



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:25-4-08

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

Tendencias

La gestión de los residuos radiactivos

Ascó tendrá un cementerio nuclear

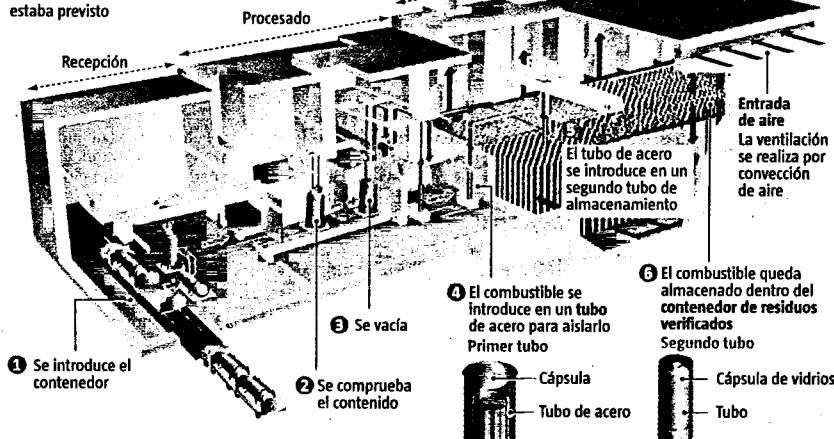
El almacén para residuos de todas las centrales españolas sigue sin ubicación

SARA SANS
Tarragona

El complejo nuclear de Ascó se dotará de un almacén temporal individual (ATI) para ubicar sus residuos de alta radiactividad, según ha anunciado Enresa, la empresa pública que gestiona los residuos radiactivos en España. La construcción de un cementerio nuclear en Ascó se ha decidido después de los retrasos acumulados en el proyecto del ATC, la instalación donde el Ministerio de Industria prevé que se ubiquen los residuos de alta actividad generados en todas las nucleares españolas. Estos retrasos hacen temer que la ATC, que en un prin-

Los residuos de todas las centrales españolas deberían ubicarse en el futuro almacén temporal centralizado ATC

No se ha encontrado aún una ubicación para el ATC, por lo que no podrá entrar en funcionamiento en el 2010 como estaba previsto



CALENDARIO

Enresa quiere que el almacén de Ascó pueda funcionar en febrero del 2011

CARACTERÍSTICAS

La instalación podrá guardar residuos de alta actividad durante 50 años

pio debía entrar en funcionamiento en el 2010, aún no esté a punto en el 2013, la fecha en que la piscina nuclear donde se almacenan hasta ahora los residuos de alta actividad de Ascó I ya estará saturada.

Los retrasos en la ATC han obligado a proyectar un almacén nuclear en Ascó que, según Enresa, será provisional, mientras que, según los temores de los alcaldes de la zona, amenaza con ser definitivo. El almacén, cuya construcción ya ha salido a concurso público en el BOE, tendrá capacidad para guardar el uranio

gastado durante cincuenta años.

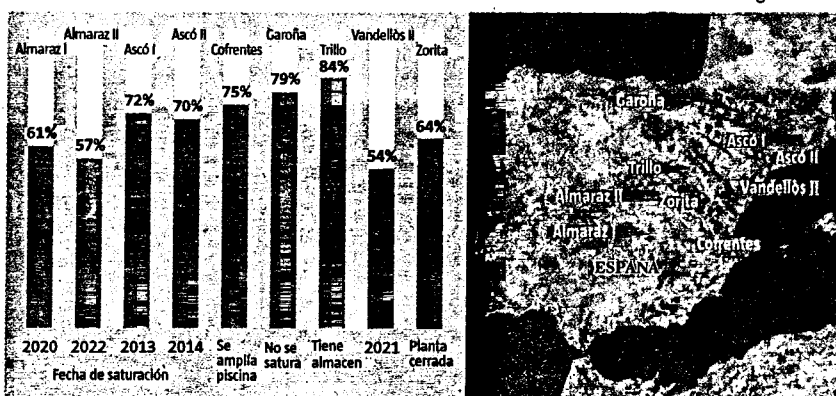
"El Plan General de Residuos contempla instalaciones complementarias; nuestra obligación es gestionar los residuos y tenemos que dar soluciones; construir un ATI no invalida el ATC y se utilizarán contenedores que luego podrán transportarse, igual que se ha hecho en la central de Trillo", insiste el portavoz de Enresa.

La compañía reconoce que el proceso para encontrar un emplazamiento voluntario para el ATC ha sufrido "varios retrasos" y considera "necesario" el desarrollo de una "solución de respaldo" para Ascó. Este ATI, al que Enresa denomina Almacén Temporal de Combustible Gastado, se instalará sobre una losa a la intemperie y con contenedores de "doble propósito" que tendrán varios revestimientos externos y que podrán ser transportados. Según los planes de Enresa, el almacén de Ascó debe estar a punto para cargar las primeras unidades en febrero del 2011. En tres años.

Las condiciones del proyecto prevén dos fases. La primera, que tiene un plazo de un año, consiste en el desarrollo del diseño del ATI y del proceso de licenciamiento; la segunda consistirá en el suministro de los principales equipos. Es decir, las unidades de almacenamiento y transporte y de servicios complementarios. Esta segunda fase se iniciará "una vez se constate que la instalación del ATC no está preparada para albergar el combustible de Ascó a tiempo", según reza el anuncio de Enresa.

Teniendo en cuenta que el ATI que quiere poner en marcha Enresa en febrero del 2011 se impulsa ahora, es harto difícil que el ATC cuyo emplazamiento todavía está por determinar, esté operativo a finales del 2010, tal y como está previsto. El Sexto Plan General de Residuos Radiactivos (aprobado en junio del 2006) presentó el ATC como la solución más adecuada para albergar los

NIVEL DE SATURACIÓN DE LAS PISCINAS NUCLEARES DE RESIDUOS RADIATIVOS. Combustible gastado



FUENTE: ENRESA / CSN

LA VANGUARDIA

residuos nucleares de alta radiactividad. No se podía perder tiempo. Pese al cambio de bastidores (la ampliación de capacidad) que Enresa llevó a cabo a finales de la década de los noventa, las piscinas donde las centrales nucleares almacenan temporalmente el uranio gastado tienen una capacidad limitada; Ascó I la agotará en cinco años, Ascó II un año después y en el 2020 estará saturada la de Almaraz I. Otra de las razones por las que el Plan de Residuos

LOS RESIDUOS DE VANDELLÒS El acuerdo con Francia para que almacene los residuos de Vandellòs I expira en 2010

justificaba la necesidad del ATC son los residuos de Vandellòs I -la primera central nuclear desmantelada en España-, que están almacenados en Francia y que debían regresar en diciembre del 2010. Si, como parece, el ATC no está listo entonces, el gobierno es-

pañol deberá negociar la prórroga del almacenamiento de los residuos de Vandellòs I en Francia, que actualmente cuestan unos 50.000 euros diarios.

En el 2006 se creó una comisión interministerial para determinar el emplazamiento para el ATC. Decisión delicada. Las convocatorias electorales -las municipales el año pasado y las generales hace un mes- no han ayudado a agilizar los trámites. Al contrario. La comisión interministerial no se ha reunido desde diciembre y, con el cambio de gobierno, sus miembros han cambiado.

