



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:28-4-08

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

Tercera estación de Ferrocarrils en Cornellà

La Generalitat estudia una nueva parada para el futuro barrio de Salines-Serrallo conectada al carril Busbaix previsto en la C-245

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques estudia abrir una tercera estación de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) en Cornellà, entre la parada de Cornellà Riera y el cinturón litoral (A-2). La parada daría servicio a un área residencial estratégica (ARE) del sector Salines-Serrallo, en la que se prevé la construcción de 2.410 viviendas. También conectaría con la futura plataforma reservada para autobuses Busbaix de la C-245, entre Castelldefels y Cornellà. Además permitiría una mejor distribución de la afluencia al nuevo estadio del RCD Espanyol.

Gisa, la empresa de la Generalitat responsable de las obras de infraestructura, acaba de licitar la asistencia técnica para la redacción del proyecto informativo de esta nueva estación. Este primer documento estará listo a mediados del 2009. FGC emitirá entonces sus informes. De aceptarse la propuesta, a partir de entonces, y tras los preceptivos periodos de exposición pública, podrá elaborarse el proyecto constructivo. En cualquier caso, la estación difícilmente entrará en servicio antes del 2011, un calendario acorde a la ejecución de los distintos proyectos de urba-

nización previstos en esta zona, actualmente dedicada a cultivos, por la que la línea de ferrocarril discurre en superficie, tras abandonar allí mismo el túnel.

Entre los aspectos que el estudio informativo deberá tener en cuenta está que no se modifique de manera sustancial el actual trazado de la línea, por la que pasan los trenes de la L8 y de los servicios suburbanos y de cercanías del corredor Llobregat-Anoia de FGC, que enlazan la plaza Espanya de Barcelona con Martorell, Manresa e Igualada. También tendrá que preverse la construcción de unas cocheras en unos terrenos adyacentes. Por último, tendrá que estudiarse la posibilidad de ade-

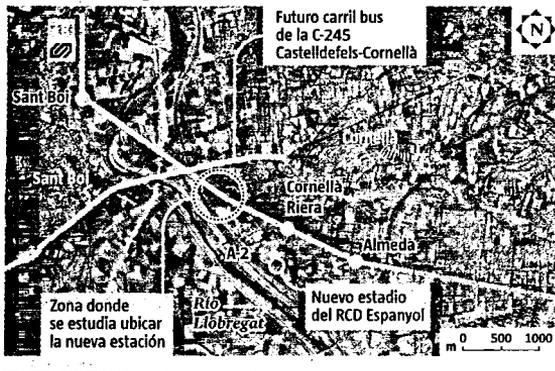
cuar este punto a la futura prolongación de la L8 hacia el interior de Barcelona, desde plaza Espanya hacia Francesc Macià y después a Gràcia y Glòries, un proyecto que la Generalitat quiere tirar adelante. Así, la nueva estación podría actuar como terminal de esta futura línea reconvertida a todos los efectos en metro convencional (el actual corredor de FGC es un ferrocarril de vía métrica poco apto para un servicio plenamente urbano).

Además del servicio que prestaría al nuevo barrio de Salines-Serrallo, la nueva estación actuaría como punto de transbordo con la red de FGC para las líneas de autobús que circulen por la plataforma Busbaix que se prevé instalar en la C-245. Este último proyecto será una vía rápida de acceso a Barcelona desde Castelldefels que finalizará en el intercambiador de Cornellà Centre por el que pasan la línea 5 del metro, la C4 de cercanías de Renfe y las T1 y T2 del Trambaix.

La estación también beneficiaría al campo del Espanyol, que se está construyendo cerca de esta zona. Aunque la parada de Cornellà Riera y la de Almada, también en Cornellà, están más cerca del nuevo estadio, la que se va a estudiar podría ayudar a repartir las cargas de pasa-

je cuando haya partido de fútbol, de modo que se eviten aglomeraciones en los accesos. A esta distribución también contribuirá la prolongación del Trambaix hasta Almada, con parada muy cerca del campo de fútbol, y que la Generalitat ha previsto incluir en la próxima revisión del plan director de infraestructuras.●

La nueva estación dará servicio a un nuevo barrio en el que habrá 2.410 viviendas



