



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:4-4-08

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

Política

La polémica por la sequía

Misil de Zapatero sobre el trasvase del Segre y las argucias del tripartito

El presidente promete agua a Catalunya en nombre del Gobierno de España



LA CRÓNICA

Enric Julliana
Madrid



Un misil de la OTAN impactó ayer sobre el ala oeste del Palau de la Generalitat. Desde Bucarest (Rumanía) donde se celebra la asamblea general de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, José Luis Rodríguez Zapatero advirtió que no habrá trasvase del río Segre, que el Govern de la Generalitat nunca le ha informado del citado trasvase en seis meses de discusiones sobre el problema de la sequía; y garantizó agua a los catalanes en nombre del Gobierno de España.

El misil –un Pershing, o quizá un Polaris– redujo a escombros la línea de resistencia esbozada estos últimos días por el tripartito catalán en el frente del Segre. El president José Montilla enmudeció, aunque no sus portavoces, ataviados con casco y chaleco. El conseller de Medi Ambient, Francesc Baltasar (ICV), pidió alternativas, como solía hacerse en las

asambleas de facultad de los años setenta. “¡No dimitiré!”, exclamó el ex alcalde de Sant Feliu de Llobregat desde detrás de los sacos terrosos.

En los comienzos de la anterior legislatura, Rodríguez Zapatero, todavía virgen, se comprometió a no hablar de asuntos internos durante sus viajes al ex-

tranjero. Costumbre británica; costumbre de señores europeos. Pero los diques pronto se rompieron, presionados por la furia de la política llamada nacional. Ayer, en Bucarest, se pasó directamente de la cuenca del Segre a la geoestrategia. Del alfiler al elefante, que diría el fallecido Manuel Vázquez Montalbán, rememorando una brillante sección suya en el diario *Tele/EXprés*.

Rodríguez Zapatero cortó en seco las especulaciones lanzadas el día anterior por el conseller Baltasar sobre un posible pacto de silencio para alejar el trasvase del Segre del foco de la reciente campaña electoral. La palabra del presidente en funciones, victorioso el 9 de marzo gracias a la gran cosecha electoral del PSC, sólo podría ser refutada por el president Montilla, que, como decíamos, guarda silencio.

Hay motivo. El misil de ayer preanuncia un intenso fuego de artillería en los próximos meses. Zapatero quiere una legislatura estable –los nubarrones sobre la economía son cada vez más oscuros–, y la pervivencia del tripartito

MENSAJE CONTUNDENTE

El presidente rechaza categóricamente el trasvase y refuerza a la ministra Narbona

EL MAPA DE LA LEGISLATURA

Las palabras de Zapatero van más allá del Segre y apuntan al futuro del tripartito

RONDA DE CONSULTAS

El Rey habla de la sequía con Duran Lleida y Joan Ridao en la Zarzuela

to dificulta la alianza con Convergència i Unió. Hay en Madrid un enfado pertinaz por la “frivolidad” –esa es la palabra más repetida en el ala oeste de la Moncloa– con la que la izquierda catalana afronta determinados asun-

tos. Hay un cabreo cósmico con el progresismo catalán.

El Gobierno ha remitido a Montilla informes que contradicen las previsiones de Medi Ambient y no está dispuesto a autorizar una obra que reforzaría las ya poderosas almenas del Partido Popular en la Comunidad Valenciana y Murcia. Montilla calla y estudia los papeles de Madrid, a la espera de reunirse con Artur Mas. Sus portavoces, más dicharacheros, sueñan con grandes batallas, y Baltasar cava su particular línea Maginot: “¡No dimitiré!”.

Están en juego las peras y las manzanas de la Terra Ferma, el agua de boca de Barcelona, el chorro de la ducha metropolitana, la continuidad del tripartito y el entero diseño de la legislatura española, que será complicada, más complicada de lo que parece, con presagios de fuerte tormenta económica. Todo ello pasa por el frente del Segre, donde ayer cayó un misil. El Rey se interesó por la sequía catalana ante Josep Antoni Duran Lleida y Joan Ridao en la preceptiva ronda de consultas previa a la investidura. ●

“Ese pequeño trasvase no era una solución que desde luego yo conociera”

“Hay otras mejores, más útiles, más rápidas (...) y son las que se pondrán en marcha”

J.L. RODRÍGUEZ
ZAPATERO



Xavier Bru de Sala

Agua: imprevisión y engaños

Como ciudadanos tenemos el derecho, cuando la obligación, de estar francamente enfadados con nuestros gobernantes, por extensión con los políticos. Estamos así por su imprevisión, su flojera, las ansias de escurrir el bulto y una absurda confianza en la providencia como proveedora. El enfado que debería volverse en chequeo de la sociedad. Jamás nadie, en Catalunya, ha planteado la gestión integral del agua con la imprescindible perspectiva de una escasez que amenazaba con volver y unas necesidades que no han cesado de aumentar. Los dos líneas, la del incremento del consumo (somos un millón largo más de habitantes) y las grandes oscilaciones pluviométricas típicas de nuestro clima, estaban destinadas a cruzarse tarde o temprano. Lo están haciendo ahora, en una sequía que no es la peor de las sufridas pero sí la de más desagradables y generalizados efectos. Si las borrascas no acuden a rellenar los embalses, el sufrimiento colectivo no habrá hecho más que empezar.

Lo elemental, hubiera sido actuar en dos sentidos. Por una parte, aprovechar mejor los recursos hídricos y obtener más caudal de donde haya sobrante. Del ahorro no se ha empezado a hablar hasta ahora, cuando llegan las restricciones y las multas. La red de transporte hídrica es un colador. ¿Dónde están las inversiones en su mejora de los últimos decenios? ¿Dónde los incentivos a sistemas economizadores de riego? ¿Dónde una política generalizada de reciclaje? Quince años atrás, quedé fascinado ante la admirable, eficiente y moderna sabiduría de los tunecinos en el aprovechamiento de sus recursos hídricos. Pensé que deberíamos aprender y empezar a copiar, pero no escribí casi nada porque el tema no era de actualidad. De algún modo, la responsabilidad es de todos, incluidos los medios de comunicación que, acuciados por el día a día, fomentan sin proponérselo la improvisación de los políticos. Que me corrijan si exagero, pero en aprovechamiento y reci-

claje del agua la nota de Catalunya se acerca al cero.

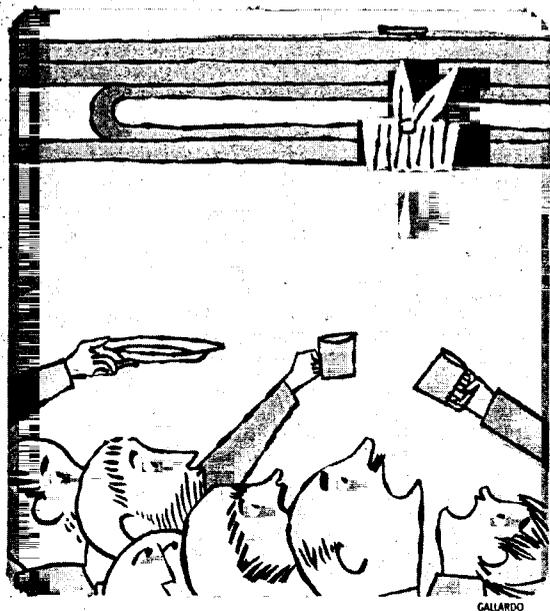
A cambio, se impuso desde tiempos de Pujol la idea de solucionar el tema *pel broc gros*. De momento, una plan de desalinizadoras a corto y medio plazo. En cartera, el famoso trasvase del Ródano, del que, modestamente, soy uno de los más firmes partidarios, desde el principio y sin desfallecer. Esta sí es LA SOLUCIÓN, económica, ecológica, de calidad y sin efectos negativos. Si nuestros políticos nacionalistas hubieran sido más listos, o me-

Delta. El Ródano, tres veces más caudaloso y constante, ni se enteraría por mucho que chupáramos de él. Pero no hay manera. El argumento del conseller Baltasar coincide con el de Aznar: "no hay que depender del extranjero". En la Europa global de nuestros tiempos, se esgrime una majadería para boicotear la única solución sensata, lógica y, hasta donde alcanzan las previsiones, definitiva.

Si no tuviéramos el Ródano a mano, la siguiente medida prioritaria serían las estabilizadoras costeras, pero en su contra están el dispendio energético y la mala calidad del agua. A favor de nuestros políticos, de su sistema improvisador, y como justificación de sus engaños y ocultaciones sobre los planes en caso de falta de agua, cabe argüir que, con un poco de afortunado retraso de la sequía, los pantanos habrían llegado al alarmante veinte por ciento actual cuando la desalinizadora del Baix Llobregat hubiera entrado en funcionamiento, con lo cual ahora estaríamos hablando de otra cosa. Menuda crisis os estaríais ahorrando, gobernantes, con una gestión igual de pésima.