El retraso en la toma de decisiones ha enquistado un proceso que ya se planteaba apresurado. No en vano, de haberse cumplido los plazos, el ATC español habría tenido el proceso previo al licenciamiento más corto de Europa, donde los almacenes nucleares se han construido tras más de diez años de campañas, e incluso referendums. Según los cálculos de los expertos, obtener una licencia operativa puede costar tres años como mínimo y construir el ATC, dos o tres más.●

La Administración sigue sin encontrar un alojamiento definitivo para los desechos más peligrosos de las centrales nucleares

Dudas radiactivas

ANTONIO CERRILLO
Barcelona

La búsqueda de un lugar de almacenamiento centralizado para alojar los residuos radiactivos de las centrales nucleares se ha convertido en un inacabable periplo para el Ministerio de Industria. El almacén individual de Ascó es una solución de emergencia.

¿Qué albergará el almacén o cementerio nuclear de Ascó? El almacén en tierra que se construirá en Ascó va destinado a confinar los residuos radiactivos de alta actividad; es decir, el uranio enriquecido que ha sido utilizado como combustible en la

nuclear. Estos desechos deben ser confinados durante cientos o miles de años para evitar que entren en contacto con el medio ambiente o con las personas. En cambio, los residuos nucleares de baja y media actividad (de centros médicos o de investigación y material diverso de las nucleares, como guantes, botas o instrumental) están siendo alojados en el depósito de El Cabril (Córdoba).

to temporal centralizado (ATC) para reunir todos los desechos de las nucleares. Sin embargo, hasta ahora, no ha sido posible encontrarle una ubicación, pese a las diversas iniciativas y ofrecimientos del Ministerio de Industria. El ATC sería un alojamiento de larguísima provisionalidad, pues habría que buscar luego otro lugar definitivo bajo tierra.

¿Sería más seguro enterrarlo bajo tierra? La mejor manera de guardar residuos radiactivos de larga vida es en emplazamientos subterráneos en formaciones de sal, arcillas o graníticas, siempre que se garantice que no haya riesgo de movimientos sísmicos. Su gran ventaja es que pueden garantizar el aislamiento durante miles de años sin rupturas, quiebras o brecha en el terreno. Sin embargo, es muy difícil localizarlos (y hay muy pocas experiencias en todo el mundo). En cualquier caso, la Administración estima que el almacén en superficie individual será seguro.

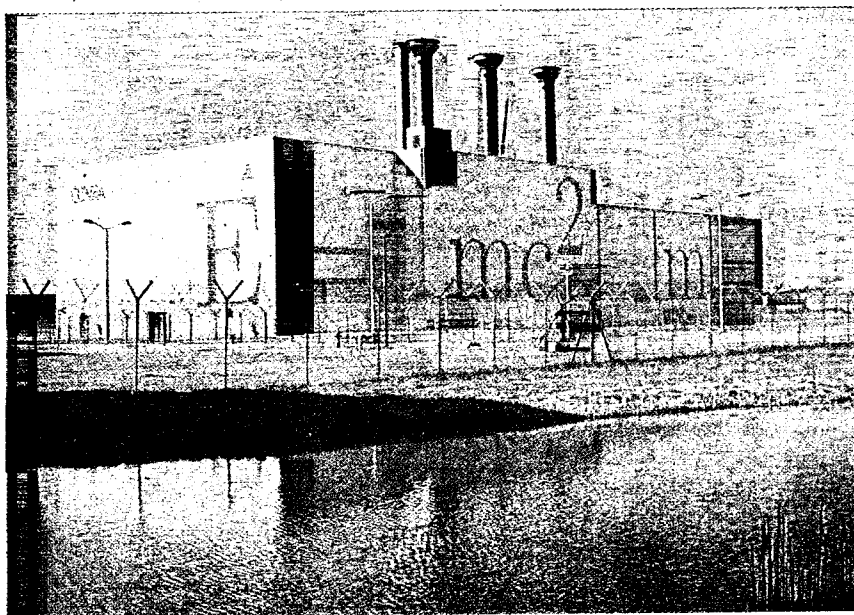
¿Se desmantelará el almacén nuclear de Ascó, una vez que deje de funcionar la central? Depende. Este alojamiento debería ser en teoría provisional, hasta que se disponga del ATC. Pero si no se encuentra una ubicación para éste, el almacén puede mantenerse cuando la planta ya haya dejado de producir energía. Es lo que teme una parte de la población cercana.

¿Vendrán residuos de otras centrales? En teoría, no. Sólo se han previsto para los desechos de la planta. Pero diversos sectores lo temen.

¿Qué riesgos supone para la zona? No debe comportar riesgos. No hay precedentes descritos de accidentes graves en cementerios nucleares.●

Una noticia sin relación con la fuga radiactiva

Enresa publicó el 9 de abril en el BOE el anuncio de la contratación del diseño, apoyo a la primera fase del licenciamiento y suministro de un sistema de almacenamiento modular transportable en Ascó. Fue cuatro días después de que Greenpeace hiciera pública la fuga de partículas radiactivas en Ascó y el mismo día en que el CSN y los titulares de la central dieron las primeras explicaciones a los alcaldes de la zona. La coincidencia que ha puesto Ascó en el centro de todas las miradas ha sido "casual", afirman fuentes de Enresa que aseguran que la documentación se entregó al BOE con más de veinte días de antelación.



El referente. El cementerio nuclear de Holanda, es el referente más próximo al ATC que está previsto construir en España. Su puesta en marcha costó 20 años en aquel país

Los municipios advierten que se movilizarán contra el almacén nuclear

ESTEVE GIRALT
Ascó

Con sorpresa, desconfianza y rechazo. Así reaccionaron ayer los municipios de la zona de influencia del complejo nuclear de Ascó tras conocer los planes de Enresa de ubicar un Almacén Temporal Individual (ATI) de residuos en la propia central. No ayudaron a encajar la noticia el tenso momento que están atravesando en

las últimas semanas poblaciones como Ascó o Flix. Lueve sobre mojado en un territorio que tiene la sensación de haberse convertido en el patio trasero de Catalunya, una despena a la que se acude sólo para buscar energía eléctrica y agua. Los efectos de la prolongación del minitrasvase del Ebro a Barcelona han reactivado además movimientos sociales especialmente sensibles a las cuestiones medioambientales.

La Asociación de Municipios en Áreas de Centrales Nucleares (AMAC) está dispuesta a liderar una oposición frontal a la construcción del nuevo almacén para residuos nucleares. El gerente de la AMAC, Marià Vila d'Abadal, advierte que "si antes de que acabe el año no se ha decidido un emplazamiento para el ATC [el almacén temporal centralizado que debe recibir en el futuro los residuos de toda España], nos

opondremos frontalmente a la construcción del ATI, porque entonces se acabará convirtiendo en un ATC". La AMAC tan sólo aceptaría la construcción del ATI si su uso fuera delimitado para dos o tres años. El almacén de Ascó "puede convertirse en un ATC encubierto", advierte Vila d'Abadal. La AMAC está dispuesta a personarse en contra de la tramitación del expediente para hacer posible la construcción del cementerio nuclear. "Si no se toman decisiones respecto al ATC, nos opondremos frontalmente haciendo lo que haga falta".

El alcalde de Ascó, Rafael Vidal, conoció ayer los planes de Enresa con le llamaron los me-

dios de comunicación. A pesar de la cautela propia de quien no conoce de primera mano el proyecto, Vidal recuerda que el objetivo acordado con el Gobierno era apostar por el ATC, un único almacén para todas las centrales. "Quiero pensar que se trata de un edificio temporal", apostilló Vidal. El Consistorio de Ascó es quien deberá tramitar finalmente la licencia para permitir las obras de construcción del ATI.

