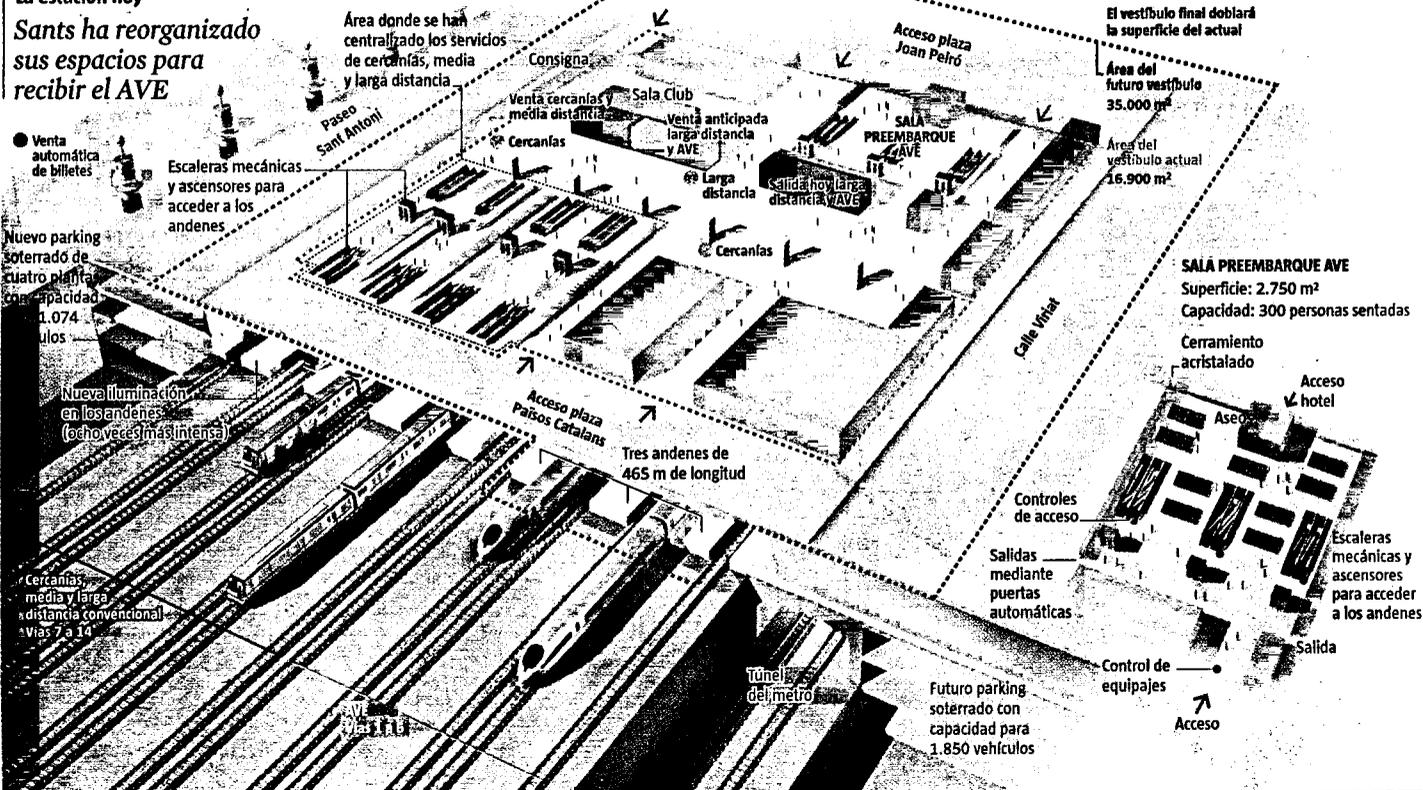
Se eliminará el parking actual y se construirán dos plantas con locales comerciales y usos terciarios

La sala de preembarque del AVE se trasladará a la fachada de Països Catalans

La estación dispondrá de accesos en los cuatro lados



La estación hoy Sants ha reorganizado sus espacios para recibir el AVE



El comité de inversiones de ICD, el fondo soberano de Dubai, aprobó este fin de semana la compra de las participaciones de Portillo y Nozar en la inmobiliaria, pero aún tiene que sortear varios obstáculos.