En tercer lugar, y habida cuenta de que la irregularidad de las lluvias es también geográfica, pues nunca toda Catalunya pasa sed a un mismo tiempo, interconectar las cuencas, en la medida de lo posible y por si acaso, no es ninguna tontería. Un día para ti, otro para mí, y a fomentar la solidaridad interna. Por mucha demagogia política que se le haya echado encima, todo el mundo entiende que no es lo mismo un tubo de medio metro de diámetro que otro de tres metros. Es asimismo estúpido asociar la palabra trasvase a algo tabú. Es una cuestión de proporciones y de momentos.

No estamos en emergencia, pero sí en posible fase previa. Si no llueve en las cabeceras de los ríos en las próximas semanas, que es cuando toca por estación, entonces sí que habrá crisis, con gravísimas consecuencias humanas y económicas. ¿Alguien podría avanzar qué torniquete nos preparan para el caso? •



Baltasar Porcel



Eternizados y lerdos retornos

Me acomodo a una cruda entrevista radiofónica, o sea, a una reiteración del tópico político del momento, sea en tono irreverente o apostólico; lo único que ya sabe hacer cierto periodismo. Curiosa tal degradación profesional, pues en tiempos de Franco resultaba semejante, aunque de sentido opuesto: una constante, genuflexiva y opiácea loa de cargos, minucias y efemérides institucionales. Menos mal que Nietzsche ya lo explica, "Todo pasa y todo retorna"; porque si no nos creeríamos lerdos.

Pero, en fin, ¿cuál ha sido la única noticia política real en días? La advertencia de Jordi Hereu de que no acepta que ahora cinco millones de personas se queden sin agua, ni que lo que se remedie vaya a suplir la gravedad estructural pendiente. O sea, que cuanto se nos lía con Bono en el Congreso, representa otro retorno a los huecos bustos parlantes de ayer. Ahí sólo destaca la dignidad de CiU lavándose las manos; buen comienzo capitulino para Duran y Macias.

A la par con todo ello, la Generalitat socialista parece pasar del sopor al co-

Gracias al agua están incitando a la gente a delatarse, como hacia 1936 ocupaba a tantos

ma, en Barcelona y en Madrid. Pero su asociada ERC acaso ni se entera, absorbida por su laboriosa escabechina interna. Aunque algo en Palau también retorna, acaso a impulso del proyecto legislativo de la memoria histórica esa, con su adalid Saura. Pues gracias al agua están incitando a la gente a delatarse, como hacia 1936 ocupaba a tantos vecinos de cada bando.

Y esto con el pueblo que ya sólo puede entretenerse en poca cosa, pues se desploman las ventas de coches y pisos en casi un 50%, mientras suben el butano y el pollo... Luego, ¿no hay algo político que puede sernos ejemplo? Sí, Zimbabue por partida doble. Una, este Mugabe inútil y ladrón que ha huido en la peor miseria al antaño país más rico del área, donde sólo ha edificado cárceles. Dos, su oposición, y sobre todo la reacción popular, que al fin le han tumbado, o lo parece al pergeñar esta columna.

Y no digo que seamos como Zimbabue, sino que *mutato nomine* podemos serlo. Sólo pensemos que Franco, Oliveira Salazar y los coroneles griegos, con su miseria moral y física, no sólo por causas políticas, son de ayer mismo. Mientras sin ir tan lejos, y en tono menor -por algo empezian los retornos incivilizados-, es la Baleares del PP quien se desfleca, cuando este por conservador parecía instalado en la comunidad por un milenio.

Pero en Eivissa puso los comicios en manos del clan Matutes, que imitando a los mayas desea llenar la tierra de pirámides de ladrillos. Y en mi pueblo abrazó a las presuntas corrupciones que pululaban. Para, en Palma, atacar irracional a la bella Pau Janer en aras de, la patria hispana, mientras procuraba deleitarse en clubs de alterne homosexual. Y todo pagando nosotros los indígenas. Pero tenía razón en la campaña al acusar al PSOE de mentir en economía. •

Eulàlia Solé

Sequía de normativas

La sequía ha llegado y no sabemos como ha sido, podríamos cantar remedando la canción de la violeta y su primavera. Entre unos y otros, del color que sean, de previsiones nada. Ahora toca recurrir a emergencias, y cabe esperar que nadie ponga palos a las ruedas, que el agua se reparta lo mejor posible hasta que las nubes nos provean. Al mismo tiempo, urge tomar medidas para el inmediato futuro. Que personas entendidas, inteligentes y sin prejuicios ideológicos decidan sobre desalinizadoras, trasvase del Ródano, etcétera.

Pero hay otro panorama que tener en cuenta, tan importante como las grandes infraestructuras. Son las normas de cada día, para particulares y para empresas. No

basta con conseguir más agua, si se consigue, sino que hay que obligar a economizarla. Los particulares ya hemos aprendido que no debemos bañarnos, sino ducharnos y rápido, que hay que cerrar el grifo mientras nos cepillamos los dientes, que hay que llenar por completo la lavadora... Y quien no lo haya aprendido, cernicalo.

Todo cuanto ahorre el ciudadano de a pie será plausible, pero más allá están los grandes focos de consumo. ¿De qué sirve prohibir que se limpie el coche en la calle mientras que los túneles de lavado gastan enorme cantidad de agua? ¿Y qué decir de determinadas industrias, ingentes consumidoras? Cabe preguntarse por qué no se obliga a estas empresas a reciclar ellas mismas el agua que utilizan. Lie: ó tiempo implantar la norma de que las industrias contaminantes trataran sus residuos en si-

tu. Hubo que vencer muchos reparos, porque el coste repercutía en el precio del producto, pero al fin se impuso la razón. La misma valentía por parte de los gobernantes requiere el problema del agua para uso industrial, o lúdico. Y aquí aparecen los parques acuáticos, o los manidos campos de golf. Para los negocios, que se instalen circuitos cerrados, que se recicle.

El agua se ha convertido en un bien escaso no sólo por el clima, sino por nuestros hábitos culturales. Si queremos seguir con nuestro tipo de consumo y de ocio, hay que dictar leyes que lo hagan posible. Si los agricultores tienen que invertir para regar por aspersión, que los empresarios de la industria y del ocio inviertan otro tanto. A los dirigentes les corresponde ser proveedores y legislar sin miedos, para el bien común. •

vida&artes

sociedad

Los pictogramas aztecas eran signos matemáticos



Progreso sí, pero a costa del vecino

Las protestas contra infraestructuras, desde antenas de telefonía a líneas de alta tensión, se extienden ● Es el fenómeno 'nimby', y se ha convertido en un problema político de primera magnitud

CLAUDI PÉREZ

—Los apedreamos. Si aparecen por aquí, los apedreamos.

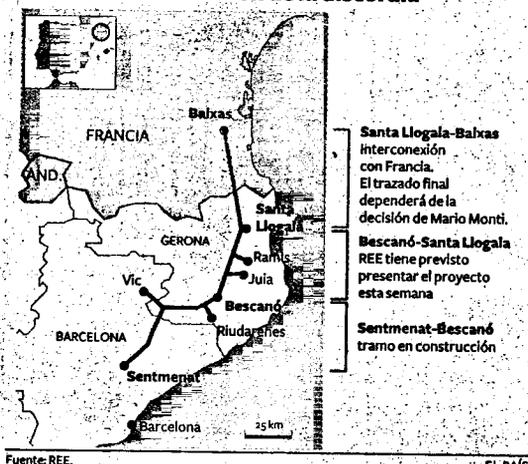
Los jubilados de Morata de Tajuña, un pueblo de 7.000 habitantes al sureste de Madrid, tienen una vitalidad envidiable. Y un punto de mala uva que aparece en cuartito se les mienta la planta eléctrica que proyecta el grupo Electrabel en el municipio, una central de ciclo combinado de 1.200 megavatios. Las calles están sembradas de pancartas con el lema *No a la térmica*, y en la tertulia de mediodía en la plaza del pueblo no se detectan fisuras. Los vecinos cierran filas. "Aquí hay una cementera que contamina a espaldas. Y varias canteiras que dejan los olivos cubiertos de polvo. O sea que ya es suficiente. Si quieren la central, de acuerdo, fantástico, pero que la pongan en otro pueblo", afirma uno de los veteranos contertulios.

Morata es el trasunto de un fenómeno general. Cada dos años, poco más o menos, España se queda al borde del apagón. Literalmente. Barcelona se quedó a oscuras el pasado verano. Madrid tiene todas las papeletas para que suceda algo parecido, porque gasta mucho, pero apenas produce: "Es un sumidero de energía", explica el secretario general de Energía, Ignasi Nieto, para defender la necesidad de levantar centrales como la que provoca espumarajos en los vecinos de Morata. Porque las soluciones ante la amenaza de apagones son de cajón. Construir plantas y aumentar la interconexión con Europa. El pero —porque siempre hay un pero— es dónde ponerle el cascabel al gato.

Nadie quiere una central que afea el paisaje y contamina, ni una línea de muy alta tensión que pase por su pueblo; mejor que pase por el pueblo de al lado, o que no pase. Pero, evidentemente, nadie está dispuesto a renunciar a las bondades de la energía eléctrica. Todos los beneficios, por supuesto, pero pagando lo menos posible. Que paguen otros. El ministro Joan Clos resumía en el Congreso hace unos meses lo que ocurre: "Sí, tiene que haber comisarías; sí, tiene que haber cárceles; sí, tiene que haber instalaciones eléctricas. Pero nadie las quiere cerca de casa. Y cerca de alguna casa tendrán que estar".