Ecologistas en Acción, que ayer se hizo eco de los planes de Enresa, ven en la construcción del almacén nuclear la voluntad de alargar la vida de una central de la que ponen en seria duda su seguridad y gestión.●



Manifestación por la situación de la Nacional II, el pasado mes de enero. / JOAN SÁNCHEZ

Tarragona y Sitges tendrán las vías soterradas

ORIOL AYMÍ, Tarragona

La vía del tren actual a su paso por la ciudad de Tarragona y también por Sitges tiene los días contados. Ambos consistorios, la Generalitat y el Ministerio de Fomento suscribieron ayer un convenio que establezca que el ministerio dirigido por Magdalena Álvarez comenzará a estudiar diferentes trazados posibles para eliminar las vías actuales y hacer circular la línea Barcelona-Tarragona-Valencia por el interior de la ciudad, en el caso de Tarragona, y promover la integración urbana, en lo que respecta a Sitges.

El convenio firmado ayer establece que parte de las mejoras en la trama ferroviaria se financiarán con los aprovechamientos urbanos que se deriven de la liberación del suelo que ocupan las vías.

El texto fija también que la Generalitat y el Ayuntamiento llevarán a cabo las modificaciones urbanísticas precisas para hacer posible este viejo proyecto, que supondrá un cambio de imagen radical de la fachada marítima de Tarragona, hoy ocupada por el tren. El anterior alcalde, Joan Miquel Nadal, dibujó una Tarragona con la vía soterrada, pero siguiendo el trazado actual, en unas obras que pretendía financiar a través de la liberación urbanística de los terrenos por donde hoy pasa el tren. Fomento, Generalitat y Ayuntamiento desancallaron ayer este plan, cambiando el trazado de las vías, pero manteniendo el mismo sistema de financiación: las plusvalías que generen los terrenos servirán para sufragar parte de las obras.

El Gobierno catalán y el Ayuntamiento de Tarragona ya han manifestado su intención de situar la futura estación de tren tarraconense soterrada bajo la plaza Imperial Tàrraco, y lo justifican porque esta nueva ubicación mejoraría la accesibilidad de la estación, situada hoy lejos del centro de la ciudad.

Integrar la vía

En Sitges, el convenio es muy similar, aunque de dimensiones diferentes. Se trata, en primer lugar, de integrar la vía férrea que hoy corta en dos la ciudad, promoviendo la cohesión interna de la trama urbana y permeabilizar el paso de coches y personas. Además, se procurará mejorar la visión que hoy ofrecen las vías desangoladas, recuperando el espacio para el uso urbano. Ya de paso, se aprovechará para adecuar las instalaciones a la accesibilidad de las personas con movilidad reducida.

La N-II dejará de ser una carretera nacional y se convertirá en vía urbana

Fomento cede la arteria a la Generalitat con 400 millones para abrir otra

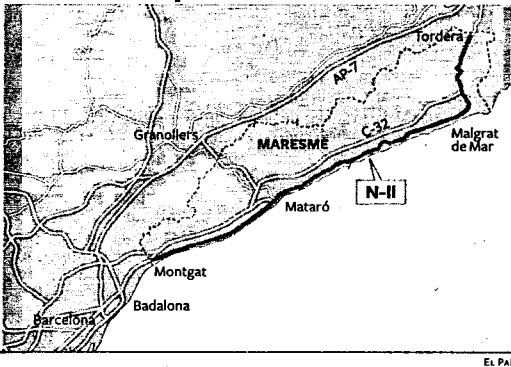
FRANCESC ARROYO
Barcelona

Legislatura nueva, vida nueva y pelillos a la mar. Si hace unos meses las relaciones entre la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y el consejero de Política Territorial, Joaquim Nadal, eran poco finas, ayer parecía que fueron amigos de toda la vida. Ayer se vieron en la sede del Ministerio en Madrid, y el primer encuentro entre ambos tras la formación del nuevo Gobierno posterior a las elecciones generales se saldó con "acuerdo y cordialidad", según fuentes de ambos organismos. Y el acuerdo fue cuádruple: iniciar el traspaso de la carretera Nacional II a su paso por el Maresme del Ministerio de Fomento a la Generalitat; empezar los estudios para integrar la vía férrea en la ciudad de Tarragona, con un nuevo trazado si fuera necesario; integrar también la vía y la estación en Sitges.

Hasta ahí, tres convenios, uno viario y otro ferroviario, los tres más o menos previstos en las negociaciones iniciadas en la pasada legislatura. Pero hubo más. Fomento ha designado a Víctor Morlán, ahora secretario de Planificación en el ministerio, para negociar con la Generalitat uno de los proyectos más encallados: el traspaso de Cercanías. Nadal y Álvarez acordaron ayer reanudar las conversaciones al respecto y celebrar la primera reunión durante el mes de mayo.

El traspaso de la Nacional II era un deseo del Gobierno catalán y un ansia en la comarca que

N-II: Tramo traspasado a la Generalitat



El País

Nadal y Álvarez acuerdan reanudar las negociaciones sobre Cercanías

La primera reunión para el traspaso ferroviario se celebrará en mayo

se ha manifestado repetidamente contra el carácter de carretera nacional de la vía, una de las más transitadas de Cataluña y una de las que tiene mayor número de accidentes, debido a que tiene tráfico de paso y tráfico urbano. Los residentes de las diversas localidades que cruzan han reclamado insistentemente que se convierta en vía urbana y

se desvíe el tráfico de largo recorrido por la autopista, que debería, en su opinión, dejar de ser de pago y convertirse en gratuita. De hecho, esta vía tiene peaje blando a cambio de una ampliación de las concesiones tanto en el Maresme como en otros puntos de Cataluña, en la AP-7.

La conversión de la autopista en gratuita resulta muy difícil porque acabaría por colapsarse con camiones que cruzan Cataluña de norte a sur y de sur a norte, que optaría por esta vía en vez de la de peaje.

Para paliar el agravio, la Generalitat se compromete a construir una vía alternativa y recibirá del Ministerio de Fomento 400 millones de euros para ello.

De hecho, hay ya un proyecto que prevé la conversión de la actual Nacional II en una vía urbana integrada en las poblaciones y con tráfico pacificado. Se trataría de jugar con los laterales de

la autopista y, en algunos tramos, con el antiguo Camí Ral, que discurre más al interior de las poblaciones. Con ello, explicó ayer Nadal, se eliminará la división que hoy se da entre diversas localidades que comparten nombre y añaden luego "de dalt" y "de baix" en esa zona.

El tramo que dejará de tener carácter nacional y pasar a depender del Gobierno catalán tiene una longitud de 52 kilómetros. Arranca de Badalona y discurre por todo el litoral hasta llegar a Malgrat. En ese punto se interna hacia la localidad de Tordera.

El proyecto que elaboró en su día la agencia municipalista Barcelona Regional, y que obtuvo el visto bueno de los alcaldes y del Consejo Comarcal del Maresme, incluía la reconversión de la N-II y, también, la supresión de la otra gran barrera entre las poblaciones y el mar: la que forma la línea ferroviaria del Maresme, la más antigua de España y una de las que tiene mayor utilización de las de Cercanías.

Uno de los deseos del Gobierno catalán es que esta línea ferroviaria sea traspasada. No ya los trenes y el servicio, también la vía misma, debido a que cumple los requisitos que establece el Estatuto: nace y muere en Cataluña. Hoy la vía es de Adif, organismo dependiente del Ministerio de Fomento, donde hay reticencias a traspasarla aduciendo que, en realidad, la vía sigue y se interconecta con otras que superan claramente el territorio catalán. La solución empezará a fraguarse dentro de unas semanas.