Horas decisivas en el futuro de Colonial

Escriben José Sánchez Arce y Enrique Calatrava

Ha llegado el momento de que el fondo soberano Investment Corporation of Dubai (ICD) decida si ratifica su interés en la compra de las participaciones de Luis Portillo y el grupo Nozar en Colonial, la inmobiliaria en la que ambos accionistas controlan conjuntamente cerca del 52% del capital.

De acuerdo con los términos del preacuerdo firmado entre ICD y los dos socios principales de la inmobiliaria, un contrato que estos últimos se comprometieron a observar de forma irrevocable, los quince días de plazo estipulados para que ICD realizara la auditoría de activos (*due diligence*) de Colonial y sus filiales ha concluido. ICD se dio otros tres días hábiles de plazo para determinar si formulaba, o no, su oferta y, en caso afirmativo, fijar un precio que se estima en el entorno de 2,10 euros por acción.

El comité de inversiones de ICD dio el fin de semana luz verde a la operación. No obstante, el fondo árabe no las tiene todas consigo, según explican fuentes cercanas a las negociaciones. Ha tenido que sortear una larga serie de problemas, entre ellos, la estructura de la financiación de la compra de una compañía que adeuda a los bancos



Elena Ramón

En la imagen, Luis Nozaleda y Luis Portillo.

cerca de 8.600 millones de euros. Los bancos acreedores de Colonial han requerido del fondo la elaboración de un plan de negocio para la inmobiliaria. Pese a todo, los cuatro bancos acreedores (RBS, Eurohypo, Calyon y Goldman Sachs) están inclinados a dar luz verde al cambio de control.

En el otro lado de la mesa, el problema es la delicada situación de los vendedores, particularmen-

te la de Luis Portillo, cuyo paquete accionarial, representativo del 39,7% de los títulos de la sociedad, está pignorado en su práctica totalidad y en manos de sus bancos acreedores. En la misma situación está el grupo Nozar, que tiene el 12,2% del accionariado.

El precio inicial ofrecido por ICD, que aún está sujeto a la ratificación final una vez concluida la *due diligence*, no es suficiente para que

ambos socios salden toda su deuda a los bancos. Tienen que vender en el entorno de 2,50 euros para no salir perdiendo. En este sentido, las fuentes consultadas apuntan a que Portillo ha solicitado una quita de la deuda a sus bancos acreedores por ese margen. Ayer, los títulos de la empresa se dejaron un 2,15% en el parque, hasta 1,82 euros, después de que el viernes se apuntaran una subida del 8,14%.

TOMARÁ EL 50% DE LOS PROYECTOS QUE LE PLANTEE EL GRUPO INVERSOR

Fersa impulsará parques eólicos con la gestora catalana Green Alliance

J.O. Barcelona

La compañía de energías renovables Fersa notificó ayer a la CNMV un acuerdo con la gestora catalana de capital riesgo Green Alliance para desarrollar parques eólicos en España.

Green Alliance está especializada en energías limpias, fue impulsada en 2007, entre otros socios, por Pere Castellà y Albert Sorroca, ex propietarios de Argal, y está presidida por Oriol Serra, ex directivo de Vall Companys. En su primer fondo -Green Alliance I-

participa el Banco Europeo de Inversiones (BEI).

El acuerdo supone que Fersa asumirá la gestión técnica y la promoción de los proyectos eólicos que le plantee Green Alliance. Una vez desarrollados los parques, Fersa podrá hacerse, a su valor neto contable, con el 50% de cada uno de ellos.

Paralelamente, el hóliding eólico con sede en Barcelona ha pactado la compra del 50% de Barner Investment, promotora de proyectos de energías renovables vinculada a Green Alliance que tie-

El hóliding energético se hace también con el 50% de Barner, firma vinculada a Green Alliance

ne una cartera de 1.000 megavatios (MW) en España y otros países europeos. Fersa ha entrado en Barner con la suscripción de una ampliación de capital de 190.000 euros y colaborará con la compañía en la promoción de parques.