LA VANGUARDIA

La estación ayudaría a evitar aglomeraciones en los accesos al nuevo estadio del Espanyol

La crisis destapa fracasos urbanísticos

Los nuevos desarrollos son 'barrios fantasma' por el parón de ventas y obras

LLUÍS PELLICER
Barcelona

Todavía no han aparecido grandes Seseñas en Cataluña. Pero la crisis inmobiliaria, que las propias empresas admiten que azota más fuerte de lo previsto, ha convertido en fracasos proyectos para los que sus promotores auguraban grandes éxitos. En pleno boom, eso sí. Las ventas se han desplomado más del 40%, según el Instituto Nacional de Estadística. Esta caída, junto a la necesidad de las empresas de echar el freno a su actividad, ha convertido en un auténtico páramo a barrios y urbanizaciones.

Roda de Barà es una localidad pequeña. Apenas tiene 6.300 habitantes, aunque en verano se multiplican al menos por cinco. En el núcleo antiguo, en el pueblo, hay multitud de pisos con el cartel de *se vende*. La oferta inmobiliaria abunda. Pero eso no es nada con lo que tiene que llegar. La N-340 separa el casco urbano de lo que los ecologistas de la zona, agrupados en Alternativa Baix Galà, consideran "un verdadero monstruo". Se refieren al Francaset, una urbanización que tendrá más de 1.000 viviendas y que supondrá un crecimiento de población de entre 4.000 y 5.000 habitantes, según los cálculos del Ayuntamiento.

La entrada a la urbanización, una rotonda en la N-340, es casi desértica. Pero también lo es el nuevo desarrollo en sí. En la calle principal, donde todavía se

están haciendo los acabados de algunas casas, hay numerosos carteles de agencias y promotores inmobiliarios. "Es cierto, no vive demasiada gente, las ventas están paradas y eso hace que parezca un pueblo fantasma. Además, las obras van más lentas. Espero que al menos las terminen", asiente la primera teniente de alcalde de Roda de Barà, Maite Huerta (PSC).

A lo largo de la zona hay varias zonas urbanizadas (con ca-

lles asfaltadas, aceras y farolas), pero sin edificios. Huerta, que en septiembre será alcaldesa después de que el PP y el PSC presentaran una moción de censura contra el anterior gobierno local de CiU, afirma que es un proyecto "heredado". ¿En qué se parece a Seseña? "Está mal planificada. No se tuvieron en cuenta los servicios, ni tiendas donde ir a comprar una barra de pan, salvo un supermercado. Estaba mal comunicada. Había dos li-

neas de farolas en la carretera que funcionaban a pesar de que allí no había casi nada, por lo que hemos quitado una...", lamenta. "Es cuestión de ir remontando e incorporar servicios", se resigna Huerta.

Una de las agencias inmobiliarias que comercializan los pisos de obra nueva es Finques Compte. Su propietario es el anterior alcalde de Roda de Barà, Pere Compte (CiU). En la campaña para las últimas elecciones

municipales el urbanismo fue una de las armas que usó la oposición. Denunció que el gobierno local estaba copado por un agente de la propiedad inmobiliaria (API), dos constructores, la propietaria de una empresa de excavaciones y otra de una firma de seguros. "Resulta al menos extraño que el alcalde vendiera los pisos. Siempre queda la duda de si ha habido algún tipo de privilegio", dice Huerta.

Compte quiere despejarla. Asegura que el proyecto ya venía "del mandato anterior" a su

Enojados por las ofertas

C. H. compró con su pareja en febrero de 2007 un piso de la enorme promoción de Vilamarina que Sacresa está levantando en Viladecans. Se hicieron con uno de 90 metros cuadrados, tres habitaciones, plaza de garaje y trastero por 480.000 euros. Llevaron el piso donde estaban a una agencia de la propiedad, que les garantizaba que si cuando llegara octubre de 2008 no lo habían vendido, se lo quedaban. Todo arreglado, podían asumir el pago del piso.