Política

La polémica de la sequía

La pugna Gobierno-Generalitat deja en el aire el inicio de obras del plan Ebro

Baltasar reconoce diferencias entre administraciones sobre la ejecución del minitransvase



ANTONIO CERRILLO
Barcelona

Las obras del minitransvase del Ebro hacia Barcelona aún no tienen fecha de inicio. El conseller de Medi Ambient, Francesc Baltasar, admitió ayer que no está en condiciones de decir cuándo se iniciarán los trabajos de esta conducción de emergencia, clave para evitar que la región de Barcelona sufra restricciones domésticas de agua a partir de octubre. Las divergencias sobre el papel que deben desempeñar las administraciones central y autonómica explican los retrasos.

El inicio de los trabajos depende de la firma de un convenio de colaboración entre ambas administraciones, y en el cual se deberá concretar cuáles son las funciones que se reservan para cada una de ellas. El documento debía ser aprobado esta semana, pero los desacuerdos han hecho que se posponga más de lo previsto.

El Gobierno y la Generalitat no han logrado ponerse de acuerdo en cómo ejecutar la canalización. El Gobierno desea que acometa

LA NEGATIVA DE ARAGÓN

Frontal oposición de Aragón a la compra de los derechos del uso del agua del Ebro

LA INCÓGNITA

Baltasar responde con un no a la pregunta de si sabe cuándo empezarán las obras

COMPENSAR EL TRASVASE

Se ratifica el plan para transportar agua en barcos a partir del 15 de mayo

las obras una unión temporal de cinco constructoras (Sacyr, Dragados, Acciona, FCC y Sando), y reserva a la Generalitat la expropiación de los terrenos y la dirección de las obras. En cambio, la Generalitat desea tener más pro-

tagonismo en la adjudicación.

La intención primera era que la transferencia de caudales desde las cuencas externas hacia Barcelona se iniciara a mitad de abril (para que el caudal llegara a tiempo a cubrir la emergencia en octubre), aunque luego se apuntó que el minitransvase del Ebro se iniciará a principios de mayo. El conseller Baltasar negó interés alguno de la Generalitat de entrar en "ninguna discusión superflua".

Baltasar reiteró su voluntad de que se compren derechos de uso del agua a los agricultores (fuera de Catalunya, en toda la cuenca del Ebro). De esta manera, dejarían de regar una parte aguas arriba, el río ganaría caudal y se compensaría la pequeña merma de caudal en el Delta (unos 30 hm³ en ocho meses) por la transferencia de agua a Barcelona. Sería la manera de justificar que no se extrae ni una gota más de agua del río y restar argumentos a los anti-trasvasistas, que se manifestarán en Tortosa el 15 de mayo.

Sin embargo, César Trillo, presidente de la Federación de Regantes del Ebro, declaró a La Van-

guardia que esta organización rechaza la idea de vender los derechos del agua. "No vamos a entrar en el mercadeo de la compra-venta de estos derechos", declaró. Esta es la postura que esta entidad lleva hoy a la reunión con-

EL DATO

El decreto del agua, por la mínima

El Congreso votará el martes el decreto del Gobierno para hacer posible la ampliación del minitransvase. El proyecto tendrá la mayoría simple suficiente pese a que, por ahora, sólo cuenta con el voto a favor del PSOE y de IU-ICV. ERC, a la espera de conocer el convenio Estado-Generalitat, duda entre el sí y la abstención. CiU está por la abstención y con ellos el PNV. El PP no ha fijado su posición. / J.V.A.

vocada en la Confederación Hidrográfica del Ebro en Zaragoza.

La posición del Gobierno de Aragón fue incluso más contundente que la de los regantes de su región. En un comunicado emitido a última hora de la tarde, el Ejecutivo de Iglesias (PSOE) dejó claro que "no acepta en ningún caso y por lo tanto se opone a que se puedan comprar derechos de agua a regantes u otros concesionarios de derechos de la cuenca del Ebro para que después sean aprovechados fuera de la citada cuenca". Esta rotunda oposición, prosigue la nota, el Gobierno aragonés ya la ha transmitido al Ministerio de Medio Ambiente y a la Generalitat de Catalunya.

Por su parte, el delegado del Govern en las Terres de l'Ebre, Josep Lluís Salvadó, de ERC, guardó ayer silencio después de que el president Montilla le invitó a dejar el cargo si no compartía el plan Ebro. Mientras, los embalses en la región de Barcelona están al 23,5%, y se mantiene el plan para transportar agua en barcos desde Tarragona y Marsella a partir del 15 de mayo. ●

EN
LÍNEA

SEAT

Nuevo vicepresidente ejecutivo de compras

■ Ralf Brandstätter, de 39 años, fue elegido ayer vicepresidente ejecutivo de compras de Seat, un cargo de nueva creación. Hasta ahora era director de compras y su nuevo rango responde a la estrategia de la compañía en la que las relaciones con los proveedores son cada vez más relevantes. / Redacción

SERVICE POINT

El grupo toma el 51% de Reprotechnique

■ El grupo de reprografía Service Point ha entrado en el mercado francés con la compra del 51% de la empresa Reprotechnique, que cerró el 2007 con unas ventas anuales de más de 21 millones. La operación, cuyo precio no se ha comunicado, incluye una opción de compra sobre el 49% restante. / Efe



Enrique Lacalle

MEETING POINT

Operaciones por valor de 250 millones

■ El Central Europe Meeting Point (CEMP), salón inmobiliario de Varsovia que organiza Barcelona Meeting Point, ha propiciado la negociación de operaciones inmobiliarias por aproximadamente 250 millones de euros, según explicó Enrique Lacalle, presidente del comité organizador. / Redacción

ABSENTISMO LABORAL

La mayoría de las bajas son por el trabajo

■ El 64% de las bajas en España son de corta duración, entre un día y dos semanas, y están relacionadas con "las condiciones de trabajo", según un estudio de CC.OO. El sindicato pide un gran acuerdo para definir lo que es el absentismo laboral, como primer paso para poder reducir la falta de asistencia. / Efe

Zurich compra el 50% de la aseguradora de Caixa Sabadell

La multinacional suiza pagará 227 millones de euros

EDUARDO MAGALLÓN
Barcelona

El grupo suizo Zurich ha comprado la mitad del negocio asegurador de Caixa Sabadell por 227 millones de euros. La caja catalana recibirá 96 millones adicionales en función del rendimiento de la actividad adquirida. El director general de Caixa Sabadell, Jordi Mestre, aseguró ayer que la venta no se debe a que la caja necesite liquidez para operar normalmente. "Todo lo contrario. La operación nació en abril del año pasado", explicó ayer el director general de la caja.

Mestre añadió que los recursos obtenidos por la venta se destinarán a inversiones en negocios industriales (como el realizado el año pasado en Applus) o en la extensión de la red comercial. El objetivo de la entidad es compensar con nuevos ingresos la pérdida parcial derivada de esa venta del negocio asegurador.

Las dos sociedades compartirán la propiedad al 50% si bien el grupo Zurich aseguró que será el responsable de la gestión de la compañía, puesto que consolidará de forma global los resultados. En todo el proceso, Caixa Sabadell ha sido asesorada por Atlas Capital. En la última fase de la subasta participaron -además de Zurich- las aseguradoras Aviva, Mapfre, Catalana Occidente y Aegon, según fuentes consultadas.