En Rusia, Fersa -que aprobará mañana una macroampliación de capital no dineraria- ha llegado a acuerdos con promotores locales para desarrollar parques con una potencia de 575 MW, que adquirirá en su totalidad una vez desarrollados.

PROJECTE DE MILLORA D'UNA INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

El Govern renovarà el 'passadís pirinenc' de Tàrrrega a Alfarràs

○ L'eix, molt utilitzat pels esquiadors, costarà uns 200 milions d'euros

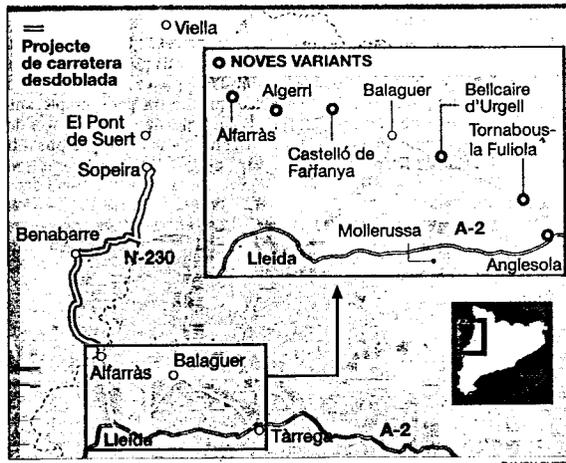
Segrià

MARIA JESÚS IBÁÑEZ
LLEIDA

Si variants de nova creació i diversos trams de carretera totalment renovada. La Generalitat farà, pràcticament del tot i abans del 2012, l'eix viari que uneix Tàrrrega (Urgell), Balaguer (Noguera) i Alfarràs (Segrià), un vial molt utilitzat cada cap de setmana pels esquiadors de Barcelona que van a la Vall d'Aran o al Pirineu d'Osca. La intenció del Govern és integrar aquesta infraestructura a la xarxa de vies d'alta capacitat de Catalunya.

Els treballs de reforma d'aquest passadís pirinenc, formada per les actuals C-53 i C-26, tenen un pressupost inicial, a falta dels estudis constructius, d'uns 200 milions d'euros, segons va avançar ahir el secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal (PSC).

El número dos del departament de Política Territorial, que ahir va assistir a un dinar amb empresaris de Lleida organitzat per la patronal Pimec, va afirmar que, de moment, «la nova carretera només tindrà dos car-



rials, un en cada sentit». Tot i així, va afegir que la Generalitat farà una reserva de sòl suficient «per desdoblars-la si el volum de trànsit així ho requereix». Els municipis de la zona havien reclamat que la infraestructura fos de quatre carrils.

Les principals actuacions d'aquest projecte seran les variants d'Anglesola i Tornabous-Tàrrrega-la Fuliola (Urgell), de Belcaire, de Castelló de Farfanya i d'Algarràs (Noguera) i la d'Alfarràs. Aquest eix permetrà connectar, sense haver de passar per la ciutat de Lleida, l'autovia A-2 amb l'actual carretera N-230, on el Ministeri de Foment ja treballa per convertir-la, també, en autovia.

PIRINEU ACCESSIBLE / L'esforç inversor de la Generalitat per millorar les connexions viàries amb el Pirineu també es traduirà, segons va recordar Nadal, en la construcció d'un nou túnel a l'actual port de Comiols, a la carretera C-1412. Aquesta infraestructura, que uneix la Noguera i el Pallars Jussà, facilitarà l'accés a les comarques de muntanya des de l'àrea de Barcelona.

Mentrestant, va afegir el secretari de Mobilitat, el Govern segueix treballant en el condicionament de la carretera C-28, entre Naut Aran (Vall d'Aran) i Esterri d'Àneu (Pallars Sobirà), al seu pas per la Bonaigua. A Foment li correspon construir, a més de l'autovia de la N-230, el tram de l'Eix Pirinenc entre la Poble de Segur i el Pont de Suert. ■

al·legació TARRAGONA VOL ACOSTAR L'AVE

TREN LLEUGER

○ L'Ajuntament de Tarragona reclama un ramal ferroviari directe que comuniqui la ciutat amb l'estació de l'AVE, situada a 12 quilòmetres de distància, a la Secuita. També defensa la connexió de Tarragona, Vila-seca, Salou, Reus i Cambrils mitjançant un tren lleuger de proximitat, opció que facilitarà a més la mobilitat a la mateixa ciutat.