"Hace un mes nos llamaron de la agencia para decirnos que no podrían hacerse cargo de ese contrato tal como estaban las cosas, porque los precios habían bajado mucho y los bancos no concedían hipotecas", cuenta C. H. El abogado

les aconsejó no ir a juicio, puesto que podían perderlo. Acudieron a Sacresa para ver si podían "ayudar". "Cuando entramos en la oficina de ventas nos encontramos un cartel muy llamativo en el que un piso igual que el nuestro se anuncia por 90.000 euros más barato y otros salen incluso por 100.000 euros menos que los que vendieron por nuestras fechas", explica.

Sacresa admite los descuentos, pero matiza. "Era una promoción como las que hacen todas las promotoras para vender ocho pisos que quedaban de la primera fase", explica un portavoz. "Algunas compraron hace unos meses, cuando los precios estaban en máximos, pero ahora todas las empresas tratan de vender con

ofertas. Y nosotros hemos hecho una coincidiendo con el día de Sant Jordi", insiste.

Pero C. H. no está sola. Se ha puesto en contacto con otros vecinos de la promoción igual de enfadados por las rebajas. "Ahora comentan que están estudiando hacer una compensación a los primeros compradores, que somos unos 120", asegura. La compañía afirma que ha mandado una carta a sus clientes para "buscar soluciones" en el caso de que el comprador tenga dificultades, por ejemplo, para venderse su piso. "Conclusión: teníamos pensado solicitar una hipoteca de 240.000 euros y si tenemos que bajar el precio de nuestro piso tenemos que pedir 300.000. No nos salen los números", lamenta C. H.

La agencia del anterior alcalde, de CiU, ya vendía casas cuando éste ejercía

"Parece un pueblo fantasma", asiente la teniente de alcalde de Roda de Barà

llegada, y dice claro que él siempre se ha dedicado a la intermediación inmobiliaria. "La oficina fue de mi padre, ahora es mía y mi hijo también se dedicará a la profesión", sostiene Compte con rotundidad. "Soy API de toda la vida", remacha. Además, asegura que sus familiares administraron y se ocuparon de la agencia mientras él ejerció de alcalde.

Promaut opta per una enginyeria diversificada

CREIXEMENT • La companyia, fundada l'any 1995, vol evolucionar treballant per a sectors no industrials, con el transport públic o l'energia **ASSOCIAR-SE** • Per a alguns projectes treballa en col·laboració amb firmes com Siemens o Gutmar

Jordi Garriga
BARCELONA

Promaut, fundada l'any 1995, era una enginyeria d'automatització de processos el sentit de la qual era posar-se al servei d'altres firmes, fins que va descobrir que podia créixer al mercat a través de la diversificació cap a altres sectors i el disseny de productes propis.

Dues opcions que, com explica un dels seus socis fundadors, Joan Matutano, "van prendre força després que un estudi de viabilitat realitzat amb el suport del Centre d'Innovació i Desenvolupament Empresarial de la Generalitat ens revelés que la internacionalització, de moment, no pagava la pena, ja que requeria estar al costat del fabricant i actualment a Europa en qualsevol país et trobes enginyeries locals que són a la vora dels seus clients".

"Així doncs era millor concentrar els esforços —com diu Matutano— aplicant a diversos sectors el coneixement adquirit en l'automatització de processos". Aquesta reflexió arribava després que l'enginyeria hagués fet carrera treballant per a la indústria de l'automòbil, per a grups com Seat o Nissan. De fet, els en-

càrrecs procedents de l'automoció suposen a hores d'ara el 75% d'unes vendes que l'any passat van arribar als 6 milions d'euros. En l'estratègia que es marca l'empresa no haurien de passar gaires anys abans que l'automoció suposés només un terç de les vendes, és a dir, un pes semblant a l'enginyeria dedicada al transport públic i a l'eficiència energètica, és altres dos punts en què basa el seu creixement Promaut. L'any passat, la divisió de transport públic va contribuir al negoci amb 400.000 euros, i la d'energia, amb 300.000 euros.