La operación permitirá a Caixa Sabadell ampliar la gama de productos de seguros. En el ca-



Jordi Mestre (Caixa Sabadell) con Julián López Zaballos (Zurich)

La caja catalana prevé destinar el dinero obtenido a compras industriales o a extender la red

so de Zurich, la multinacional absorbe una extensa red comercial para vender los seguros: 366 oficinas repartidas en Catalunya, Valencia y Madrid.

La operación está sujeta a la aprobación de las correspondientes autoridades reguladoras, aunque está previsto que se cierre "en el tercer trimestre del 2008". La compra es similar a la que efectuó este mismo mes con una filial de Caja Navarra.

Mestre señaló que es una constante que las entidades financieras vendan parte de sus negocios aseguradores.

El director General de Global Life Insurance de Zurich, Mario Greco, indicó que esta operación "representa una oportunidad de crecimiento con un potencial muy alto".

Al cierre del 2007, Caixa Sabadell Vida contaba con un volumen de recursos gestionados de seguros de vida y planes de pensiones por importe de 1.508 millones. Además, comercializa productos de vida-ahorro, vida-riesgo y previsión social de empresas, que se situaron en los 1.128 millones y superaban los 185.500 pólizas. Además, como sociedad gestora de fondos de pensiones, administraba 380 millones.●

Metrópolis adquiere a Proinosa una nave logística por 15 millones

BARCELONA Redacción

La inmobiliaria catalana Metrópolis ha comprado a la promotora Proinosa una nave logística de más de 16.600 m² en el polígono industrial La Granada del Penedès (Alt Penedès). La operación, firmada hace unos días, se ha cerrado por 15 millones de euros, según aseguraron ayer fuentes del sector. El inmueble adquirido está ocupado actualmente por la multinacional francesa Antalis, dedicada a la comercialización de productos de oficina, que seguirá como inquilina pese al reciente cambio de propietario.

Para Metrópolis, cuyo consejero delegado es Josep Maria Xercavins, se trata de una operación que refuerza su estrategia de diversificación seguida tras el estallido de la crisis de las hipotecas *subprime* en Estados Unidos durante el verano del 2007. Desde el pasado septiembre, la compañía ha invertido alrededor de 150 millones de euros en la compra de diversos activos del sector terciario, como hoteles, edificios de oficinas y naves logísticas.

Esta política es ahora la predominante en la inmobiliaria tras la venta de toda su cartera de residencial y de su participación en Landscape, por las que obtuvo unas plusvalías superiores a los 100 millones de euros. Fuentes de Metrópolis dijeron ayer que "el grupo quiere aprovechar el momen-



Josep Maria Xercavins

La empresa invierte unos 150 millones de euros en los últimos seis meses en el sector terciario

to de debilidad que atraviesa el sector para realizar compras y ampliar su cartera de edificios en propiedad, compuesta hoy en día por más de 40 inmuebles".

Metrópolis, que cifra sus activos en unos 600 millones de euros, estudia oportunidades de inversión en Barcelona, Madrid, Lisboa, París, Londres y Berlín, entre otros. El objetivo de la empresa es adquirir inmuebles que tengan contratos de larga duración con sus respectivos inquilinos.●

Baltasar accede a comprar agua a los regantes de fuera de Cataluña

Las obras de la tubería empezarán sin resolverse de dónde procederá el agua

FERRAN BALSELLS
Barcelona

Habrá tubería y llevará agua del Ebro. El resto está por decidir. La acumulación de cuotas de riego cedidas por los regantes "tardará meses" en concretarse, explicó ayer el consejero de Medio Ambiente, Francesc Baltasar, decidido a esquivar las tensiones que sus planes provocan en el delta. Baltasar precisó que prefiere negociar con regantes de las otras autonomías que recorre el Ebro. "Ofrecen un margen de negociación más amplio", justificó. Hasta ayer había insistido lo contrario, que todo se solventaría tratando con los regantes de Cataluña. Ha cambiado de parecer, tras el portazo con que los regantes del delta le cerraron el martes la opción de ceder su agua. Éstos adjuraron que tenían la justa parte a regar y le recomendaron que negociara con regantes de afuera de Cataluña, una idea que Baltasar asumió como mejor que la que él tuvo antes.

No queda tiempo para muchos rodeos. El consejero entiende que la negociación con los regantes será embrollada, pero no debe interferir en los trabajos para interconectar las cuencas catalanas. Estas obras se van retrasando —la fecha tope de la Generalitat era el 15 de abril—, pero mantienen su plazo de finalización en octubre. La Generalitat y el Gobierno central aún no han firmado el convenio de colaboración previo al comienzo de los trabajos, previsto para esta semana. Baltasar dejó entrever ayer el culpable del retraso. "No se ha firmado porque el Ministerio de Medio Ambiente, Marino y Rural aún tiene que reestructurarse. No tiene un organigrama completo", resol-

vió Baltasar. Ante las demoras, el consejero abordará ambas cuestiones de forma paralela. La tubería se irá construyendo sin pensar que aún no se dispone de agua que la llene. Empezará, como muy tarde, en menos de 15 días. Y la Generalitat irá negociando sin considerar que va contra reloj para lograr un acuerdo.

La solución llegará sin crispaciones, confía Baltasar, mediante una suerte de banco de agua. "Integrando a los regantes de otras comunidades será fácil resolver el problema", razonó el consejero. "Cada uno puede darnos la parte que estime conveniente hasta juntar los 30 hectómetros que necesitamos". Este arreglo entre comunidades puede irritar a las regiones que viven muy pendientes del Ebro. "Para evitar estas fricciones negociaremos con todos los actores", precisó Baltasar.

Precisamente en Aragón, cuyo Gobierno se niega a que Cataluña

desvíe agua de su cuenca, se celebrará hoy el primero de los encuentros a cuatro bandas. La mesa reunirá a responsables del Gobierno central, la Generalitat, la Confederación Hidrológica Nacional y la Federación Nacional de Comunidades de Regantes. "Sólo será el primer contacto", explicó el responsable de la Agencia Catalana del Agua, Manel Hernández, que acudirá a Zaragoza. Hernández definió el encuentro como "una primera toma de contacto de unas negociaciones que pueden durar seis meses". No más. O la tubería, en caso que esté instalada a tiempo, no tendrá nada que transportar.

Esta conducción costará más dinero a la Generalitat. El agua adquirida discurrirá por el Ebro, pero una vez en el delta deberá bombearse a Barcelona mediante la red del Consorcio de Aguas de Tarragona. Este servicio costará entre 12 y 14 millones de euros,

no incluidos en el presupuesto del trasvase (180 millones). Baltasar no aclaró si este coste lo sufragará la Generalitat o el Gobierno central, pero aseguró que ambas administraciones "no se enfrentarán" por el asunto.

Agua que enfrenta

Tampoco quiere rivalidades el alcalde de Barcelona, Jordi Hereu. "Me niego a formar parte de una coalición que utilice el agua para enfrentar territorios". Así de tajante rechazó Hereu ayer el retorcido pacto que le ofreció anteayer el presidente de la Comunidad Valenciana, Francisco Camps.

El valenciano pretende agrupar una liga de alcaldes que promueva la recuperación del derogado Plan Hidrológico Nacional. "No tiene nada que ver una cosa con la otra", aseguró Hereu, esquivando la invitación.

Lluvia para el Llobregat

El Llobregat, el río más seco y apurado, uno de los responsables de llevar agua a Barcelona, ha recibido mayoritariamente la racha de lluvias que regaron Cataluña.