NEGOCIACIÓ

○ Aquest és el contingut de part de les al·legacions presentades al Pla de Transport de Viatgers de Catalunya, tot i que «la majoria ja es negocien amb la Generalitat i el Ministeri de Foment», va dir ahir la regidora Begoña Floria, portaveu de l'equip de govern (PSC-ERC). També va advocar per millorar les línies de busos per cohesionar el Camp de Tarragona.

l'entrevista

Jordi VALLS | PRESIDENT DEL PORT DE BARCELONA

El 2008 serà un any molt important per al port de Barcelona. Un dels elements crucials per al necessari creixement d'aquesta gran infraestructura, amb una activitat que preveu generar prop del 5% del PIB de Catalunya després de les obres, veurà la seva finalització en el trans-

curs del present exercici. L'acabament dels dics Est i Sud, set quilòmetres de barrera artificial destinats a pacificar les aigües i permetre la construcció de nous molls, suposarà un decisiu pas endavant en l'ambiciós projecte de renovació i ampliació d'un dels ports més impor-

tants d'Europa. Potenciar l'atractiu turístic i la relació del port amb la ciutat, i la millora dels accessos ferroviaris i marítics són altres dels eixos principals d'aquesta important actuació, que ha comptat amb una inversió de 3.600 milions d'euros.

RENOVACIÓ I AMPLIACIÓ DEL PORT DE BARCELONA

“El nostre gran repte és el creixement dels accessos”

“Després de les obres, la infraestructura haurà duplicat les seves dimensions”

Continuen a ple rendiment els treballs de renovació i ampliació del port de Barcelona. Segons el seu parer, ¿quins són a grans trets els objectius d'aquesta nova infraestructura de transport?

—En primer lloc ens hauríem de preguntar per què s'ha d'ampliar una infraestructura com el port. Bàsicament per dues circumstàncies: primera, a causa del creixement del comerç internacional, que ha fet que les economies tinguin una posició de més obertura, fet que suposa que hi ha un trasllat molt més elevat no només de capital i coneixements, sinó també de mercaderies. Segona, la creixent obertura de l'economia catalana i espanyola està comportant un creixement i una diversificació de les exportacions. En aquest context, en la mesura que el port de Barcelona tingui més connexió pel que fa a grans línies oceàniques, la nostra economia tindrà més oportunitats de negoci i d'expansió perquè estarà més ben connectada amb la resta del món.

—¿Les tendències actuals del mercat internacional com afecten les grans infraestructures portuàries com el port de Barcelona?

—El creixement del comerç internacional provoca un clar creixement del trànsit marítim, que actualment creix tres vegades més que el volum de comerç. En primer lloc, s'està produint un creixement dels vaixells, i això implica la necessitat de tenir infraestructures adequades perquè aquestes embarcacions puguin fer escala al port de Barcelona. Els ports del món que no les puguin desenvolupar estaran menys connectats i perdran pes al mapa comercial internacional. Aquesta és la resposta bàsica i el motiu principal del nostre creixement. L'àmbit marítim es converteix en un dels vectors principals per a una economia oberta i globalitzada i el port de Barcelona s'ha d'adaptar a aquestes noves tendències.

—¿Com es tradueix aquest creixement en xifres?