Noves eines

A la companyia tenen prou clar que per tenir una sòlida posició cal oferir producte propi. A hores d'ara compta en el mercat amb Trimar, una pantalla tàctil que vol substituir altres sistemes de control de les línies de muntatge més complexos i cars. Per fabricar aquest model, l'enginyeria s'ha associat amb la multinacional Siemens, que li garanteix una àmplia distribució. "Treballar amb altres companyies és enriquidor, però és que per moure's al mercat també és necessari crear aliances", diu Matutano. Aquesta fe en les aliances troba un exemple en una altra creació, el robot Aquiles, un enginyer dissenyat

sobre les bases de la robòtica industrial però pensat perquè pugui complir tasques d'alt risc en àmbits com aeroports, plantes químiques, centres comercials o altres. El disseny d'aquest robot polivalent i amb capacitat per manipular objectes va suposar l'associació amb la firma de mecànica de precisió Gutmar. Així va néixer Aquiles Robotics Systems, una empresa enfocada a les solucions robotitzades no industrials.

Cada empresa del grup s'ha constituït a partir d'un projecte tecnològic determinat

En aquest objectiu d'entrar en altres mercats ha estat remarcable la incursió en l'àmbit del transport públic, amb un encàrrec de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) per a l'automatització del tancament de les portes del metro per control remot. De moment, el sistema s'ha instal·lat en 30 portes, dels 250 accessos que posseeixen les estacions noves o reformades de la xarxa.

El creixement de la companyia s'ha basat en la creació d'empreses al voltant de la matriu Pro-

maut, a partir del desenvolupament d'un producte. Així, a més de la firma esmentada, hi ha Trimar per al ram de les solucions electròniques, i Eneritka per a les auditories energètiques i l'eficiència. En aquest sector, Promaut pot oferir sistemes que permeten l'estalvi del consum d'energia partint de tecnologies pròpies creades per a la indústria de l'automòbil. Ara desenvolupa un sistema de control centralitzat de consum d'energia que pot ser aplicat tant a un vehicle com a un edifici o a una línia de producció. Per a aquest any 2008, precisament, un dels objectius de Promaut és aprofundir en l'aplicació d'aquest sistema de control en enllunament i climatització.

Col·laboradors

El seu deler per investigar ha dut Promaut a comptar de forma assídua amb la col·laboració d'investigadors de centres de la Universitat Politècnica de Catalunya, el Centre Tecnològic de Manresa, La Salle o el Centre de Recerca Internacional de Catalunya, entre altres. Joan Matutano espera que aquest any i el vinent serveixin per consolidar les diverses unitats de negoci que ha obert la companyia, i fer realitat així la voluntat d'aconseguir una veritable diversificació del negoci. ■

LA INSTALACIÓN LONDINENSE DE GATWICK PUEDE SER SU OBJETIVO

Abertis pujará por aeropuertos de Ferrovial en Reino Unido

La empresa de infraestructuras de La Caixa y ACS estudiará la compra de los activos que BAA, filial del grupo de la familia Del Pino, tenga que vender por el dictamen de la Comisión de Competencia.

R. CASADO/C. MORÁN. Londres/Madrid

Los comentaristas de la prensa británica que atacan con feroz el monopolio español de los aeropuertos de Londres pueden acabar encontrándose con una pesadilla peor: un duopolio español en esas infraestructuras de transporte, claves para Reino Unido.

Abertis, la empresa participada por La Caixa y ACS, se perfila como uno de los principales candidatos para la adquisición de los aeropuertos británicos que Ferrovial deberá vender, si la Comisión de Competencia de Reino Unido ratifica en agosto su opinión sobre la necesidad de liberalizar el sector aeroportuario mediante la segregación de BAA, la filial del grupo constructor de la familia Del Pino.

Un portavoz de Abertis, empresa que ya gestiona en Reino Unido los aeropuertos de Luton (cercano a Londres), Cardiff (Gales) y Belfast (Irlanda del Norte), admite su posible interés en esa operación. "Somos un operador aeroportuario, por lo que analizaremos la compra de instalaciones en Reino Unido, si éstas salen a la venta finalmente". En esos momentos, Abertis estudia la adquisición de aeropuertos en Chicago y Praga.

Informe

Según el informe preliminar de la Comisión de Competencia, la filial de Ferrovial podría verse obligada a traspasar uno de sus aeropuertos de Londres y otro en Escocia, para impulsar la rivalidad entre esas infraestructuras y mejorar el servicio a los clientes.

