



# RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:17-3-08

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

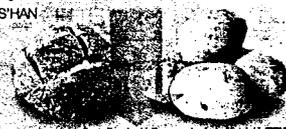
C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - [www.catpress.cat](http://www.catpress.cat) - [comunicacio@catpress.cat](mailto:comunicacio@catpress.cat)

# COSES de la VIDA

## Cau el consum de pa i patata

DES DEL 1964, AQUESTS PRODUCTES S'HAN REDUÏT EN LA DIETA DE LA POBLACIÓ DE FORMA CONSIDERABLE

EVOLUCIÓ DEL SEU CONSUM  
1964 2006  
350g 100g



Font: Fundació Espanyola de la Nutrició (FEN)

La xarxa d'alta velocitat ▶ La línia Barcelona-Frontera francesa

Pàgines 18 i 19 >>>

# Figueres qüestionava la ubicació de l'estació de l'AVE als afores

Una consulta popular intenta evitar que la parada dels trens convencionals també es traslladi | La Generalitat recolza el projecte de Foment però l'ajuntament aspira a introduir-hi canvis

CRISTINA BUESA  
FIGUERES

La construcció de l'estació de l'AVE de Tarragona a 12 quilòmetres de la ciutat va respondre en gran mesura a la històrica rivalitat amb Reus (Baix Camp). Avui, 15 mesos després de la seva estrena, s'han diluït gairebé del tot les crítiques per la poca operativitat que representava anar a buscar el tren tan lluny. No obstant, la ubicació de la futura estació de l'alta velocitat de Figueres (Alt Empordà) al municipi veí, Vilafant, promet generar una controvèrsia semblant. A més a més, aquesta instal·lació als afores comporta el trasllat de l'actual estació de tren convencional, cosa que ha provocat la mobilització ciutadana.

La plataforma Defensem el tren de l'Empordà ja ha aconseguit 4.000 firmes d'empadronats a la ciutat amb dret a vot. En necessiten 5.200 per forçar la convocatòria d'una consulta popular en què preguntaran als veïns si volen que l'estació es mantingui on està (a 10 minuts a peu del centre) però amb les vies soterrades o bé si aposten per desplaçar-la a Vilafant, a 1,5 quilòmetres de distància. «Hi ha estudis que demostren que, a partir d'un quilòmetre, la gent ja no es desplaça caminant, per la qual cosa s'agreuja encara més el greu problema de la congestió de trànsit de la ciutat», lamenta el seu portaveu, Pep Gou.

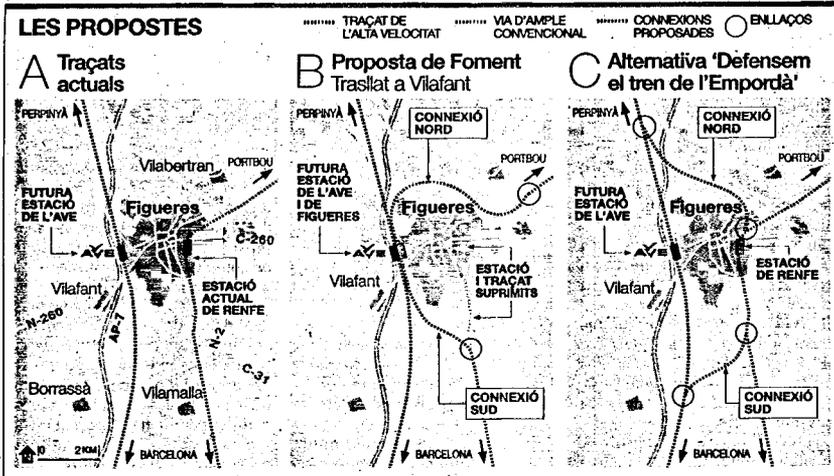
**SOTERRAR 2,5 KILÒMETRES** / Aquesta entitat no qüestionava que l'alta velocitat tingui l'estació a Vilafant però s'oposa que el tren convencional se situï tan allunyat del centre urbà. Han fet una proposta -que, asseguren, és més econòmica que l'aprovada pel Ministeri de Foment- per soterrar en part els 2,5 quilòmetres de vies que travessen el nucli amb diversos passos a nivell perillosos. A més, adverteixen, no és segur que l'AVE s'aturi a la capital empordanesa, cosa que desmenteix categòricament el secretari de Mobilitat, Manel Nadal.

«Foment ha dit nombroses vegades que sí que hi haurà parada. La ubicació dels dos transports ferroviaris en aquell punt crearà la intermodalitat desitjada: els passatgers de la comarca que arribin amb un servei regional podran canviar allà a un AVE que vagi a Girona, Barcelona o



JOAN CASTRO

▶ Diversos vianants travessen, divendres, per un dels passos a nivell que hi ha al costat de l'estació, l'edifici groc situat al fons a la dreta.



JORDI CATALÀ

més enllà i viceversa», sosté el responsable de la Generalitat, reticent al fet que es qüestionï un projecte «que ja està en marxa».