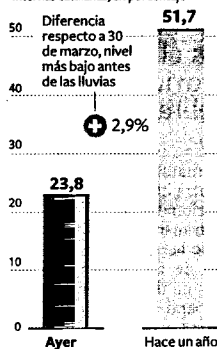
El sistema del Llobregat, al 20,2% de su capacidad a finales de marzo, estaba destinado a ser la primera cuenca que entrara en emergencia. Las mejores previsiones le daban poco menos de una semana. Las peores, días. Pero llegó una precipitación, suave, el pasado 3 de abril. Las reservas subieron algunas déci-

mas. Siguió lloviendo. Y ayer, el Llobregat se situó al 25,7% de su capacidad, copando el dudoso honor de ser el sistema con mayor porcentaje de reservas de las cuencas internas catalanas. El mérito es relativo: todos se mueven entre el 17% y el 25%. El pantano más perjudicado es el de Siurana, al que las lluvias han recargado apenas unas décimas.

Será difícil hallar más oportunidades. Las predicciones auguran sol y altas temperaturas la próxima semana.

Reservas de agua

Volumen embalsado en las cuencas internas catalanas, en porcentaje



Fuente: Agencia Catalana del Agua.

EL PAÍS

LA CONSTRUCTORA CIERRA LA VENTA DE SUS AUTOPISTAS EN CHILE POR 710 MILLONES DE EUROS

Fenosa y las ventas a Abertis disparan el beneficio de ACS hasta 600 millones

La compañía, que disminuye la dependencia del negocio constructor en España, gana 328 millones de euros en extraordinarios, procedentes de la venta de concesiones y de activos de la filial eléctrica.

C.M. Madrid

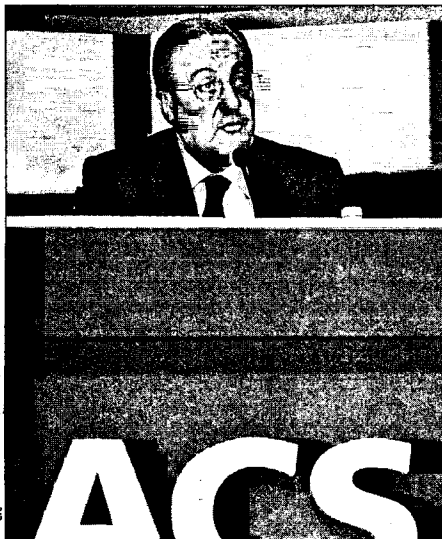
ACS registró unas ganancias históricas de 599 millones de euros en el primer trimestre de este año, lo que representa un crecimiento del 62% respecto al mismo periodo del año anterior. Este récord trimestral ha sido posible gracias a los beneficios extraordinarios por la venta de activos de Unión Fenosa y el traspaso de varias concesiones de transporte a su participada Abertis. En total, los atípicos suman 328 millones de euros, más de la mitad del beneficio neto.

La cifra de negocio ascendió hasta los 5.760 millones de euros, lo que supone un incremento del 15,1%. Los resultados operativos también mostraron un buen comportamiento. El beneficio bruto de explotación (ebitda) aumentó un 13,3%, hasta alcanzar 977 millones de euros. Este registro supone un margen sobre ventas del 17%.

Desinversiones

A pesar del fuerte impacto de las desinversiones sobre el beneficio, la actividad ordinaria de la compañía presidida por Florentino Pérez ha mantenido un buen tono en la primera parte del año, con todas las áreas de negocio con crecimientos de facturación por encima del 15%, excepto la construcción, que redujo el ritmo de crecimiento al 5,1%, en parte, por la desaceleración en el mercado doméstico.

El grupo constructor ha



El presidente de ACS, Florentino Pérez.

compensado esta pérdida de dinamismo en España con un fuerte crecimiento de la actividad internacional (el 83% del incremento hasta abril procede del exterior). En total, los ingresos de la división ascendieron a 1.761 millones de euros, un 5,1% más.

El área de medio ambiente y logística tuvo unas ventas de 766 millones de euros hasta abril, un 15,5% más. El ebitda se elevó un 14,7%, hasta 101 millones. La cartera actual de esta área se sitúa en 15.922 millones de euros, equivalentes a 64 meses de actividad.

En servicios industriales,

las ventas se incrementaron un 17,9%, hasta 1.564 millones de euros, con una fuerte actividad internacional que representa casi la tercera parte de las ventas. El ebitda creció un 24,1%, hasta 141 millones, y el beneficio neto ascendió a 74 millones.

El área de energía, constituida por Unión Fenosa, obtuvo en el primer trimestre de 2008 unas ventas de 1.743 millones de euros, de las cuales casi el 40% son internacionales. El ebit del negocio crece un 17,8% respecto al primer trimestre anterior.

El impacto neto de Unión

Hochtief comienza a dejarse notar

Las empresas participadas por ACS que cotizan en bolsa (Abertis, Hochtief e Iberdrola) tuvieron su impacto en el beneficio de la constructora española. Especialmente, la alemana Hochtief, de la que ACS adquirió el 25% en 2007 por 1.264 millones de euros. Las tres aportaron 41 millones de euros al beneficio hasta marzo.

Deuda de 9.650 millones

El saldo de la deuda neta con recurso del grupo se situó en marzo en 9.650 millones de euros, lo que equivale a un apalancamiento del 82% y a 2,4 veces el beneficio bruto de explotación o ebitda esperado para 2008. El valor de las empresas cotizadas en las que participa suma 14.000 millones, con plusvalías de 2.121 millones.

Cóctel de inversiones y ventas

ACS realizó inversiones de 1.289 millones de euros en el primer trimestre del año, entre las que destaca las adquisiciones de un 4,84% adicional de Fenosa por 657 millones, hasta alcanzar el 45,3% de la eléctrica. En el capítulo de desinversiones, que ascendieron a 967 millones, figuran la venta de las autopistas chilenas a Abertis.

Fenosa en el beneficio del grupo asciende a 108 millones de euros.

Autopistas

ACS ha acordado vender a Abertis y a Capital Riesgo Global, sociedad del grupo Santander, las participaciones que tiene en dos autopistas de Chile por un importe total de 710,55 millones de euros, según dijo el grupo de construcción.

ACS venderá a su participada Abertis el 51% de Invin, sociedad en la que canaliza sus participaciones en estas vías, y Santander comprará el 49% restante.

A través de Invin, ACS controla el 48% de la Autopista Central (autopista urbana de peaje en Santiago de Chile) y el 50% en Rutas del Pacífico (autopista de peaje Santiago de Chile-Valparaíso-Viña del Mar).

Por el momento, el grupo de construcción ha cerrado el acuerdo de venta del 49% de Invin a Abertis, que incluye la condición resolutoria de que, antes del 30 de junio, se cierre la venta de otro 2% al grupo de concesiones y el 49% restante a Santander.



Interior de una desaladora que la compañía posee en Almería.

ASPIRA A CONVERTIRSE EN UNA DE LAS CINCO PRIMERAS FIRMAS DEL MUNDO

Befesa gana una desaladora en Argelia por 145 millones

La filial medioambiental de Abengoa logra un nuevo contrato en el país, con la sociedad creada con la Algerian Energy Company.

LIDIA VELASCO, Sevilla

Befesa, filial medioambiental de Abengoa, está en camino de convertirse en una de las cinco primeras compañías mundiales de desalación y transporte de agua, reto que se ha marcado para este año y que conseguirá, en gran medida, gracias a los contratos logrados en Argelia, incluido el que ayer ratificó la Algerian Energy Company.