—Quan acabin les actuals obres d'ampliació, el port de Barcelona haurà duplicat les seves dimensions. Es multiplica, així, la superfície del port, i també la seva capacitat potencial de gestió de mercaderies. Es passarà dels 51 milions de tones de mercaderies del 2007 als 130 milions de tones cap al 2015-2020. De la mateixa manera, si ara gestionem uns 2,6 milions de contenidors de càrrega, passarem a una capacitat aproximada de 10 milions. Això en una infra-

“Passarà a tenir una capacitat de 130 milions de tones i 10 milions de contenidors”

“Aquest any finalitzaran les obres dels dics, un element bàsic per poder guanyar espai al mar”

estructura que, a més de l'activitat comercial, està desenvolupant un projecte en l'àmbit de creuers, amb el desenvolupament de l'última terminal de Costa Cruisers l'últim exercici, i amb la inauguració aquest any de la Terminal A. A això també s'hi han de sumar altres projectes dins de l'àmbit de la ZAL, del Port Energètic o del Port Vell. Aquest creixement és necessari perquè créixer és un vector econòmic de primera magnitud tant en termes industrials com energètics.

—¿Què comportarà aquest creixement a nivell social? ¿Implicarà una obertura més gran cap a la gent i més contacte dels barcelonins amb el port?

—El projecte més important en aquest sentit, de retrobament entre port i ciutat, es va realitzar ja en els anys 90. No obstant, considerem molt importants alguns aspectes que segueixen en procés de desenvolupament, com la recuperació al mar d'un nou espai port-ciutat, amb tota la nova bocana, on hi haurà una nova marina i on s'està desenvolupant en aquests moments l'Hotel Vela, que potencia l'atractiu turístic d'aquest sector en convivència amb aspectes estrictament industrials. En aquest sentit, s'amplia el passeig marítim, i entre finals d'aquest exercici i principis del següent esperem desenvolupar el projecte de renovació de la llotja del moll de pescadors, que combinarà una activitat por-

tuària com la pesca amb el caràcter de la Barceloneta. Tot plegat implicarà el desenvolupament d'un tipus de servei de transport marítim per vincular encara millor el port i la ciutat, des del Port de la Pau fins a la nova bocana, així com la millora de la connectivitat via marítima entre el Maremàgnum i el moll de pescadors.

—Des del punt de vista constructiu, ¿quins aspectes destacaria de les obres que s'estan desenvolupant?

—Sense dubte, el projecte més complex són els dics. La seva construcció suposa una intervenció de set quilòmetres dins de l'aigua, a profunditats de 17 i 18 metres. És una obra que podríem definir com un iceberg, ja que es veu només un 10% del que realment implica. El seu pressupost és de 600 milions d'euros.

—¿Quina és la funció principal que compleixen els dics?

—La funció dels dics és aconseguir aigües tranquil·les. Per aconseguir-ho hi ha dues opcions. Una de natural, mitjançant els ports fluvials, i una altra, com passa als ports del Mediterrani, que és conquistant el mar per aconseguir aigües sense onatge i poder construir els molls. Tant el dic Sud com el dic Est estaran acabats durant aquest exercici.

—¿Quines altres actuacions s'estan portant a terme?

—Aquest any s'inaugurarà la Terminal A de creuers, es posarà en marxa la torre de control del port, i se seguirà des-

Advocat i polític

El president del port de Barcelona, Jordi Valls, va prendre possessió del seu càrrec el gener del 2007. Advocat de professió, va ser designat regidor de l'Ajuntament de Manresa (1988-1995) per acabar sent el seu alcalde durant gairebé 11 anys, entre el 1995 i el 2006. Va ser president de Localret entre el 1999 i el 2006. Immediatament abans d'ocupar el seu actual càrrec va estar vuit mesos al capdavant de la Conselleria de Treball i Indústria de la Generalitat.



president del port de Barcelona, Jordi Valls, a la passarel·la del Port Vell.

envolupant el projecte de la ZAL, consistent en la construcció de naus i en la recerca d'operadors marítims i logístics que hi poden treballar.

—¿Com s'inscriu el concepte d'intermodalitat en un port com el de Barcelona?

—El port suporta en aquests moments un volum de càrrega de 51 milions de tones. La congestió és molt elevada. El nostre gran repte actual és que l'ampliació del port vagi vinculada al desenvolupament dels accessos. Això permetrà que qualsevol operador del sector industrial d'aquest país que vulgui utilitzar les vies de connexió que li ofereix el port pugui comptar amb les vies marítimes. També s'està desenvolupant el transport ferroviari, amb la construcció d'una terminal ferroviària al ramal del riu Llobregat per evacuar part de les mercaderies i del creixent trànsit que tindrem. Això no vol dir que hagin de desaparèixer les connexions viàries, encara que s'incrementarà substancialment l'ús del ferrocarril. En aquests moments també tenim posicions logístiques en terminals ferroviàries a Madrid, Saragossa, Tolosa i Perpinyà, i estem estudiant posicions a Tànger.