L'alcalde de Figueres, Santi Vila (CiU), no ho té tan clar. Malgrat que governa amb el PSC, que defensa

l'estació única a Vilafant, Vila considera que el model ferroviari no està tancat i pensa negociar un replantejament amb Madrid. L'actual equip de govern va heretar un acord entre l'anterior alcalde, Joan Armanegó (PSC), i el Ministeri segons el

qual s'acceptava aquest trasllat i, a més, les arquitectures municipals costejaven en part la iniciativa gràcies a la requalificació dels terrenys alliberats per la centrada estació, cosa que és qüestionable amb l'actual crisi immobiliària, asseguren els oposi-

tors de la plataforma. «Considero que és molt positiu que la ciutadania hagi fet públic el seu rebuig. Si vaig a Foment amb milers de firmes sota el braç tindrè més força i aconseguiré que m'escoltin», confia l'alcalde Vila. ■

## el precedent

### DESPLAÇAR-SE EN TAXI O BUS

Malgrat que el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, sosté que s'habilitarà una potent xarxa de transport públic des de Vilafant fins al centre de Figueres, la plataforma Defensem el Tren de l'Empordà creu que el públic farà servir sobretot el cotxe. En el cas del Camp de Tarragona, un taxi des de Perafort (on hi ha l'estació) fins a la ciutat triga 15 minuts i costa uns 20 euros. Si l'usuari elegís desplaçar-se en un dels autobusos regulars, triga uns 20 minuts i el bitllet costa 1,20 euros.

# Barcos a la vista

● **Siete buques se convertirán, desde el 15 de mayo, en la flota que traerá agua a Barcelona desde Tarragona y Marsella**

---

**ALBERT GIMENO**  
**ANTONIO CERRILLO**  
Barcelona

---

La lucha contra la sequía en Catalunya se gesta a marchas forzadas. Para ello, siete barcos están ya a punto para zarpar de los

puertos de Tarragona y Marsella para iniciar el transporte marítimo de agua a Barcelona. Los siete buques, esa especie de armada de salvamento que debe paliar en parte las necesidades del consumo de agua en Barcelona y su área de influencia, tendrán al me-

nos una capacidad de 28.000 metros cúbicos por nave. La fecha prevista para que llegue el primer barco con las bodegas llenas de agua es el 15 de mayo. Días antes, no obstante, una de las naves

---

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

BARCOS A LA VISTA EL PERIPLLO PARA TRANSPORTAR AGUA

# Alquilar un buque vale 900.000 € al mes

&gt;&gt; VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

de la flota viajará de Tarragona a Barcelona con un pequeño cargamento para realizar las pruebas oportunas de atraque y de conexión de la embarcación con los sistemas de recepción del agua en el puerto de Barcelona.

El primer viaje de un barco cisterna llegará procedente de Tarragona, ciudad con la que ya se obtuvieron todos los permisos necesarios para realizar tal operación. Entre la capital tarraconense y Barcelona habrá siempre dos buques permanentemente operativos, cada uno en un sentido para transportar cargamentos de agua potable.

Diez días después de la llegada del primer envío desde Tarragona, Barcelona recibirá los primeros barcos procedentes de Marse-

lla. La previsión es que la partida de agua procedente de Francia se produzca hacia el 25 de mayo. La diferencia de días respecto al transporte procedente de Tarragona se producirá porque todavía existen pequeños flecos burocráticos pendientes de resolver con las autoridades marselesas.

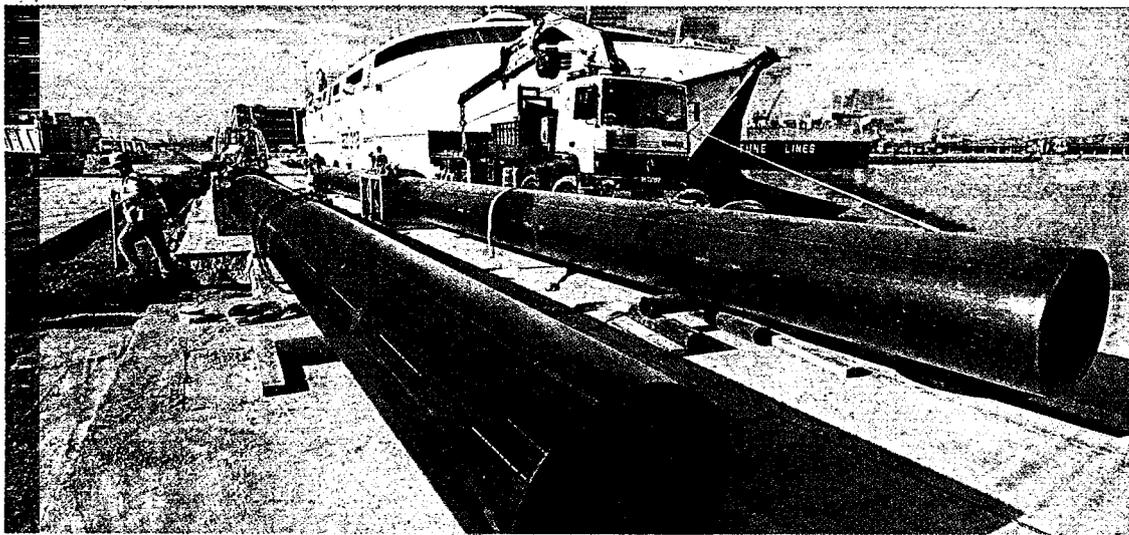
El puente marítimo montado con la localidad francesa pondrá en circulación a cinco grandes embarcaciones. Dos de ellas cargarán sus depósitos con agua del canal de Provence -del deseado y a la vez repudiado, según quien hable, río Ródano- y tres buques se encargarán de cargar en las instalaciones de la compañía Eaux de Marseille. El flete del canal de Provence aportará agua por potabilizar que llegará a las nuevas instalaciones que está preparando el puerto de Barcelona, desde