Este último proyecto se desarrollará en la ciudad de Tenés, que pertenece al estado de Chlef, con un presupuesto que supera los 232 millones de dólares (145,4 millones de euros).

Befesa realizará esta actuación bajo la modalidad de Dboot (diseño, construcción y mantenimiento), mediante una empresa mixta creada con la sociedad estatal argelina, en la que controla el 51%. Mientras, la financiación se hará en un 80% con bancos del país, incluido Crédit Populaire d'Algérie. El resto correrá a cargo de las dos empresas.

Los ingresos que percibirá la firma española por la venta de agua durante los 25 años que operará la planta ascienden a unos 50 millones de dólares anuales (31,3 millones de euros), por lo que se estima que el negocio total será de unos 1.400 millo-

nes de dólares (887,6 millones de euros).

Para Javier Molina, presidente de Befesa, "la adjudicación de este contrato consolida la posición de la empresa como líder en desalación en Argelia".

Para conseguir este liderazgo, el grupo ha tenido que competir durante los últimos meses con muchas firmas españolas, entre ellas constructoras como FCC, OHL, Sacyr y ACS, que también

La planta es una de las mayores de la zona, con una capacidad de 200.000 metros cúbicos al día

Su construcción y operación durante 25 años reportará unos ingresos de 887,6 millones

han pujado por hacerse con proyectos de este tipo en el país africano, gracias a los planes de desalación lanzados por el Gobierno argelino, que licitará pronto un segundo programa, con un millón de nuevos metros cúbicos.

Otras plazas

La capacidad de la desaladora recién adjudicada es de 200.000 metros cúbicos al día, con los que se podrá abastecer de agua a unas 800.000 personas. Este volumen es el mismo que el que posee otra instalación en el mismo país, realizada también por Befesa -a través de Geida, la sociedad que comparte con ACS y Sacyr-. Ambas plantas son las mayores de todo el país.

Además de Argelia, Befesa ha volcado sus esfuerzos en China -donde el año pasado se hizo con el primer contrato español para construir y gestionar una desaladora por 54 millones de euros- y en India, destacando la de Chennai, que producirá 100.000 metros cúbicos.

La compañía confía en que el incremento de actividad en estas plazas le permita continuar con crecimientos de dos dígitos. En 2007, el avance fue del 38,6%, hasta los 769,7 millones de facturación.

La Fira se apunta a la energía solar

Escribe C. De Angelis

Los tejados del recinto de Gran Vía de Fira de Barcelona contarán con la instalación de energía solar fotovoltaica sobre cubierta más importante en una entidad pública. El proyecto, que supondrá una inversión superior a los 19 millones de euros, estará terminado en julio, y en septiembre la instalación eléctrica ya estará en marcha, produciendo energía y volcándola a la red.

Los altos precios que el sistema eléctrico paga por cada kilovatio generado permiten que la inversión de la sociedad que se encarga de las obras en Fira de Barcelona sea recuperado, y supondrán incluso una fuente adicional de ingresos. Francesc Solà, director de Fira 2000, explica que la instalación tendrá una potencia instalada total de 3,26 megavatios (MW) y la venta de electricidad a la red eléctrica permitirá unos ingresos de 72,3 millones de euros durante los treinta primeros años de vida del parque fotovoltaico.

Impulso

El proyecto ha sido impulsado directamente por Fira 2000, aunque la entidad sopesó primero ceder las cubiertas de sus pabellones, con un contrato de arrendamiento, para que otra empresa se ocupara de la promoción del complejo y de su explotación. Sin embargo, tal y como explica Solà, "segregar la cubierta del resto de la instalación era complicado", puesto que el diseño de los pabellones no preveía, inicialmente, que fueran a albergar este tipo de instalación.

Finalmente, el proyecto ha implicado a varias empresas contratadas por Fira 2000, que se han encargado de diferentes aspectos del suministro y de las instalaciones. Una empresa catalana, Kin-solar Solutions, se ha hecho cargo del diseño del proyecto y se encargará también de la gestión de las instalaciones una vez puestas en marcha.

Por otro lado, una unión temporal de empresas (UTE) formada por Cymí, Cobra y OHL se hará cargo de la insta-

lación en los pabellones 3, 4 y 5, mientras que Emte se adjudicó la instalación en los pabellones 1, 2 y 8.

Engel Axil suministrará los módulos fotovoltaicos para la planta de la cubierta del pabellón 2 y el grupo guipuzcoano Jesús María Aguirre (Jema), los onduladores de los seis pabellones. El contrato más importante, de 9,8 millones de euros, fue para Sky Global Solar, filial de una compañía con sede en Hong Kong y que se dedica a la fabricación, importación y comercialización de placas solares y colectivos térmicos.

La Fira no deberá preocuparse de uno de los problemas más inquietos a los promotores de huertos solares: el robo de los preciadados paneles. Las medidas de seguridad que están en marcha per-

La sociedad encargada de las obras del recinto ferial ha contratado a seis empresas para ejecutar el proyecto

manentemente en el recinto de La Fira en Gran Vía evitarán que se tengan que realizar gastos adicionales para impedir los accesos a al cubierta.

Solà señala que Alemania es el país que ha sido pionero en la instalación de plantas de energía solar sobre cubiertas de grandes edificios, especialmente, de uso industrial y de grandes equipamientos públicos.

El director de Fira 2000 indicó que, tras hacerse público el proyecto por parte de la entidad, se ha producido un "efecto demostración", por el que otras empresas se han decidido a instalar huertos solares en sus cubiertas. En Cataluña, la entidad pública Aigües Ter Llobregat también proyecta la instalación de placas de energía solar fotovoltaica. Utilizará las cubiertas de sus depósitos de agua y alcanzará una potencia global de 9,8 MW.

PROTOCOLOS SUSCRITOS POR MAGDALENA ÁLVAREZ Y JOAQUIM NADAL

Fomento traspasa la N-II al Govern y pacta una inversión de 400 millones

La inyección económica servirá para construir una vía alternativa. Estado y Generalitat firman dos acuerdos para la integración urbana de la línea férrea por Tarragona y Sitges.

EXPANSIÓN, Barcelona

El Gobierno y la Generalitat acordaron ayer el traspaso de la carretera N-II a su paso por el Maresme, y la construcción de una vía alternativa, así como sendos protocolos para impulsar la integración urbana de la línea férrea por la ciudad de Tarragona y por el municipio de Sitges (Garrraf).

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, suscribieron ayer el acuerdo por el que el Gobierno transferirá a la Generalitat la inversión de la construcción de la vía alternativa, estimada en 400 millones de euros. Por su parte, el Govern impulsará la transformación de la actual N-II en una vía más urbana e integrada en su entorno.

Respecto a la puesta en marcha de la integración del

La Generalitat se encargará de desdoblarse la carretera a su paso por el Maresme

ferrocarril en Tarragona, el Gobierno central hará un estudio para dar respuesta a las nuevas necesidades de acceso y reestructuración de la red ferroviaria en el Camp de Tarragona. En Sitges, se recuperará un nuevo espacio para el municipio, mejorará la calidad ambiental en el entorno



El conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, y la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ayer en Madrid.