Vivimos en un contexto de relativa crispación social por la ubi-

La línea de alta tensión de la discordia



Fuente: REE.

EL PAÍS

cación territorial de grandes o pequeñas infraestructuras que, a pesar de ser necesarias para el conjunto de la sociedad, son rechazadas por los vecinos de la zona donde deben instalarse (a no ser que esos mismos vecinos cobren por ello, claro). Lo habitual es estar teórica y exquisitamente de acuerdo con ciertos proyectos colectivos... siempre y cuando no se instalen cerca de casa.

La escala del problema es absolutamente global. EE UU y el Reino Unido son las grandes referencias internacionales de este fenómeno, pero los problemas se dan en toda Europa, en Latinoamérica, en los países avanzados y en los que están en vías de desarrollo. Y, desde luego, España no es una excepción.

Si a tener cobertura para el teléfono móvil en toda España, pero no a las antenas en mi edificio. Hay decenas de casos más: las carreteras, las narcosalas y las prisiones provocan reacciones airadas, manifestaciones, conflictos subidos de tono. Con las incineradoras de residuos, los trasvases y las depuradoras de agua sucede poco más o menos lo mismo. Las energías limpias tienen un amplio abanico de apoyos, pero a poder ser que no instalen un molino de viento que destruya el paisaje de la comarca de uno. O las vistas desde la terraza de casa. En Suecia hay una encendida polémica sobre la contaminación visual de los aerogeneradores. Y también al otro lado del mundo, en la Patagonia argentina,

La ciudadanía protesta cuando la infraestructura se instala cerca de casa

La creciente conflictividad es un fenómeno de escala global

Se trata de un fenómeno disperso y poco uniforme —y cada vez más frecuente— que los anglosajones llaman *nimby*, acrónimo de *not in my backyard* (no en mi patio trasero). Una etiqueta que no siempre es adecuada, porque en muchas ocasiones hay muchos y buenos argumentos para oponerse a un proyecto, pero que —con matices— pueden incluirse dentro de lo que ya se conoce como *cultura del no*.

Unas 15.000 personas salieron a la calle el pasado domingo en Girona contra la línea de muy alta tensión entre España y Francia. Algunos están contra de cualquier diseño de la línea, pase por donde pase. Otros ven su necesidad, pero prefieren que se entierre o incluso que entre por vía marítima. Movilizaciones populares, decretos municipales de paralización de obras, alertas ecologistas sobre el riesgo de incendios o temores sobre los efectos nocivos de las radiaciones han

convertido el proyecto en una auténtica carrera de obstáculos para las compañías eléctricas desde hace años. La situación está totalmente enrocada. "No hay acuerdo posible, o es muy complicado. Porque hay gente que ni siquiera acepta el debate. El proyecto está tan enquistado que prácticamente no hay solución posible que elimine la sensación de agravio", reconoce Nieto.

A otro nivel, el caso de la planta de Morata de Tajuña es casi tan antiguo como el de la línea de alta tensión de Girona. Hace ya cerca de 10 años, la compañía franco-belga Electrabel empezó a moverse para construir la central. Es la tercera eléctrica que lo intenta en suelo morateño. Llegó a firmar acuerdos con el Ayuntamiento —en el año 2000— e incluso se aseguró una parcela del Consistorio. El Ayuntamiento no sólo ha recuperado esa parcela, sino que desde 2002 se opone radicalmente al proyecto. Ha conseguido que todos los diputados de la Asamblea de Madrid (PP, PSOE e IU) tomen medidas para paralizarlo.

Menos virulento que algunos lugareños pero igual de firme, su alcalde, Mariano Franco, del PP, destaca que la central "no cumple los requisitos legales: está a 1.300 metros del núcleo urbano y la distancia mínima es de dos kilómetros". Al margen de la normativa, Franco saca a relucir las auténticas razones del no de Morata: "El pueblo aloja ya una de las mayores cementeras de Europa, y varias empresas de extracción que emiten dos terceras partes del CO₂ de la Comunidad de Madrid", sostiene.

El informe del Ayuntamiento va a ser negativo, y con ese rechazo el Gobierno regional no puede conceder la autorización ambiental necesaria, a juicio del equipo de gobierno de Morata. Hay cuatro contenciosos abiertos, pero Electrabel sigue empeñada en empezar a producir electricidad en 2010 y defiende el carácter limpio de las centrales que queman gas natural para hacer frente a los críticos.

Los 13 concejales de Morata han prometido dimitir si la central sale adelante. El alcalde no se anda por las ramas. "Cumplimos con creces nuestra cuota de solidaridad. Hay pueblos que no tienen focos contaminantes. Y en comunidades cercanas a Madrid hay mucha superficie y poca den-

Las protesta contra infraestructuras como las líneas de alta tensión amenazan con paralizar proyectos de interés general. / PERE DURAN

sidad de población. Que se vayan allí", aduce.

El secretario general de Energía entiende los argumentos de Morata, pero deja en el alero la solución: "Es cierto que hay una cementera y que puede haber otros lugares para instalar la planta eléctrica. Pero no es menos cierto que Electrabel tuvo facilidades para hacerse con terrenos en su día, y tiene todo el derecho a reclamar. Y sobre todo es imprescindible asegurar el suministro de Madrid", explica.

Nieto es ya casi un experto en este tipo de conflictos. En sus dos años y medio en el ministerio los ha visto de todos los colores. "Parques eólicos en Asturias y León; plantas de almacenamiento de



gas en la Comunidad Valenciana; el debate nuclear latente, por supuesto... A la hora de hacer infraestructuras lo normal es que los problemas aparezcan. Sería fácil hacerlo por decreto, pero eso no es lo normal en una democracia. Tal vez en los países nórdicos es más sencillo, pero en el resto de Europa los conflictos son cada vez más habituales", reflexiona.

Industria mantiene que se esfuerza en hacer pedagogía ante la población para evitar que se generen conflictos y que la ciudadanía entienda que los proyectos son necesarios. Nieto pone como ejemplo el proyecto Castor, una planta de almacenaje y tratamiento de gas en la zona de Vinaròs (Castellón) que inicialmente generó rechazo por su impacto visual, pero que Industria intenta reconducir. "Se reubicó la planta en un emplazamiento algo más caro pero asumible, que ha reducido las protestas. Quedan flecos por cerrar, pero es un

Es difícil convencer a quienes protestan una vez que se movilizan

La sociedad se siente agredida por tecnologías que no entiende

buen ejemplo de la necesidad de buscar alternativas y hacer compatibles intereses generales y particulares con proyectos abiertos", afirma el responsable del ministerio.

Los expertos tienen su propia lectura del fenómeno. El geógrafo Oriol Nel·lo, autor del libro *Aquí no!* y actualmente en el Departamento de Política Territorial del Ejecutivo catalán, argu-

menta que la conflictividad se debe "a la importancia creciente del territorio —se da la paradoja de que nunca ha sido tan fácil mover personas y capitales y eso provoca conflictos, porque los territorios compiten por atraerlos—, a las dificultades de las administraciones de planificar y explicar las políticas públicas y, sobre todo, al descrédito de la clase política".

Los mecanismos regulares de democracia participativa apenas funcionan, a juicio de Nel·lo, y eso provoca la aparición de movimientos "locales, defensivos, que suelen ser apolíticos e institucionales, y a los que suele ser difícil convencer una vez se han creado". El geógrafo catalán aconseja utilizar la etiqueta *nimby* con mucha cautela. "Suele usarse demasiado a la ligera, y tiene connotaciones claramente negativas. Pero algunos de estos movimientos han demostrado que tienen argumentos sólidos —los antitránsito del Ebro tampoco quieren el

agua del Ródano, por ejemplo— y no es raro que, cuando rechazan algo, planteen alternativas".

Desde la Universidad de Turín, Luigi Bobbio añade que el fenómeno *nimby* es aún "muy difuso y heterogéneo en países como Italia y España". "Las plataformas son a la vez una señal del renacimiento de la democracia de base y una amenazadora manifestación de la antipolítica. Y no hay que olvidar que surgen por la incertidumbre creciente de una sociedad que se siente agredida por riesgos que cada vez controla menos", explica.

El síndrome *nimby* se estudia en EE UU y el Reino Unido desde los años setenta. Y desde el mundo anglosajón llegan algunas soluciones interesantes. Eire y el Ulster, en Irlanda, han pactado un mercado eléctrico común gestionado por un regulador único, con siete consejeros. Tres del Ulster, tres de Irlanda y un independiente, el español José Ignacio Pé-

rez Arriaga, el árbitro en caso de diferencias irreconciliables como las que aparecen en la línea España-Francia. Respuestas que parecen difíciles en países latinos: en Italia, el síndrome *nimby* ha entrado en campaña y los principales partidos han prometido desatascar proyectos de infraestructuras vitales para la economía italiana, donde las protestas surgen aquí y allá. El actor estadounidense George Clooney ha protagonizado uno de los últimos casos en el lago Como, con la paralización de una inversión de 12 millones de euros en una obra faraónica que a su parecer arruinaría la tranquilidad de ese enclave transalpino. Por no mencionar el efecto sobre su residencia, Villa Oleandra, con vistas al lago.