**CARGAMENTOS DE AGUA**  
Entre Tarragona y Barcelona siempre habrá operativo un buque en cada sentido

**PUENTE CON MARSELLA**  
Habrá cinco barcos en circulación y dos de ellos cargarán agua procedente del Ródano

donde se llevarán hasta la potabilizadora de Sant Joan Despí (a través de una tubería existente que parte de la depuradora de El Prat).

En cambio, tanto el cargamento de Tarragona como el otro de Marsella, que procede de la com-



## El Govern también baraja usar agua del minitrasvase del Ebro

Los expertos creen que proporcionarían pocos recursos pero muy valiosos dada la situación extrema de sequía

**ANTONIO CERRILLO**  
Barcelona

En su desesperada búsqueda para encontrar caudales adicionales para el suministro doméstico a la región de Barcelona, el Departament de Medi Ambient ha barajado también la posibilidad de prolongar el minitrasvase del Ebro al Camp de Tarragona hacia Barcelona para conectarlo con la red de suministro metropolitano que gestiona la empre-

sa pública Aigües Ter-Llobregat (ATLL). En este caso, se trataría de llevar a cabo una conducción de unos 14 kilómetros que uniría el punto final actual del minitrasvase en Cunit (Baix Penedès, Tarragona) con la red que ahora acaba en Vilanova i la Geltrú. El propio presidente de la Generalitat, José Montilla, reiteró la semana pasada en el Parlament que su Gobierno "traerá agua desde donde haya agua". Y cuando se le pregunta a la Agència Catalana de

l'Aigua sobre la posibilidad de utilizar estos caudales, sus portavoces se remiten como en un bucle inacabable a la declaración de referencia de Montilla.

La opción de prolongar la conducción del minitrasvase presenta obstáculos jurídicos y políticos, pero también algunas ventajas nada desdeñables en las actuales circunstancias.

La obra requeriría en primer lugar una autorización de los regantes del delta del Ebro, que son

### OTRA OPCIÓN

El Departament de Medi Ambient busca también un buque que desalinice el agua frente a la costa

Un buque desalinizador

La Administración autonómica ha empezado a buscar buques desalinizadores encargados de potabilizar el caudal del mar frente a la costa de la Capital catalana. Los expertos no descartan esta idea, que ha sido sugerida desde el sector empresarial. Sin embargo, la conveniencia, las ventajas e inconvenientes de esta opción aún no han sido analizadas. La Administración catalana está recibiendo todo tipo de ofrecimientos y soluciones para dar una respuesta inmediata y de emergencia a la bajada en picado de los niveles de los embalses del Ter y el Llobregat. Y esta es una más de las numerosas ideas puestas sobre la mesa. Los buques desalinizadores llevan incorporados sistemas de tratamiento de agua que les permiten convertirse en algo así como potabilizadoras móviles. De hecho, en momentos del año algunas islas griegas deben ser abastecidas mediante buques que desalinizan. Las dudas son cómo resolver el problema del consumo eléctrico, el volumen del agua tratada o su coste económico.

pañía de suministro local -potable-, atracará en el muelle de inflamables. Se almacenará en dos depósitos que ya hay en el puerto, con una capacidad total de 8.500 m<sup>3</sup>, y, mediante una central de bombeo, será impulsada hacia una conducción en la calle A de Zona Franca, que tiene como destino el depósito cota 10 de Cornellà. Desde este lugar, se distribuirá en la red metropolitana de suministro.

En total habrá siete embarcaciones en funcionamiento, aunque si se logra optimizar los plazos de carga, descarga y tramitación marítima es posible que la flota que utilizar ascienda hasta las diez navas.

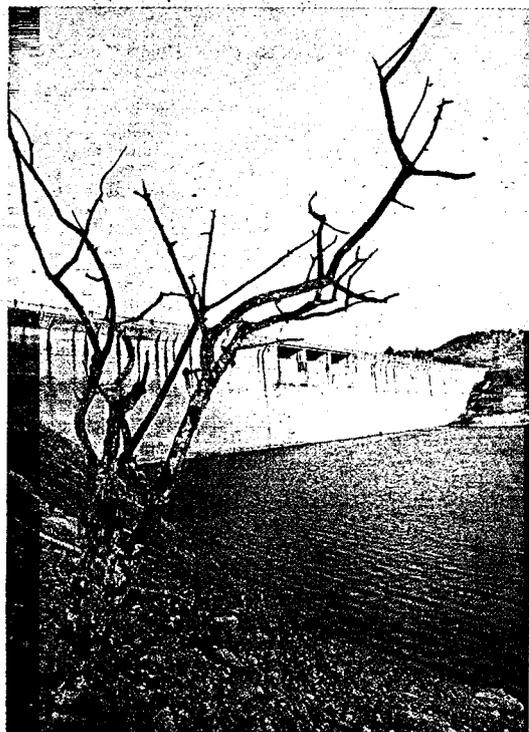
La nómina de embarcaciones aumentará sin lugar a dudas cuando se adecue el puerto de Carboneras (Almería). Este