—Al marge de debats i polèmiques,

Alguns estan acabats, com la ZAL 1; la ZAL 2 està en fase de comercialització; els dies, que són la peça més important, es finalitzaran aquest any; la Terminal Prat, entre el 2008 i el 2010. Aquest any també començaran les obres d'ampliació de la Terminal de TCB, que sumaran 22 hectàrees de superfície; desenvoluparem el projecte del moll Adossat i el trasllat d'una drassana naval. Així mateix, aquest any tindrà lloc el procés d'adjudicació del moll Costa, i estem en fase de definició, a través de diferents projectes, de l'ampliació del moll de l'Energia.

—¿Quin és el pressupost aproximat d'aquesta ampliació?

—La inversió de l'ampliació és d'aproximadament 3.600 milions d'euros, dels quals 2.182 corresponen al sector privat, i la resta al sector públic. D'aquest últim, entre 250 i 280 milions d'euros procedeixen dels fons de cohesió. El finançament d'aquestes obres va sempre a càrrec dels mateixos recursos que genera el port de Barcelona, que gestiona uns 160 milions d'euros de forma directa i uns 230 milions d'euros de forma indirecta, a través del grup de societats participades.

—¿Com es conjuguen unes obres

"En pocs llocs d'Europa es pot trobar en un espai de 20 quilòmetres un port i un aeroport com els de Barcelona, i tant la ciutat com el país han d'aprofitar aquesta sinergia"

¿quin paper jugarà en aquest context l'arribada de l'AVE?

—L'arribada de l'AVE és important, sens dubte. Tindrà un gran impacte. La seva arribada permetrà que molts trens regionals i de mitjà i llarg recorregut aprofitin la nova infraestructura, i ens deixin lliures les vies existents per introduir més mercaderies. També serà estratègicament molt important tenir més connexió amb França.

—¿Què suposarà econòmicament el nou port per a Barcelona i per al conjunt de Catalunya?

—En aquests moments, el port de Barcelona representa un 1,7% del PIB de Catalunya, i després del seu creixement podem passar a representar fins a un 5%. Això implica, no obstant, no només un esforç del port en infraestructures, sinó també un esforç per part de la ciutat i del país per entendre la importància que té una infraestructura portuària. Ningú va a Holanda i discuteix la importància cabdal del port d'Hamburg o de Rotterdam. Això és el que hem d'aconseguir en termes sociològics.

—¿Quan està previst que s'acabin els treballs d'ampliació?

—Els treballs d'ampliació van començar el 2001 i continuen en desenvolupament.

d'aquesta naturalesa i envargadura amb el respecte al medi ambient?

—Totes aquestes obres compten amb una declaració prèvia d'impacte ambiental. A més, el port és un dels estocs estratègics més importants de Catalunya i Espanya en termes d'energia. A més, és capaç de desenvolupar una central de cycle combinat, un punt de producció d'energia que fa possible que aquesta ciutat tingui un balanç equilibrat entre la producció i el consum energètic. Aquest és un dels factors que determinen la sostenibilitat d'un territori en termes energètics.

—¿Com reforçarà tota aquesta ampliació el ja per sí mateix important paper del port de Barcelona en el conjunt d'Espanya i Europa?

—En pocs llocs d'Europa es pot trobar en un espai d'entre 20 i 25 quilòmetres un dels ports més importants d'Europa i un dels aeroports comunitaris també més importants. Hi ha pocs llocs on es produeixi aquesta sinergia. Al voltant d'aquestes dues grans infraestructures hi ha uns vuit o 10 milions de metres quadrats logístics vinculats a aquesta activitat, i aquesta és una gran oportunitat que han d'aprofitar tant la ciutat de Barcelona com el conjunt del país. ©