EL PAÍS.COM

► **Participa.**

¿Están justificadas las campañas?
¿Has tomado parte en alguna?

El tripartito acelerará el plan de vivienda protegida y la obra pública

Castells ultima un plan de choque para paliar los efectos de la crisis

SERAFÍ DEL ARCO
Barcelona

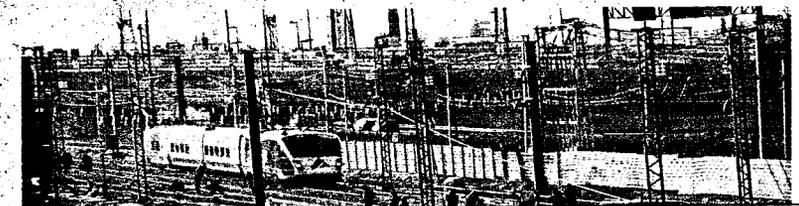
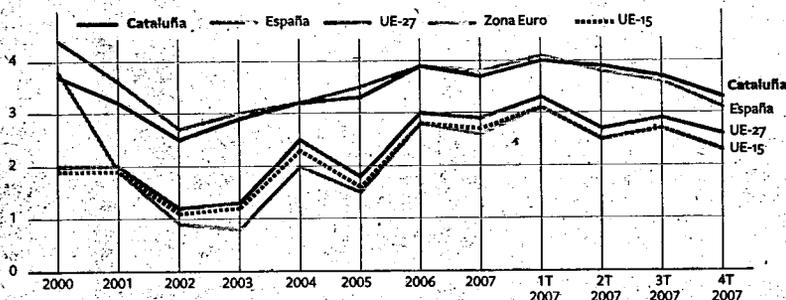
Obras del AVE en Bellvitge. / EDD
El Gobierno catalán está dando un plan de choque para hacer frente a la crisis económica. El consejero de Economía, Antoni Castells, anunció ayer: "Estamos trabajando en las actuaciones que hace falta adoptar, acelerar o anticipar para mejorar la situación económica, compensar la desactivación de algunos sectores y paliar los efectos sobre las actividades más vulnerables. El Gobierno aprobará un paquete de medidas dentro de poco".

El consejero no quiso detallar el contenido de las medidas, pero sí avanzó que se centrarán en cuatro objetivos. En primer lugar, en subsanar la brusca caída de la construcción residencial. El Ejecutivo acelerará la construcción de vivienda protegida prevista en el pacto nacional y algunas inversiones derivadas del acuerdo alcanzado con Solbes para dar cumplimiento al Estatuto, con el fin de mantener la actividad del sector constructor.

El segundo objetivo es "paliar los problemas de financiación de las empresas" como consecuencia de las restricciones de liquidez, prosiguió Castells. Es algo que preocupa mucho al consejero por sus efectos sobre el conjunto de la actividad económica. "No puede ser que las empresas que van bien no puedan renovar en condiciones el vencimiento de sus pólizas", sostiene. El Instituto Catalán de Finanzas podría lanzar una línea específica.

En otoño pasado, al inicio de la crisis inmobiliaria, la banca negó cualquier eventual restric-

Tasa anual de variación del PIB real. En porcentaje



Fuente: Idescat, INE y Eurostat.

EL PAÍS

Al consejero le preocupa que la banca restrinja el crédito a empresas

ción del crédito y aseguró que mantenía abierto el grifo de la financiación. Pero a medida que se ha ido conociendo la magnitud de la crisis provocada por las hipotecas basura de Estados Unidos y, sobre todo, una vez que ha contaminado al sistema financiero, nadie duda ya del *credit crunch*. El presidente del Banco Sabadell, Josep Olliu, vaticinó la semana pasada un "endureci-

miento" de las condiciones para acceder al crédito.

Intensificar las políticas activas de empleo (la ocupación cada vez crece menos y el paro aumenta) y modificar el "marco regulatorio" (las tensiones inflacionistas persisten) son los otros dos capítulos del futuro plan de choque.

El cambio de ciclo del mercado laboral y de las condiciones financieras se empieza a traducir en una "desaceleración del consumo", según un documento elaborado por el departamento que refleja el momento en que se encuentra la economía catalana.

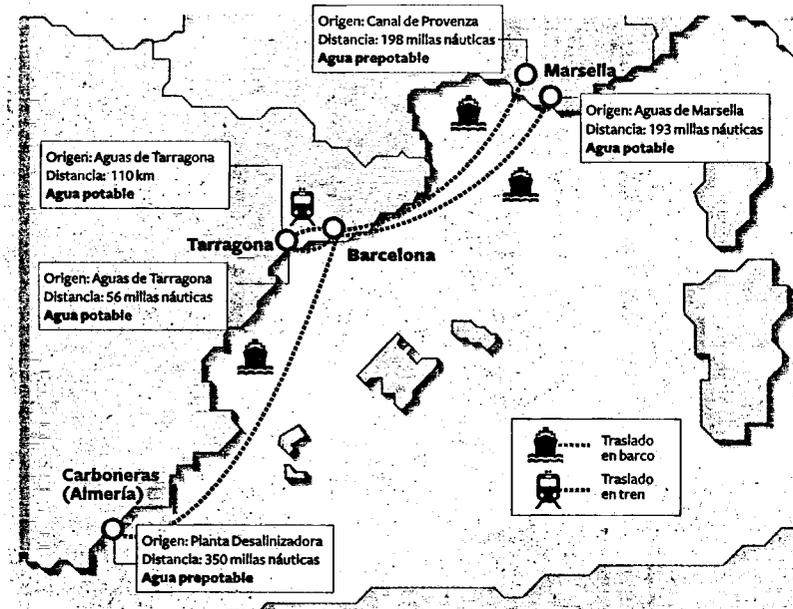
Castells se lo entregó ayer a los diputados de CIU Antoni Fernández-Teixidó y Jordi Turull,

con los que inició una ronda de reuniones con los grupos parlamentarios para analizar la situación. La ronda seguirá hoy con representantes del PP y de Ciudadanos.

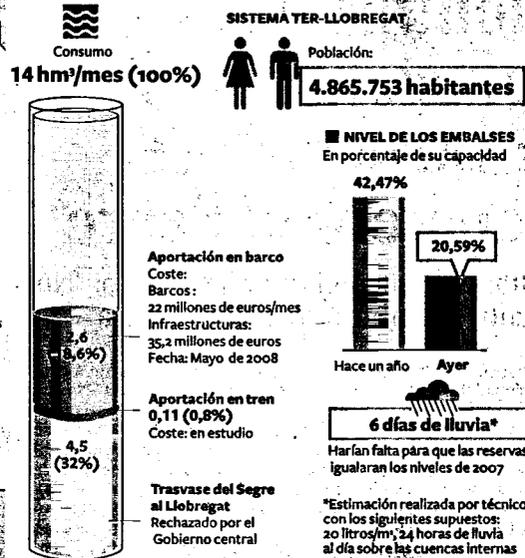
La situación económica "ha empeorado de manera importante en el último año", señaló ayer Castells, que a finales de mes revisará a la baja la previsión de crecimiento del PIB catalán, desde el 3% hasta porcentajes "en torno al 2,5%", según confirmó. Y creciendo a este ritmo, "en ningún caso podemos hablar de recesión", enfatizó Castells, que avanzó también un "efecto sobre los ingresos" de la Generalitat previstos en el presupuesto de 2008.

Medidas previstas por la Generalitat

PROCEDENCIA Y MODO DE TRANSPORTE DEL AGUA



IMPACTO DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS



Fuente: ACA, Adif y Renfe.

EL PAÍS

Diez barcos aportarán a Barcelona y su área el 18% del consumo mensual

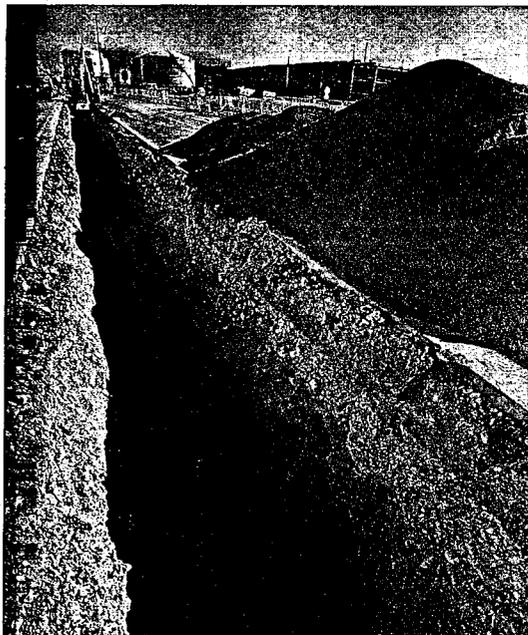
- ▶ La medida cuesta 22 millones al mes, más otros 24 para adaptar los puertos
- ▶ El tren, cargado de agua en Tarragona, saciaría el 0,8% de la demanda

F. BALSELLS
Barcelona

Barcos cargados con agua a precio de agua en el desierto. O en Cataluña, por ejemplo, donde la Generalitat invertirá, de momento, 46 millones de euros (24 millones en infraestructuras y 22 millones mensuales en fletes) para que los buques saquen el 18% del consumo mensual del área barcelonesa. El consejero de Medio Ambiente, Francesc Baltasar, concretó ayer cómo abastecerá por mar la zona Barcelona y su área metropolitana, cuyos cinco millones de habitantes sienten ya las multas por la sequía.