puerto se utilizará para transportar el agua potabilizada de la desalinizadora. Este transporte no se producirá, no obstante, hasta aproximadamente el mes de agosto. La razón es meramente técnica. Los grandes barcos que deberán operar en la ruta entre Carboneras y Barcelona necesitan que el puerto almeriense se pueda adaptar a calados de envergadura. En esa ruta, es muy probable que las naves lleguen a tener hasta 40.000 m<sup>3</sup> de capacidad en sus bodegas para almacenar agua. En este puerto se requiere construir un campo de boyas para que los barcos puedan atracar con seguridad.

El arranque del operativo naviero tiene un contrato de dos meses de vigencia, renovables según las necesidades. Para

ello, será fundamental la evolución meteorológica y el volumen de lluvias que pueda caer en Catalunya esta primavera y en otoño. El coste global del operativo -que no repercutirá directamente en el consumidor porque la factura irá a cargo de la Agència Catalana de l'Aiguatge- tiene muchas variables que hacen difícil su cálculo. No obstante, el alquiler de un barco del estilo de los contratados para efectuar el transporte se eleva a unos 900.000 euros al mes, según han confirmado a este diario fuentes del sector naviero.

El área de Barcelona sólo tiene garantizado un suministro sin restricciones para los próximos cinco o seis meses, de manera que si nada lo impide en septiembre podrían iniciarse las restricciones domésticas. ●



La situación en los pantanos, como el de Siurana, es crítica

dueños de la concesión actual. Luego debe valorarse como un factor que tener en cuenta que los recursos que proporciona la actual concesión (3,8 m<sup>3</sup>/s, equivalentes a 121,6 hm<sup>3</sup> anuales) prácticamente son consumidos durante los meses de verano en las comarcas del Camp de Tarragona. Dicho de otra manera: el caudal sobrante con destino a la región de Barcelona sería muy limitado. Pero, aun así, po-

dría proporcionar recursos adicionales de gran ayuda y ser una contribución muy bien venida en caso extrema necesidad. "Podrían obtenerse no más de 200 litros por segundo, pero sumando todos los recursos, de aquí y de allá, se lograría reunir una importante contribución", dijeron fuentes de las empresas del sector.

Otra circunstancia también relevante es que la realización

misma de esta obra supone una enorme contradicción para el Departament de Medi Ambient, que dirige Francesc Baltasar, puesto que Iniciativa per Catalunya se opuso radicalmente (nada más asumir las riendas de esta conselleria) a incorporar esta obra entre los proyectos alternativos al derogado trasvase del Ebro. La razón fueron las presiones que recibió de las plataformas del Ebro, en contraste con las opiniones favorables que mereció al PSC.

Los hidrólogos siempre han echado en falta que no estuviera ya hecha esta interconexión. De hecho, cuando el CiU abandonó la Administración de la Generalitat, las obras ya estaban iniciadas.

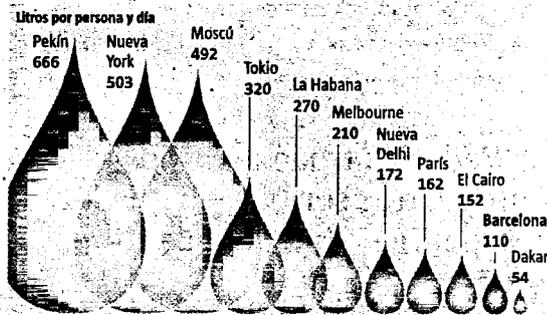
En el plano oficial, el Departament de Medi Ambient no confirma que vaya a acometer esta obra. "Es una opción más". dicen, y recuerdan que, en cambio, se encuentra en proyecto la construcción de una nueva desalinizadora en Cunit, que actuaría a partir del 2010 como un gran proveedor de agua.

La planta potabilizadora sería una gran rótula que suministraría agua hacia Barcelona al norte, o hacia Tarragona en sur, en función de las necesidades existentes en cada momento. Pero el hecho de que la desalinizadora vaya a ser el nexo de unión con la conducción del minitransvase da alas a quienes piensan que podría acometerse la interconexión de las dos redes antes de que esté la desalinizadora. "Unir ambas redes una vez hecha la desalinizadora de Cunit sería muy fácil", declaró un directivo de una ingeniería. Todos estos elementos han sido puestos sobre la mesa, pero la decisión final no se ha tomado. ●

Pese al bajo consumo en agua, la ciudad precisa soluciones a largo plazo

## Barcelona gasta cada vez menos

Pekín consume 6 veces más agua por persona y día que Barcelona



FUENTE: Museu Agbar de les Aigües

LA VANGUARDIA

BARCELONA Redacción

Barcelona registró en el 2007 el octavo año consecutivo en que se produjo un descenso en el consumo de agua. La capital catalana gasta ahora 110 litros por persona y día para usos domésticos y en diciembre del año pasado se volvió a registrar un descenso del 6%. Los expertos estiman que el consumo es ahora tan bajo que difícilmente puede descender más. El gasto en Barcelona se sitúa ahora muy por debajo de ciudades como El Cairo (152), París (162 litros) o Nueva Delhi (172). En otras grandes capitales incluso se consume más: en La Habana, 270 litros por persona y día; en Tokio, 320 litros, y en Nueva York, 503.