Vía peligrosa

- La coordinadora por el traslado de la carretera N-II considera el traspaso a la Generalitat de la titularidad de la vía a su paso por la comarca del Maresme supone un primer paso, aunque mantiene la cautela.
- El tramo traspasado ayer tiene 52 kilómetros y discurre entre los términos municipales de Montgat y Tordera.
- Nadal señaló que la N-II es la "carretera más peligrosa que actualmente existe en toda España".

y se acercarán las dos partes de la ciudad, hasta ahora dividida por el paso del ferrocarril.

Según explicó Víctor Morlán, secretario de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales, estos protocolos manifiestan la voluntad de mantener una buena relación con el Govern e ir desbloqueando todos los temas que tienen entre manos y que "poco a poco van saliendo".

Desdoblamiento

Sobre el acuerdo por el que se cede la N-II a la Generalitat a su paso por el Maresme, Morlán subrayó la "importancia" que tiene para ambas administraciones. Fomento transferirá a la Generalitat "400 millones de euros para que esa N-II actual se desdoble y se mejore la movilidad

en todo el Maresme", lo que "significa -según Morlán- que Fomento, para dar continuidad a la N-II en los entornos de Barcelona, buscará las alternativas que permitan conectar con la N-II hasta Girona y hasta la frontera francesa".

En relación con el impulso de los otros protocolos en materia ferroviaria, aseguró que ambos tienen una "importancia grande" en los dos casos. Respecto al primero, se trata de "una demanda que venía planteando el Ayuntamiento desde hace un tiempo". Al referirse a la iniciativa que afecta a Tarragona, afirmó que se han puesto de acuerdo para buscar la "alternativa" para que la integración del tren en Tarragona permita "eliminar barreras" y mejorar la movilidad.

Pactes sobre velles reivindicacions ► Altres projectes

Pàgines 24 i 25 <<<

la carretera

BARRERA I
ACCIDENTS

DUES MURALLES

► Els habitants de la comarca del Maresme han de salvar, encara avui, dues muralles abans d'acostar-se al mar. Les vies del tren —la primera línia fèrria d'Espanya, que data del 1829, quan encara no s'estilava això de torrar-se a la sorra de la platja— i la N-2.

ENCAIX DIFÍCIL

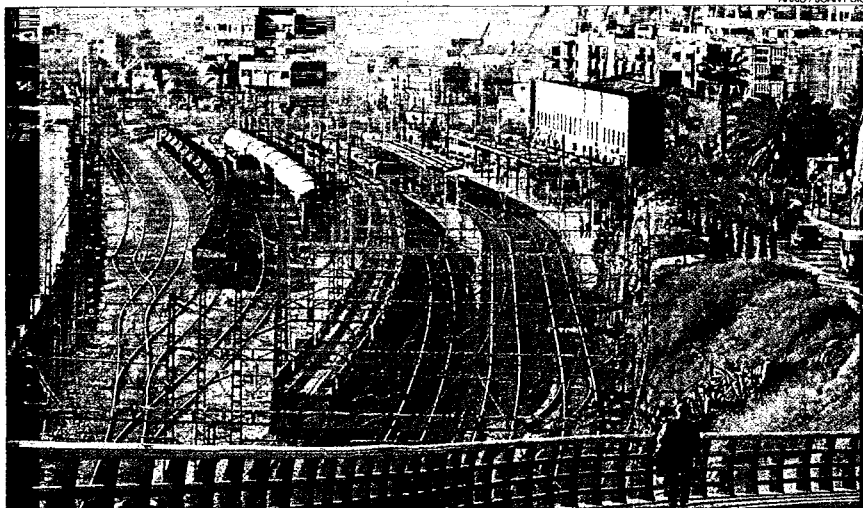
► L'important creixement urbanístic de les últimes dècades ha convertit la N-2, al seu pas pel Maresme, en una via obsoleta. Tot i ser impossible d'ampliar i de doblar-ne la capacitat —passa pel centre de les poblacions—, la carretera nacional continua sent l'única manera de moure's per la comarca i d'acostar-se a la ciutat de Barcelona de manera gratuïta. L'alternativa, l'autopista C-32, és de pagament.

MOBILITZACIÓ VEINAL

► Amb una densitat de població i de vehicles en constant creixement, la carretera s'ha convertit en font contínua d'accidents, motiu pel qual els habitants del Maresme fa anys que s'han mobilitzat per aconseguir la construcció d'una via alternativa i la conversió de l'actual en un bulevard. De fet, els actes reivindicatius ja s'han incorporat, amb més o menys assiduïtat, a totes les agendes municipals de l'àrea.

MORT D'UN ALCALDE

► Fa una mica més d'un any, el febrer del 2007, poc abans de les eleccions municipals, la via es va cobrir una de les seves víctimes més destacades, l'alcalde de Premià de Mar, Jaume Batlle (CiU). Batlle, activista per la conversió de la N-2 en una via amable, va morir al patir un accident quan circulava amb la seva motocicleta.



► Vista de les vies de tren del corredor mediterrani, al seu pas per la ciutat de Tarragona.

El Govern soterrarà la via del
tren al seu pas per Tarragona

► Sitges també
obté el compromís
d'integrar el ferrocarril,
tot i que sense detallar

M.V.
MADRID

L a línia fèrria de la costa ja no serà una barrera entre la ciutat de Tarragona i el mar. L'alcalde Josep Félix Ballesteros (PSC), el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van firmar ahir a Madrid un protocol pel qual el Govern central es compromet a soterrar el ferrocarril que circula per la ciutat en un traçat que totes tres administracions fixaran de comú acord.

Ballesteros va considerar la firma de l'acord com «un moment històric» per a la localitat i es va vanagloriar d'haver estat capaç «d'aconseguir en 10 mesos» el que el municipi

havia reivindicat des de feia sis anys. «Recuperarem la mirada al mar i la connexió de la platja amb l'amfiteatre romà», va resumir.

ADÉU A BOFILL / Quan Ballesteros va accedir a l'alcaldia es va trobar damunt la taula amb un projecte elaborat per l'arquitecte Ricardo Bofill que preveia soterrar la línia pel seu actual traçat. Foment el rebutjava per la complexitat d'un subsòl molt semblant al dels esvorancs de l'AVE a Bellvitge. La rectificació va arribar a través del pla territorial del Camp de Tarragona, que va desplaçar el futur de la línia fèrria i l'estació a l'interior de la ciutat.

El nou traçat tampoc estarà exempt de dificultats. En una part del subsòl del centre urbà hi ha un llac subterrani i en una altra zona hi ha abundància de restes romanes. Aquests seran els esculls que haurà de salvar l'estudi informatiu del traçat que s'encarregarà de portar a terme Foment amb la participació d'una comissió de seguiment inte-

grada per les dues administracions catalanes.

Però no tot s'acaba a la ciutat de Tarragona. L'alcalde de Sitges, Jordi Baijet, també es va endur de Madrid un tercer protocol pel qual Foment es compromet a integrar la línia fèrria de la costa al seu pas per aquesta població. En aquest cas, el compromís no detalla la fórmula que s'adoptarà per a la integració. Encara que Sitges reclamava també el soterrament, el més probable és que s'opti per una solució mixta, és a dir, «una part de la línia anirà sota terra i una altra, encaixonada», segons va indicar l'alcalde, encara que la decisió s'adoptarà a la vista de l'estudi encarregat ahir.

PASSEIG URBÀ / Quedi com quedi la fórmula d'integració, l'alliberament de terrenys ferroviaris deixarà a la ciutat 90.000 metres quadrats que es destinaran a passeig urbà i permetran que Sitges continuï sent «una destinació turística internacional», segons va dir el satisfet alcalde. ■