Diez barcos recorrerán sin descanso el arco mediterráneo —de Tarragona, Almería y Marsella a Barcelona y viceversa— para verter, en más de 70 viajes al mes, lo que los ciudadanos tardarán cuatro días en absorber. La operación no altera el calendario que maneja el departamento: la medida se anunció hace meses y su aportación hídrica ya estaba incluida en los cálculos con que fijó el umbral de las restricciones domésticas en septiembre, si no llueve. Los dos primeros buques saldrán con agua potable de Tarragona en la primera quincena de mayo.

A finales de mes, amarrarán en Barcelona los cinco que recogerán agua de Marsella, tanto potable como sin potabilizar. Los últimos en llegar serán los tres que cubrirán la ruta Carboneras-Barcelona. Los retrasos en las obras del puerto almeriense han aplazado estos viajes hasta agosto. No es el único contratiempo. El agua andaluza tampoco será potable,



Obras de acondicionamiento del puerto de Barcelona para recibir el agua, hace unas semanas. / FERRAN MARTÍ

en contra de lo que había anunciado la Agencia Catalana del Agua (ACA). Requerirá tratamiento en la planta potabilizadora de Sant Joan Despí, a pocos kilómetros del puerto. "No depende de nosotros y no sabíamos en qué estado nos iban a enviar el agua", justificó Baltasar.

"Sabemos que implica una inversión muy grande", avisó poco antes, para evitar sobresaltos ante las cifras. A los 24,2 millones

que la ACA desembolsó para adaptar los puertos de Tarragona y Barcelona hay que añadir los 22 millones al mes para fletar los barcos y su contenido. Éstos se contratan por dos meses, de modo que ya se han pagado 44 millones para tener asegurado el contrato. Dentro de dos meses, si se cumplen las previsiones, serán 41 millones más. Se trata de una medida de urgencia a precio de infraestructura: si los barcos se

mantuvieran durante un año, el coste de la asistencia marítima (264 millones) superaría el de la construcción de la desalinizadora de El Prat de Llobregat (238 millones), considerada la mayor de Europa, que entrará en funcionamiento dentro de un año. Hasta entonces, serán necesarios los buques y cualquier otra medida que evite aplicar cortes de agua. "No quiero ni imaginar el coste que eso comportaría", dijo el consejero.

Trenes residuales

El agua también podría llegar sobre raíles. Así sorprendió Baltasar al Parlament anteayer, y ayer se supo que esta aportación sería un parche más baladí que efectivo. El trayecto por el que la ACA solicitó información a Renfe es el de Barcelona-Tarragona, según confirmó Juan Fernández, director general de mercancías de la empresa. Éste explicó que cada tren podría trasladar hasta un millón de litros. Los planes serían, según confirmó Baltasar, realizar cuatro trayectos diarios. En tal caso, el agua cargada en tren al cabo de un mes supondría el 0,8% de la demanda del área de Barcelona. "El presupuesto sería sensiblemente más barato que el de los barcos", afirmó Baltasar.

El director general de mercancías no quiso confirmarlo, porque el proyecto está aún demasiado verde para hablar de números, señaló. "Aún estamos en una situación muy técnica. La ACA sólo pidió que lo estudiáramos y aún no sabemos cuando responderemos", zanjó ayer.

Las previsiones auguran lluvias para la próxima semana

F. B., Barcelona

El consejero de Medio Ambiente, Francesc Baltasar, confesó anteayer que se lo había rogado a la Virgen, y el cielo puede responderle la semana que viene. Las previsiones meteorológicas indican que un frente lluvioso cruzará Cataluña dentro de cuatro días y podría dejar precipitaciones que engrosarían las reservas catalanas. Éstas ya se han visto beneficiadas por las últimas lluvias: el sistema Ter-Llobregat registró ayer, por primera vez en año y medio, un aumento del agua almacenada. El 20,4% anotado el martes se incrementó hasta el 20,6% que contenía ayer. La progresión, aunque escasa, tiene su importancia. "Estamos trayendo barcos para ganar algunas semanas. Si sólo con la lluvia ganamos un día, es muchísimo", apuntó un técnico de la Agencia Catalana del Agua (ACA).

"Las precipitaciones aún podrían darnos una sorpresa", señalan los técnicos. La nieve acumulada en el Pirineo occidental puede ayudar a llenar unos embalses explotados en exceso. Aunque quizá no lleguen a ser reservas: "Para que la tierra guarde el agua, antes tiene que beberse la", señala la ACA. La sequedad que acumula la tierra implica que las primeras lluvias quedarán absorbidas en el acto. "Sólo si las precipitaciones fuesen continuadas podríamos notar cierta progresión", señalan. El Servicio Meteorológico de Cataluña augura lluvias desde el domingo hasta el martes.

Montilla no se fía de Baltasar

● El president encarga un nuevo estudio tras recibir un informe del Gobierno que descalifica la solvencia del de Medi Ambient

E. MAGALLÓN / M. DÍAZ VARELA
Barcelona / Madrid

José Montilla no se fía. El presidente de la Generalitat ha encargado un informe técnico externo sobre la mejor forma de asegurar el abastecimiento de agua a Barcelona después de que un estudio del Gobierno central pusiera en duda la solvencia técnica y la veracidad de las mediciones realizadas por la Conselleria de Medi Ambient de Francesc Baltasar. En este último informe se fundamentó la decisión de poner en marcha la solicitud al Gobierno central del trasvase de agua del Segre. El trabajo encargado ahora por Montilla debe comprobar si la opción del minitransvase del Ebro es la más adecuada, tal como sostiene el documento del Ejecutivo en funciones de José Luis Rodríguez Zapatero.

CONTINUA EN LA PAGINA SIGUIENTE >>

MONTILLA NO SE FÍA DE BALTASAR

LOS PLANES DEL GOVERN PARA COMBATIR LA SEQUÍA

Cada día llegarán...

que aportarán...

Esta agua representa un tiempo de consumo en la región de Barcelona de...

lo que supone un coste diario de...

Cada metro cúbico transportado sale por...

CUATRO TRENES

con 1.000 metros cúbicos de agua cada uno



4.000 metros cúbicos

11 minutos

24.000 euros



6 euros

TRES A CUATRO BARCOS (promedio, 3,6)

cada uno transporta el equivalente a 28 trenes

100.800 metros cúbicos

4 horas y media

121.000 euros

1,2 euros

FUENTE: ACA

LA VANGUARDIA

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

El transporte de agua en barco a Barcelona desde Tarragona, Carboneras (Almería) y el área de Marsella ya tiene precio. Costará 44 millones de euros cada dos meses, una cantidad que incluye, además de los desplazamientos marítimos, la compra a la fuente de origen, la estiba y las tasas. Los responsables de la Generalitat reconocen que es una factura elevada pero la consideran del todo justificada porque, de no llevar a cabo esta actuación de emergencia, las interrupciones en el suministro doméstico deberían adelantarse. "Sabemos que es caro -manifestó ayer Francesc Baltasar- pero nuestra obligación es dar garantías de abastecimiento a la población". El conseller de Medi Ambient está convencido de que dejar a casi cinco millones de catalanes sin agua, aunque sea puntualmente, sería mucho más oneroso. "Nadie ha analizado el coste que supondrían los cortes -enfático-; no quiero ni imaginármelo".

A este despendio, que asumirá la Agència Catalana de l'Aigua (ACA), deben sumarse otros 35,2 millones de euros, que corresponden a las inversiones que se están realizando para adecuar los puertos emisores y receptores de los

barcos así como para recuperar y acondicionar los pozos en desuso de los que se extraerá el agua procedente de las áreas de Reus y Tarragona. De esta cantidad adicional, la ACA asumirá 24,2 millones y el Ministerio de Me-

dio Ambiente los 11 millones restantes, que servirán para costear las actuaciones previstas en Carboneras.

Prácticamente todos los trámites están listos para que las expediciones por mar puedan comen-

zar. Las condiciones de este dispositivo especial hace semanas que están pactadas por la ACA y Aigües de Barcelona. Se han formalizado todos los acuerdos con las navieras, los puertos y los consignatarios y se ha preparado buena parte de la logística de carga y descarga. La operación naval la llevarán a cabo diez buques cisterna que serán capaces de aportar 2,6 hm³ de agua al mes, con un mínimo de tres circulaciones al día. La situación en Carboneras va mucho más atrasada (véase información de la página 3).