Numerosos expertos recuerdan que la región de Barcelona tiene ahora el mismo esquema de aprovisionamiento que tenía en los años 70 del siglo pasado, pese a que la población ha aumentado notablemente. El Gobierno catalán ha impulsado un amplio abanico de obras de emergencia (recuperación de pozos, interconexión de redes), pero todo indica que, aunque el ahorro de agua ha retrasado la adopción de restricciones, no sirve como instrumento para resolver los déficit estructurales de agua.

En este sentido, ayer el alcalde

de Barcelona, Jordi Hereu, abogó por una interconexión o un trasvase "que pueden ir en un sentido o en otro", ya que el agua que necesita ahora la capital catalana la puede necesitar un día otro territorio. Por ello, Hereu apoyó la decisión aprobada a finales de febrero por el pleno del Ayuntamiento de Tarragona de trasvasar agua a Barcelona en momentos concretos para "garantizar el agua de consumo para todos y cada uno de los catalanes".

Asimismo, el alcalde de Barcelona hizo alusión a las plataformas contrarias a un posible tras-

### Hereu apoya la interconexión de agua de Tarragona a Barcelona, así como de caudales del Ebro

vase de agua del Ebro a la Ciudad Condal. Hereu afirmó que nunca ha creído en "los enfrentamientos territoriales" y que se queda con el pronunciamiento de los órganos democráticos, favorables a la interconexión. El alcalde expresó su apoyo a la política del agua del Govern, que permitirá, "en un tiempo", tener una "plena garantía" de suministro "en todas sus cuencas". ●

# Una 'Marbella' emerge en Lanzarote

El Tribunal Superior de Canarias declara ilegales 22 hoteles ● El 23% de las plazas turísticas afronta la demolición ● Un juez investiga el patrimonio de dos ex alcaldes

RAFAEL MÉNDEZ  
Madrid

Un tercio de los más lujosos hoteles de Lanzarote son ilegales. El Tribunal Superior de Justicia de Canarias ha anulado 22 licencias de complejos turísticos concedidas por los Ayuntamientos de Yaiza y Tegüise que se saltaron la moratoria urbanística de 2000. Estos complejos afrontan ahora la demolición, ya que el Cabildo de Lanzarote y la Fundación César Manrique, los que han ganado los litigios, estudian pedir la ejecución de las sentencias en los casos más sangrantes. La justicia ha anulado ya 7.721 plazas turísticas, casi todas desde el verano pasado, y hay pendientes recursos similares hasta llegar a las 15.000, lo que supone un 23% de todas las plazas de la isla.

Los hoteles Meliá Volcán, Iberostar Papagayo, Gran Castillo, Natura Palace, Rubicón Palace, Papagayo Arenas o Son Bou están entre los grandes complejos anulados, según el listado del cabildo. A ellos se les acaba de sumar el Princesa Yaiza, según fuentes conocedoras del caso, un hotel de cinco estrellas de lujo de 330 habitaciones cuya licencia recurrió la Fundación César Manrique.

Otros son apartoteles menos conocidos, como los Coloradamar, y seis están aún en construcción. De las 22 sentencias, ocho anulan hoteles de más de cuatro estrellas (de los 25 que hay en la

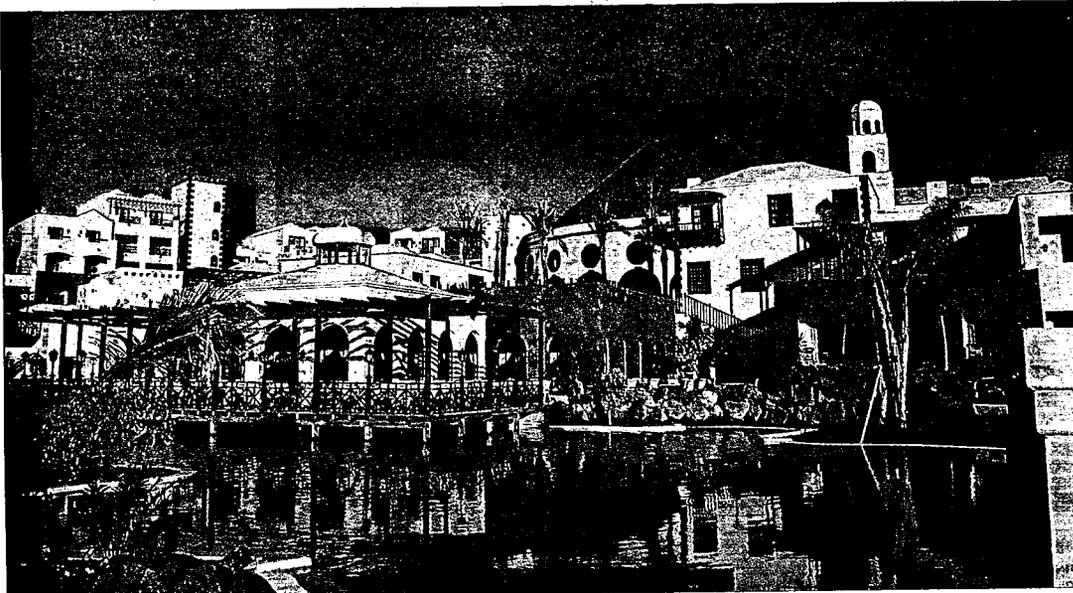
**"Derribaremos lo que sea necesario", asegura un consejero**

**Los complejos recibieron 36,5 millones de fondos de la Unión Europea**

isla), 10 afectan a apartoteles y cuatro a obras ya paralizadas.

La cascada de sentencias deja en el aire estos hoteles y concluye un procedimiento que se inició en 1991, cuando se revisó el plan de ordenación insular, y siguió en 2000, cuando Lanzarote aprobó la conocida como moratoria turística, que limitaba el número de plazas turísticas que se podían construir, y obligaba a que los hoteles tuvieran más de cuatro estrellas. La isla trataba así de garantizar el turismo de calidad y huir del desarrollismo que marcó el plan vigente hasta entonces, de 1973.

Pero los Ayuntamientos de Yaiza (10.000 habitantes) y Tegüise (7.000) se saltaron la moratoria y concedieron licencias para miles de plazas turísticas con una inversión de 270 millo-



El hotel Meliá Volcán, en Yaiza (Lanzarote), cuya licencia ha sido anulada por el Tribunal Superior de Canarias. / FERNANDO GALLARDO

nes de euros, según un informe jurídico del cabildo. José Francisco Reyes fue alcalde de Yaiza entre 1994 y el pasado 8 de febrero. Primero con Coalición Canaria y luego con el Partido Nacionalista de Lanzarote. Ayer no quiso contestar a este diario y remitió a la información del cabildo. El regidor de Tegüise fue Juan Pedro Hernández, del Partido Independiente de Lanzarote, y en la última legislatura en Coalición Canaria, cuando dejó el cargo. Este diario intentó ayer, sin éxito, contactar con él.

"Esos ayuntamientos rompieron el ordenamiento que nos habíamos dado para preservar la isla, que es reserva de la biosfera", explica el consejero del cabildo Carlos Espino, del PSOE. El cabildo y la Fundación César Manrique recurrieron una treintena de complejos que superan las 15.000 plazas hoteleras. Esto supone el 23% de las 65.000 que tiene la isla si se incluyen las extrahoteleras y aproximadamente un 50% de las plazas de hoteles.

Desde el año 2006, pero especialmente desde el verano pasado, se han sucedido las sentencias anulando las licencias de obras. El Tribunal Superior de Justicia de Canarias no acepta ninguna de las cuatro fórmulas por las que los ayuntamientos se saltaron el plan de ordenación de la isla. Un total de 11 hoteles con la licencia impugnada recibieron hasta 2002 al menos 36,5 millones de fondos europeos de ayuda a zonas deprimidas. Sólo el Princesa Yaiza, cuya licencia acaba de ser declarada ilegal, recibió cuatro millones de euros.

Dos juzgados investigan si los responsables de los ayuntamientos cometieron delito al conceder las autorizaciones para estos hoteles ya anulados. El informe del cabildo apunta también a Fe-

## Historia de la 'Marbella canaria'

- El Cabildo insular inicia en 1991 la revisión de las normas urbanísticas, que concluye en 2000 con la moratoria urbanística para limitar la construcción de hoteles.
- Los Ayuntamientos de Yaiza y Tegüise ignoran el plan insular y conceden entre 1991 y 2004 licencias para miles de plazas turísticas que suponen una inversión de 270 millones.
- El Cabildo y la Fundación César Manrique recurren ante el Tribunal Superior de Justicia de Canarias una treintena de licencias que afectan a 15.000 plazas turísticas, un 23% de los alojamientos de la isla.
- La UE concede subvenciones por más de 36,5 millones a complejos hoteleros para potenciar la zona.
- El tribunal ha anulado desde 2006 ya 22 licencias, de las cuales ocho corresponden a hoteles de más de cuatro estrellas. Un tercio de los hoteles de lujo de la isla están afectados. El último es el Princesa Yaiza, de cinco estrellas.
- En diciembre de 2007 un juzgado ordena investigar el patrimonio de los ex alcaldes de Yaiza y Tegüise bajo cuyo mandato se concedieron las licencias.
- El Cabildo estudia qué hoteles legaliza a cambio de compensaciones, pero ya tramita el derribo de dos edificios.

lipe Fernández Camero, que fue secretario municipal de Arrecife y luego actuó como abogado de los ayuntamientos y de algunos promotores que recibieron licencias, siempre según el documento.

Lo más complicado ahora es saber qué hacer con estas obras, ya que el problema es similar al de Marbella, en la que había sentencias declarando ilegales miles de pisos. Los empresarios alegan que un plan de derribos masivos harían perder empleos y hundiría el turismo de la isla.