El puerto de Barcelona ya tiene prácticamente listos los muelles de Inflamables y el nuevo de Prat para recibir estos barcos. Al primero llegarán los que transporten agua potable (la de Eaux de Marseille, la de la empresa municipal de aguas de Tarragona -Ematsa- y la de la desalinizadora de Carboneras) y al segundo la pendiente de potabilizar del canal de Provence). En la primera zona de atraque se dispone de dos depósitos de recepción, con capacidad para 8.500 m³ cada uno, a los que llegará el agua de los barcos amarrados mediante unas conducciones de nueva creación de 70 centímetros de diámetro y dos kilómetros de longitud. Una central capaz de bombear 1 m³/s, también de nueva construcción, conducirá el agua por las cañerías de Aigües de Barcelona hasta Cornellà, desde don-

de se distribuirá. Los barcos que transporten agua cruda descargarán el líquido en el nuevo muelle Prat, que se ha conectado con la depuradora. Desde esta última instalación, se bombea a través de un tubo ya existente a la potabilizadora de Sant Joan Despí.

De los diez barcos que se utilizarán en esta operación, dos, con capacidad para 28.000 m³ cada uno, partirán del muelle Rioja del puerto de Tarragona. La pre-

DIEZ BUQUES
El dispositivo contará con diez buques que aportarán 2,6 hm³ de agua al mes

MAL MENOR
Baltasar argumenta que más vale pagar esta factura que tener que hacer cortes

visión es que estén disponibles la primera quincena de mayo. Tres, del mismo tamaño, lo harán del puerto de Marsella con agua potable, la segunda quincena del mismo mes. Otros dos, de mayor tamaño (40.000 m³), saldrán del puerto de Lavéra, cercano a Marsella, en las mismas fechas pero con líquido por tratar. Los tres

Chorro de dinero

La factura de los barcos que llevarán agua a Barcelona será de 44 millones cada dos meses

El informe del Gobierno niega que el Segre cuente con caudal suficiente

>>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

De hecho, ayer fuentes cercanas al Govern reconocían dudas sobre la solidez de los datos aportados por Medi Ambient. El estudio remitido por el Gobierno central -muy crítico con la Conselleria de Medi Ambient, según fuentes consultadas- ha sido realizado por técnicos de los ministerios de Medio Ambiente y de Agricultura. Según las mediciones efectuadas por los especialistas de ambos departamentos, en los últimos dos años el Segre no

ha alcanzado de media el caudal ecológico mínimo necesario situado en 1,5 m³ por segundo.

Los resultados del informe del Gobierno y las alternativas que plantea es lo que llevó ayer a Zapatero desde Bucarest a rechazar el trasvase del Segre y a apostar por otras alternativas "mejores, más útiles, más rápidas y más acordes" con una política de racionalización y modernización del agua.

Según se desprende del estudio, la puesta en marcha del minitransvase del Ebro sería la mejor

opción. Las obras incluirían la construcción de una conducción de unos 14 kilómetros de longitud que conectaría la cuenca del Ebro con la del Ter-Llobregat, que es la que abastece a Barcelona y su área metropolitana.

Lo que no está claro es el tiempo necesario para las obras, estimado por algunos en unos doce meses, mientras que los técnicos del Govern y del Gobierno estiman que el tiempo de ejecución sería muy inferior.

El minitransvase a Barcelona se realizaría a través del método de

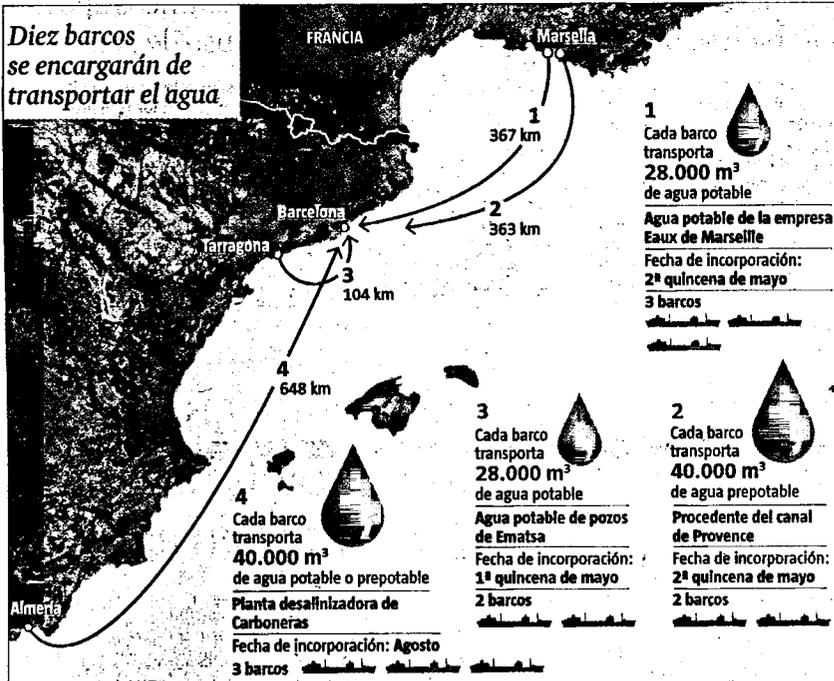
compra de caudales de agua sobrantes, en este caso a las dos comunidades de regantes del Ebro. Esa es otra de las ventajas de esta opción -señala el informe-, ya que el método de compra de caudales excedentes de agua se ha probado ya con notable éxito en otras zonas de España. Es el caso de la cesión de Aranjuez y la Mancha para la sociedad de Tablilla en Murcia.

Actualmente, de los 121 hectómetros cúbicos al año (hm³/año) que recibe Tarragona del Ebro a través del minitransvase, sólo se consumen unos 76 hm³/año. Los 45 hm³/año restantes podrían desviarse a la red de Barcelona a cambio de una contraprestación económica para los regantes del delta del Ebro. Otra de las razones que colo-

can esta opción como la más adecuada es que las propuestas presentadas por Medi Ambient -a juicio del Ministerio de Medio Ambiente y Agricultura- son parches que no solucionan el problema de fondo.

En el seno del Govern, además, han comenzado a aparecer algunas voces críticas con la opción del Segre especialmente por su carácter temporal y retroactivo. Destacados miembros del Ejecutivo cuestionan la idoneidad de realizar una fuerte inversión para crear la infraestructura del Segre al río Llobregat y luego desmontarla.

La opinión del Gobierno de apostar por la opción del Ebro coincide con la expresada por el Col·legi d'Enginyers de Catalunya y destacados hidrólogos.



En Carboneras no se mueve ni una máquina

J. BEJARANO / Ó. MUÑOZ
 Carboneras / Barcelona

La operación para que el área de Barcelona reciba agua en barco, que se sustenta en buena parte en el aporte que hará la desalinizadora de Carboneras no se nota en esta localidad almeriense. Allí no se ha movido ni una pala para hacer las obras que tienen que permitir el embarque del preciado líquido. El Consejo de Ministros del pasado viernes aprobó el gasto para acometer la adaptación de la zona de atraque, por lo que los trabajos aún tardarán en arrancar.

En Almería llevan semanas esperando que aparezcan las excavadoras para abrir la zanja de alrededor de 300 metros que separan la desalinizadora de la playa. Si en enero se decía que en mayo podía estar todo listo para bombear agua a los barcos, ahora el retraso es evidente. Según el proyecto,

tantas -tendrán capacidad para 40.000 m³ de agua- obliga a adecuar la zona.

La Agencia Catalana de l'Aigua (ACA) no tiene claro que los recursos que procedan de la localidad almeriense estén en plenas condiciones de potabilidad cuando lleguen a la capital catalana. La razón es

El agua de la desalinizadora podría tener que potabilizarse de nuevo en Barcelona

El retraso motiva que los barcos de Almería no estén disponibles hasta agosto

Los barcos cisterna atracarán en los muelles de Inflamables y nuevo Prat



FUENTE: ACA

Rodrí Carnafes / LA VANGUARDIA

buques que operarán desde Carboneras también tendrán una capacidad de 40.000 m³ pero no zarparán hasta agosto, cuando estén listas las obras del puerto de esta localidad almeriense.

Los contratos, como es costumbre en el sector naval, tienen una duración de dos meses y pueden prorrogarse por periodos de la misma duración. Baltasar avanzó que también podría ampliarse el número de efectivos, tanto de barcos como de puertos. De hecho, se están estudiando otros puntos del litoral catalán. Hay dos condiciones: la profundidad de las dársenas deben permitir el atraque de buques grandes y tiene que existir una conexión de gran ca-

OBRAS EN LOS PUERTOS
El acondicionamiento de muelles emisores y receptores costará 35,2 millones

EL TREN, MÁS CARO
El transporte en ferrocarril cuesta cinco veces más que en buques

pacidad con la red de abastecimiento de agua.

La opción de transportar agua en tren, adelantada por el consejero el miércoles, está en estudio. Juan Fernández, director general de Mercancías y Logística de Renfe, explicó ayer que al menos podría dedicarse un tren, con capacidad para mil metros cúbicos de agua -distribuidos en una veintena de vagones cisterna- para esta operación, tanto propios como de otras empresas. Los convoyes cubrirían el trayecto entre Tarragona y Barcelona. El origen y el destino serán los puertos de ambas ciudades, según otras fuentes consultadas por este diario. Fernández adelantó que este dispositivo podría estar listo en unos tres meses.