"No habrá una amnistía. Derribaremos lo que haya que tirar", señala Espino. Este sin embargo admite que "los complejos que puedan ser legalizables serán legalizados si a cambio los

dueños renuncian a construir en suelo de su propiedad o nos lo ceden". Espino añade: "No podemos derribar 27 hoteles porque el coste ambiental sería mayor que el de mantenerlos".

Los trámites de demolición si están avanzados para el Papagayo Arenas. La dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente ha iniciado el procedimiento de expropiación al considerar que el hotel invade el dominio público marítimo terrestre, la primera línea de playa que, según la Ley de Costas, de 1988, es intocable. También estudia demoler el hotel Gran Castillo, situado junto a éste en Playa Blanca. Pero aún puede tardar años.

## "Nos están escuchando"

Al igual que en Marbella, una vez anuladas las licencias los juzgados investigan si quienes las concedieron cometieron delito. Tras la querrela de Carlos Espino por prevaricación, el juzgado 2 de Arrecife ordenó el pasado 20 de diciembre a la Unidad de Delincuencia y Crimen Organizado (Udyco) de la policía que investigue el patrimonio de los ex alcaldes afectados, José Francisco Reyes (Yaiza) y Juan Pedro Hernández (Tegüise).

La policía tuvo pinchados los teléfonos de los dos ex regidores dadas "las posibles responsabilidades penales en las que unos y otros hayan podido incurrir —tipologías delictivas tales como malversación de caudales públicos, tráfico de influencias, cohecho etcétera", según un informe policial del pasado 9 de enero, que remite a otro en el que "se exponían los extremos más relevantes del entramado de irregularidades advertidas en la actuación de ambos ayuntamientos".

El alcalde de Yaiza habla amenuado con Tato, que presuntamente sería el ex edil de Urbanismo de Yaiza José Antonio Rodríguez. Los investigadores constataron "la desconfianza" de los alcaldes a hablar por teléfono. Cuando el regidor de Yaiza comentaba una licencia que, según denunció a la policía uno de los arquitectos del proyecto supuso una comisión de tres millones, Tato espetó: "Pero eso lo hablamos, pero no ahora por teléfono, que nos están escuchando". Las escuchas se suspendieron.

UN ESTUDIO QUE SE PRESENTARÁ EL PRÓXIMO OCTUBRE DESVELARÁ LAS INVERSIONES NECESARIAS

# El gran eje ferroviario de mercancías encuentra complicidades en Europa

La asociación empresarial Ferrmed impulsa un eje de mercancías que vaya de Algeciras al norte de Europa para favorecer la competitividad de las empresas y los territorios.

IGNASI PUJOL, Barcelona

Joan Amorós fue director general de la filial española del gigante automovilístico Nissan. Tras su jubilación, decidió volcarse en lo que podría ser la solución a muchos de los problemas de gran parte de las empresas industriales -y que él había vivido en primera persona en la multinacional nipona-: los inconvenientes logísticos derivados de la escasez de infraestructuras ferroviarias para transportar mercancías en Europa.

En agosto de 2004 se constituyó en Bruselas la asociación Ferrmed, una iniciativa empresarial que quiere impulsar un gran eje ferroviario de mercancías que una Escandinavia y el Mediterráneo Occidental.

Con este objetivo, Amorós, secretario general de Ferrmed, lleva casi cuatro años reuniéndose con las diferentes administraciones de los países afectados, así como con las principales empresas, para recabar apoyos y explicar los beneficios de esta conexión paneuropea.

La asociación ha pedido a los grupos parlamentarios españoles que se incluya el corredor mediterráneo en la revisión de los proyectos prioritarios europeos, un proceso que se inicia el próximo año y termina en 2010.

Este corredor, que va de Algeciras (Cádiz) a la frontera francesa a través del litoral, topa con algunas inercias históricas. Sin embargo, Amorós tiene sobre su mesa dos cartas que le avalan. Una



El eje Ferrmed aprovecharía las vías liberadas por la construcción del AVE en España.

sas, según Amorós.

En Catalunya, todos los partidos están de acuerdo de una u otra forma en el proyecto. La inyección inversora del Gobierno que prevé el Estatut parece propiciar la realización de grandes proyectos.

Sin embargo, el impacto ambiental de la infraestructura puede ser, como sucede en obras como el cuarto cinturón, motivo de división entre las fuerzas políticas. ICV asegura estar a favor del eje, que descongestionaría las carreteras, pero deberá esperarse al momento de discusión de los trazados.

## Asociados

Ferrmed cuenta ya con 124 empresas asociadas, procedentes de diez países. Aberitis, Seat, Comsa o Molins son algunas de las empresas catalanas que apoyan el proyecto, al lado de grandes multinacionales como Bombardier, Alstom, Ford o TRW.

La asociación propone crear una red ferroviaria que

**Ferrmed pide unificar el sistema de explotación ferroviario, igual que sucede en la aviación**

## Miembros de Ferrmed

AB SKF	Ford Motor Company
AB Volvo	Hupac Intermodal
Aberitis Infraestructuras	Mercabarna
Alstom Transporte	Seat
Bombardier	Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB)
Cementos Molins	Tradisa
Celsa	Transfesa
Comsa Rail Transport	TRW
Decathlon	Vossloh España
Dragados	

cubra los grandes ejes europeos, aquellos que cruzan las zonas de mayor actividad socioeconómica.