La previsión de Medi Ambient es que haya cuatro circulaciones por día, con lo que, en una semana, la capacidad de transporte sería de 28.000 m³, la misma que la de un solo viaje de uno de los barcos pequeños que se emplearán en esta operación. Otras fuentes apuntaron que el volumen máximo que se podría alcanzar -en el caso de que el transporte del agua sea prioritario al de otros productos- es de 10.000 m³/día.

El precio de la opción ferroviaria tampoco es atractivo puesto que es cinco veces más caro que el coste del transporte en barco. Por tren, la tarifa asciende a 6 euros por metro cúbico (todo incluido), cuando, según las cifras aportadas ayer por Medi Ambient, la de los buques se queda en 1,18 €/m³.



EMILIO CASTRO / ARCHIVO

Laguna-tapón de la planta desalinizadora de Carboneras

es una obra sencilla y no cara (unos 10 millones de euros), pero hay que hacerla y, de momento, ni siquiera han aparecido las máquinas.

El Govern tiene en cuenta este retraso y, por ello, los barcos de Carboneras serán los últimos que se activarán. La previsión es que comiencen a prestar servicio en agosto, cuando el resto de buques que abastecerán a Barcelona (los de Tarragona y Marsella).

La previsión es que sean tres los barcos que enlacen Carboneras con Barcelona. Su

que el agua, aunque será apta para beber nada más salir de la planta, podría perder las características de potabilidad en la laguna-tapón adjunta.

Este problema no preocupa a los responsables de la ACA puesto que, según explicaron ayer, se ha previsto un sistema de análisis continuos para toda el agua que se cargue en los barcos con destino a Barcelona. Según su nivel de potabilidad, atracarán en lugares distintos e irán o a la red de distribución general o a la planta potabilizadora.

AISA PIERDE DOS CONSEJEROS MÁS

Nozar permanecerá en el capital de Colonial y Portillo prepara su salida

El grupo de la familia Nozaleda retendrá alrededor de un 5% de la inmobiliaria a falta de formalizar el principio de acuerdo con la banca acreedora para saldar su deuda.

J. SÁNCHEZ ARCE/P. RIAÑO.

Madrid/Barcelona

El Grupo Nozar, segundo accionista de Colonial con el 12,2% del capital, ha alcanzado un principio de acuerdo con sus bancos acreedores para saldar la deuda contratada en la compra de acciones de la inmobiliaria.

Según fuentes financieras, Nozar traspasará a los bancos con las que mantiene posiciones deudoras alrededor de un 7% de su participación. El trasvase se realizará a través de un canje de acciones por deuda, formalizado a través de un contrato de compraventa con las entidades financieras acreedoras, entre los que figuran Gaesco, Natixis y Royal Bank of Scotland.

De este modo, Nozar no tendrá que pasar por el mal trago de ver ejecutado su paquete accionarial, y además retendrá alrededor del 5% del accionariado en la inmobiliaria. De este 5%, un 4% fue adquirido a Reyal Urbis el pasado diciembre por 225 millones, cuyo pago íntegro está previsto en diciembre.

Cuestión muy distinta es

Un 4% del paquete de Nozar fue adquirido a Reyal Urbis por 225 millones de euros

la de Luis Portillo, primer accionista de Colonial con el 34,5% y cuya deuda con sus bancos acreedores, liderados por Popular y La Caixa, asciende a más de 1.400 millones de euros. Según las fuentes consultadas, los bancos acreedores del empresario asumirán en los próximos días la totalidad de su paquete accionarial, lo que pondrá punto y final a la malograda aventura del empresario sevillano en la inmobiliaria.

Falta saber la fórmula que utilizarán los bancos para recibir las acciones: la creación de un vehículo conjunto participado por sus quince bancos acreedores (que podría tener el inconveniente de verse obligado a formular una opa por el 100% del capital) o bien que cada entidad ostente individualmente su participación sobre la base de su posición acreedora respecto a Portillo.

Más dimisiones

El consejo de administración de Aisa perdió ayer dos miembros más. Jordi Cone-

jos, vicepresidente primero del órgano, y Emiliano López Achurra, vicepresidente se-

gundo, anunciaron ayer su abandono del cargo. A estas dos salidas hay que sumar las

de Juan Mestre y Benjamín Chasco, que el pasado lunes dieron a conocer su decisión.

MEDIO AMBIENTE

PROBLEMAS PARA CONSOLIDAR LOS CIMIENTOS DEL 'PLANETA KIOTO'

El CO₂ retrasa su entrada en el parque mundial

Las lagunas burocráticas impiden que las operaciones de compraventa de derechos entre países de la Unión Europea y el resto del globo se contabilicen en el mercado.

GLUCAS, Madrid

El 1 de enero de 2008, el mercado de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del Protocolo de Kioto entró en su fase definitiva, poniendo fin a tres años de prueba del sistema en la Unión Europea (UE). Ahora, las empresas pueden conformarse con los derechos de emisión que les otorga la UE o decidir comprar o venderlos en el mercado, dependiendo de si generan más o menos emisiones de las asignadas.

Pero, ¿qué se puede hacer si todavía no se les ha asignado derechos de emisión? Normalmente, cada Estado presenta ante la UE los planes nacionales de asignación (PNA), a través de los que se asignan a las empresas los derechos de emisión de dióxido de carbono (CO₂). Los PNA no son efectivos hasta que la UE los aprueba. Pero este año, aunque la fecha para hacerlo vencía el pasado 28 de febrero, la UE no ha aprobado los planes por razones burocráticas, lo que ha impedido que los países miembros, a su vez, entregaran los derechos correspondientes a cada instalación.

Autorizaciones

En la actualidad, sólo 7 países han sido autorizados por la Comisión Europea a entregar derechos de emisión a sus compañías: Austria, Dinamarca, Irlanda, Reino Unido, Finlandia, República Checa y Liechtenstein.

Sin embargo, según Ismael Romeo, director general de SendeCO₂, la bolsa española de CO₂, algunos países miembros, entre ellos España, pretenden entregar



próximamente las licencias de emisión a sus plantas afectadas por el comercio de emisiones, a pesar del retraso del Ejecutivo comunitario en aprobar definitivamente los PNA.

Otros países, como Alemania y Reino Unido, son reacios en anticipar la aprobación de la Comisión para operar la transferencia de derechos a las instalaciones. A pesar de ello, Romeo asegura que "si todos los demás países lo hacen, es probable que los británicos y los alemanes se unan al movimiento".

Mercado mundial

A nivel mundial, el mercado de emisiones también está dando tumbos. La puesta en marcha del Protocolo de

El 'minimundo' verde

Sólo tres países están conectados al registro de emisiones de la ONU, entre los que figuran Japón y Suiza

Kioto supone que, a partir de ahora, los derechos asignados a las compañías sean otorgados por el International Transaction Log (ITL), el registro de emisiones de las Naciones Unidas (NNUU) que verifica, registra y encamina las transacciones de las empresas.

El registro de la ONU se encarga así del papel desempeñado, hasta ahora, por el Community Independent Transaction Log (CITL), su equivalente europeo, que asignaba los derechos durante el período de prueba del sistema en la UE. Esto supone que los derechos de emisión se otorgan por la NNUU a la UE, que luego los traspa a los países europeos a través de la aprobación de los PNA.

Europa queda fuera del mercado mundial por falta de conexión entre el registro de la ONU y el de la UE

El problema es que la conexión entre el registro europeo y el de la ONU, indispensable para la participación de los países europeos en el mercado mundial de CO₂, todavía no se ha establecido, aunque estaba prevista para abril de 2007.

Ismael Romeo cree que este problema técnico no se solucionará antes del próximo mes de julio. El directivo baraja, incluso, la posibilidad de que la conexión no se establezca hasta abril del año 2009, por razones meramente técnicas.

Retraso

Este retraso técnico bloquea la puesta en marcha del mercado internacional de emisiones. Primero, porque los países europeos queda-

rán excluidos del mercado mundial de emisiones, del que, sin embargo, son los actores protagonistas: "Cerca del 70% del negocio del CO₂ mundial es europeo", afirma Romeo. En la actualidad, sólo tres países (Japón, Suiza y Nueva Zelanda) están operando a través del registro de la ONU y, por tanto, participan en el mercado global de emisiones.

Por falta de adecuación de los derechos entre la ONU y la Unión Europea, los créditos de carbono ya otorgados por la ONU a las empresas europeas por sus proyectos en el extranjero (CERs) no son utilizables.

Esto significa que las compañías europeas no pueden disfrutar de los créditos recibidos, lo que les lleva a gastar más para adquirir los derechos necesarios y cumplir con sus obligaciones.

Operaciones a futuro

Para sortear este problema, las operaciones de compraventa de CERs se hacen a futuro para finales de 2008, señala Romeo. "Pero nada indica que el problema de conexión se solucione en diciembre. ¿Qué pasará entonces con los derechos vendidos a futuro para este periodo?", se pregunta el director general de SendeCO₂, la bolsa española de CO₂. Las empresas tendrán que esperar que se establezca la conexión entre Europa y el mundo para cumplir con las obligaciones contratadas.

Es probable que este problema se analice durante la Expo CO₂, una de las mayores citas del sector medio ambiental, que tendrá lugar los próximos 7 y 8 de abril en Barcelona.