Según Amorós, el planteamiento ideal sería disponer de dos vías paralelas: una con prioridad para las mercancías y otra para pasajeros. Otro de los requisitos que debería tener el eje Ferrmed es generalizar el ancho de vías UIC (internacional), que actualmente no es igual en todos los países.

El responsable de Ferrmed también considera prioritario contar con trenes más largos. En España los convoyes no sobrepasan los 450 metros y Ferrmed propone que alcancen los 1.500 metros. En EEUU, por ejemplo, los trenes llegan a los 3,2 kilómetros.

## Unidad

Otra de las reclamaciones de Ferrmed es la unificación del

**La sociedad sugiere alcanzar el 35% de evacuación ferroviaria de mercancías**

sistema de explotación ferroviario, con un control coordinado, como sucede en la aviación. "De lo contrario, no podremos competir con EEUU", asegura Amorós.

El presidente explica que la logística supone un 21% de los costes de las empresas y que, en el sector de la alimentación, este porcentaje llega al 30%. Por este motivo, Amorós comenta que "lo más rentable desde el punto de vista social, económico y medioambiental es que el ferrocarril soporte cerca del 35% del tráfico terrestre de mercancías".

Actualmente, sólo EEUU

llega a esta cifra, con un 37% de evacuación ferroviaria de mercancías. La UE tiene una media del 15%; Francia, un 10%, y España, el 4%.

"No pedimos la luna, sino que se aprovechen las líneas que ya existen", concreta Amorós. La voluntad de Ferrmed es utilizar las infraestructuras construidas, que en muchos casos han quedado liberadas con la implantación de la alta velocidad por Europa.

**"España no será una plataforma intercontinental sin este eje", señala Amorós**

Amorós señala que, eso sí, deberían solucionarse algunos problemas de eficiencia en la gestión y de cuellos de botella en algunas ciudades.

El eje Ferrmed incluiría cerca del 50% de la población de la UE y el 83% del tráfico marítimo de contenedores. Por esta razón, los puertos son una de las partes más interesadas en impulsar el proyecto, ya que verían agilizar el creciente tráfico con Asia, reduciendo los días de tránsito.

Ferrmed, con sede en Bruselas, está trabajando para solventar la principal carencia de su propuesta: no disponen de datos económicos que acompañen el proyecto.

Para ello, la Comisión Europea ha concedido una subvención directa de 2,6 millones de euros que permitirá financiar un estudio. Se trata de un análisis de la oferta y la demanda hasta 2025, un informe técnico y un estudio sobre los costes -económicos, sociales y medioambientales- del eje. El documento estará listo en octubre.

## Costa española

"El eje beneficiaría especialmente a Murcia, Valencia, Catalunya y Baleares, que suman el 50% de la población y el PIB español", añade el presidente de Ferrmed.

En Catalunya, por ejemplo, Amorós señala que algunas de las actuaciones prioritarias son el by pass de Barcelona por el Vallès o el desdoblamiento de algunas vías, como en el tramo entre Tarragona y L'Hospitalet de l'Infant. "España no será una plataforma intercontinental sin este eje", dice Amorós.

## REININDICACIONES

**La sociedad civil catalana pide que se ejecuten las inversiones**

EXPANSIÓN, Barcelona

Las principales organizaciones empresariales catalanas piden al próximo Gobierno que ejecute las inversiones pendientes en Catalunya, en especial las que recoge el Estatut. La sociedad civil asegura que esto servirá para resolver el déficit histórico que reivindica la comunidad autónoma y para afrontar mejor la desaceleración económica. El presidente de la Cámara de Comercio, Miquel Valls, señala que, ahora que José Luis Rodríguez Zapatero puede ser reelegido, se mantiene la superación del déficit en infraestructuras que sufre Catalunya, "tal y como el propio presidente ha prometido en varias ocasiones", dice Valls.

La patronal Pimec reclama al próximo Gobierno que solucione "sin más demoras" las "carencias" de Catalunya. Para conseguirlo, pide que se acelere "lo máximo posible" la formación del nuevo Gobierno, con el objetivo de generar "el clima de confianza y transparencia necesario para el desarrollo de la actividad empresarial". Pimec aboga por pactos estables para actuar sobre problemas como la desaceleración de la construcción y de la economía en general, el aumento del paro, la inflación, la reforma laboral, las restricciones crediticias a las empresas, la formación y el I+D+i.

## Financiación

Además, Pimec pide que, antes de la negociación del nuevo sistema de financiación entre el Gobierno y la Generalitat, se calculen y publiquen las balanzas fiscales para establecer mejoras en las bases de la solidaridad interregional. El presidente de Pimec, Eusebi Cima, explica que entre las prioridades del nuevo Gobierno debe estar el control de la inflación y medidas para desplegar infraestructuras, impulsar la innovación y mejorar la formación. Cima considera "imprescindible" desarrollar un nuevo modelo de financiación que permita "mayor equidad entre los territorios" y que "contribuya al impulso de la economía catalana y su competitividad".