HIDRÓGENO

Boeing lanza un avión propulsado por pilas de combustible

EXPANSIÓN, Madrid

Boeing anunció ayer que, entre febrero y marzo de este año, se ha realizado en el Aeródromo de Senasa (Ocaña) los tres primeros vuelos de un avión propulsado por pilas de combustible de hidrógeno.

Durante los vuelos, el aparato, de una envergadura de 16,3 metros, alcanzó una altura de 1.000 metros, gracias a la combinación de una batería de ión Litio que suministra energía a un motor eléctrico y la potencia generada por pilas de combustible de hidrógeno. Una vez alcanzado el nivel de crucero, el piloto desconectó la batería y voló a una velocidad de 100 kilómetros por hora durante unos veinte minutos con energía generada sólo por las pilas de combustible.

Desde Boeing, no creen que las pilas de combustible lleguen a proporcionar energía para grandes aviones de pasajeros, pero la firma estadounidense asegura que seguirá investigando su potencial. Este proyecto forma parte de la estrategia de Boeing de desarrollar proyectos respetuosos del medio ambiente.

Sello madrileño

El proyecto del Avión Demostrador de Pila de Combustible fue desarrollado por un equipo de ingenieros de Boeing en Madrid junto con varias empresas europeas. Entre ellas, figuran compañías como Gore y MT Propeller, Diamond Aircraft Industries y Adventia, entre otras.

GRAN BARCELONINA

Moda aèria

Les botigues de moda de l'aeroport celebraran avui (10.00 i 19.00 hores) dues desfilades a les terminals només aptes per a viatgers.



L'alta velocitat sota l'Eixample

BCN farà les cales del túnel de l'AVE reclamades pels geòlegs

|| L'ajuntament encarrega per a la setmana que ve els sondejos del subsòl del carrer de Mallorca

|| Adif accepta «tot el que calgui» per a la seguretat de la Sagrada Família i del conjunt del traçat

ALBERT OLLÉS / RAMON COMORERA
BARCELONA

En un exercici de reflexos poc habitual, l'Ajuntament de Barcelona va reaccionar ahir mateix davant el principal punt susceptible de dubtes de l'informe del Col·legi de Geòlegs de Catalunya sobre el subsòl on es construirà el túnel de l'AVE per l'Eixample i va descol·locar els opositors al traçat i la mateixa obra. L'informe, avançat ahir per aquest diari, qualificava el projecte de «viable», però demanava cinc noves cales, per tenir més informació, a més de les realitzades pel gestor d'infraestructures Adif, responsable dels treballs. Els sondejos es faran la setmana que ve per encàrrec directe de l'àrea municipal d'Urbanisme.

Segons va explicar el quart tinent d'alcalde, Ramon García-Bragado, la decisió es va prendre el mateix dimecres, quan l'Ajuntament de Barcelona va rebre l'estudi de mans del president del col·legi, Joan Escuer. Una iniciativa amb la qual es van avançar a la petició sobre aquesta qüestió que va fer ahir la junta constructora de la Sagrada Família i també al mateix Adif. «L'ajuntament no ha de preguntar a ningú per fer unes cales al subsòl de la ciutat, i com que en aquesta obra és essen-

cial la seguretat i la confiança ciutadana, hem ordenat que es facin com més aviat millor», va justificar García-Bragado.

ENVIAMENT DE MOSTRES / L'encàrrec s'ha fet a una empresa especialitzada que efectuarà les extraccions de terra als cinc punts indicats en l'estudi sota el carrer de Mallorca, entre els de Sardanya i la Marina, que delimiten el temple. Les mostres s'enviaran després a les parts implicades, inclòs l'Institut Geològic de Catalunya, òrgan dependent de la Generalitat, que també va estar present en la reunió de dimecres.

Com era d'esperar, el tinent d'alcalde va aprofitar el moviment tàctic per tornar la pilota a la teulada de la Sagrada Família, i va recordar al patronat que també compleixi els seus «compromisos». «Els demanem que respectin les decisions judicials i col·laborin en els treballs de construcció del túnel», va dir García-Bragado en relació amb l'acte de l'Audiència Nacional que no va acceptar parar ara el projecte i sobre la petició, encara no satisfeta, d'autoritzar la inspecció del temple a tècnics d'Adif, com s'ha fet amb la resta d'edificis del traçat.

LA SEGURETAT / El gestor d'infraestructures va replicar a l'estudi geològic, encarregat pel mateix temple, dient que «la prioritat màxima ha sigut sempre la seguretat» en el conjunt de la línia de l'AVE i que es farà «tot el que calgui per evitar contingències». Respecte a l'ofertament municipal d'avançar-se en l'execució dels sondejos, el portaveu va manifestar en to conciliador que estan disposats «a escoltar a tothom» i que la decisió els sembla «perfecta» perquè qualsevol cala té el mateix valor i es pot incorporar al projecte «com es va fer diverses vegades al Prat o l'Hospitalet» amb altres informes tècnics d'experts.

L'equip dirigent d'Adif a Barcelona podria prendre noves decisions sobre el tram Sants-Sagrera durant els pròxims dies, una vegada s'hagin superat tots els problemes i s'hagin acabat definitivament els treballs que van permetre l'arribada de l'alta velocitat a Barcelona el 20 de febrer. «Fins ara no s'han escatimat mitjans i es continuarà actuant de la mateixa manera», va proclamar el



▶▶ Pancarta contra el pas de l'AVE pel carrer de Mallorca.

portaveu.

Adif, en tot cas, també va recordar a la Sagrada Família que encara espera l'autorització per entrar al temple. «Només tenim quatre plànols d'un edifici tan complex. No sabem què hi trobarem», va lamen-

tar la font. Una vegada a dins, va continuar, es podrà veure «què és necessari fer per millorar la informació» abans de construir la pantalla subterrània de protecció al costat de la façana de la Glòria i d'iniciar l'excavació del túnel. ■

CONTROL D'EDIFICIS

Rigol vincula la inspecció del temple per Foment al recurs judicial

R. C.
BARCELONA

La Sagrada Família segueix recolzant l'estratègia contra el túnel de l'AVE en els recursos davant l'Audiència Nacional. El president executiu del patronat, Joan Rigol, va dir ahir a aquest diari que enviarà als jutges l'informe del Col·legi de Geòlegs que exposa dubtes sobre el coneixement del subsòl i demana més sondejos, perquè es tingui en compte en una possible «suspensió cautelar del projecte». Rigol va afegir que fins que els magistrats no es pronuncin definitivament sobre la paralització, no autoritzarà el Ministeri de Foment i els tècnics

El patronat enviarà l'informe sobre el terreny a l'Audiència Nacional

d'Adif a entrar al temple per a la inspecció prèvia que es fa a tots els edificis.

Acceptar aquesta revisió implicaria «donar per fet» que la galeria ferroviària passarà per Mallorca, va sostenir Rigol, una cosa que la mateixa audiència «va deixar en suspens» en l'acte del gener passat fins a disposar «d'un projecte d'obres definit». I va concloure: «Amb el contenciós obert, diem no a la inspecció».

El patronat també enviarà a Foment l'estudi geològic amb la petició que les cinc noves cales que reclamen els geòlegs es facin al costat del temple. Rigol va insistir que d'aquesta manera «almenys es coneixerà amb més precisió la naturalesa del subsòl», encara que el risc per a la Sagrada Família persisteix perquè «no hi ha cap obra d'aquesta classe exempta de perills». ■

La tuneladora no iniciarà l'excavació a la Sagrera fins d'aquí a un any

▶▶ L'adjudicació al grup d'empreses que lidera la constructora Sacry de les obres del túnel de l'AVE de 5,6 quilòmetres que unirà les estacions de Sants i la Sagrera es va produir finalment el 18 de gener passat, després de diversos ajornaments. El temps d'execució és de tres anys, però fins a principis del 2009 no es disposarà de la tuneladora que començarà a perforar el subsòl de l'Eixample en el pou d'atac situat a Espronceda-Mallorca. Arribar fins a la Sagrada Família requerirà uns quants mesos més. Per això, Adif considera que hi ha temps per utilitzar «tota la informació possible».

MERCANCÍAS

Cimalsa, Renfe y la APB impulsan un CIM en el Empordà

EXPANSIÓN. Barcelona

La empresa pública Cimalsa, Renfe y la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) promoverán la creación de una central intermodal de mercancías (CIM) entre Figueres y Vilamalla (Alt Empordà). El objetivo del pacto es impulsar el transporte ferroviario de mercancías en la estación de Vilamalla.

El convenio suscrito entre Cimalsa, presidida por Manel Nadal, y Renfe supone la ejecución de obras por parte de la empresa de la Generalitat por valor de 1,4 millones de euros para adecuar la

**Cimalsa invertirá
1,4 millones para
adecuar la
estación de tren
de Vilamalla**

estación de tren de Vilamalla para el transporte de contenedores -normales y frigoríficos-. Con este acuerdo, Renfe usará y explotará la terminal de Vilamalla por diez años, prorrogables a diez más.

Cimalsa y el Puerto de Barcelona impulsarán una futura terminal intermodal con acceso a los dos anchos de vía en el municipio cercano de Far d'Empordà, para lo que crearán una sociedad mixta.