El interés de Abertis se dirige principalmente al aeropuerto londinense de Gat-

wick, uno de los siete que ahora posee BAA. Así queda reflejado en las alegaciones enviadas a la Comisión de Competencia por el aeropuerto de Luton, que está gestionado en régimen de concesión por una sociedad participada por Abertis en un 90% y por la empresa pública española Aena en un 10%.

"Separar Gatwick de BAA es la opción más viable para crear un competidor de Heathrow [el mayor aeropuerto de Londres], aunque aun así tendría la mitad de tamaño", dicen los responsables de Luton al regulador. Según la filial de Abertis, "Gatwick lucharía para retener los vuelos de larga distancia que están pasando a

Doblete español

Abertis, que ya controla Luton, Cardiff y Belfast, podría comprar Gatwick a Ferrovial

El precio de ese aeropuerto londinense está por encima de los 2.000 millones de euros

En la puja, también podrían participar otros operadores y fondos de inversión en infraestructuras

Heathrow, y estaría más inclinado a analizar cuestiones estratégicas bajo una propiedad diferente".

Fuentes de Abertis aclaran que sus comentarios a la Comisión de Competencia "son una respuesta a una cuestión teórica planteada por este organismo sobre el efecto que tendría la separación de propiedad de los aeropuertos de Londres. No es que Luton abogue por la separación de propiedad. En las mismas alegaciones, el aeropuerto de Luton destaca que el principal problema para el desarrollo de la capacidad en los aeropuertos del sudeste de Londres no es la propiedad de las instalaciones, sino las restricciones de la planificación que dilatan las nuevas inversiones".

Capacidad

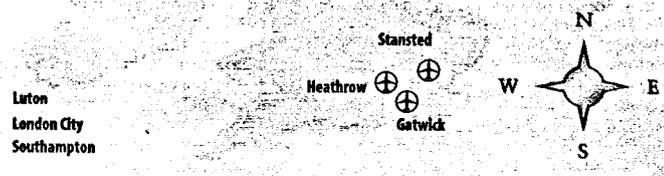
Ahora mismo, BAA controla el 90% de la capacidad aeroportuaria del sudeste de Inglaterra. El resto queda para Abertis, a través de Luton, y para London City Airport, una pequeña instalación propiedad de General Electric, Credit Suisse y AIG, que es utilizada principalmente por ejecutivos de empresas.

La pequeña cuota de mercado que controla Luton hace pensar que la Comisión de Competencia no pondría problemas para que Abertis absorbiera Gatwick. Además, ambos aeropuertos están bastante alejados: Luton al norte de Londres, y Gatwick al sur. El principal usuario de esta instalación es la aerolínea de bajo coste easyJet.

Los analistas creen que Ferrovial podría obtener entre dos mil y tres mil millones de euros por la venta del aeropuerto de Gatwick, que en 2007 generó un beneficio

LOS AEROPUERTOS DE LONDRES

Aeropuerto	Propietario	Pasajeros Miles de personas, en 2007	Cuota de mercado % sobre la zona del sudeste de R.U.
Heathrow	Ferrovial	67,852	47,9
Gatwick	Ferrovial	35,165	24,8
Stansted	Ferrovial	23,759	16,8
Luton	Abertis	9,919	7,0
London City	GE, AIG, Credit Suisse	2,912	2,1
Southampton	Ferrovial	1,965	1,4



FUENTE: Comisión de Competencia de Reino Unido

EXPANSIÓN

bruto operativo (ebitda) de 222 millones de euros al acoger a 35 millones de pasajeros. Se prevé un fuerte aumento del ebitda en los próximos años gracias al aumento de tarifas aprobado por el regulador aeroportuario. En abril, los precios que pagan las aerolíneas por usar Gatwick han subido un 21%. EasyJet ha anunciado la presentación de un recurso judicial contra ese incremento, que sitúa el precio por pasajero en cerca de 6 libras. Esa compañía también ha dicho

que no pagará a BAA el dinero correspondiente al aumento de tarifas hasta que se resuelva el pleito.

Uno de los problemas de Gatwick es que existe un compromiso por parte de las autoridades para no permitir su ampliación hasta 2019. Pero, en todo caso, sería ya muy difícil tener completada para esa fecha una inversión en una nueva pista.

Es probable que Abertis afronte una dura competencia en la puja por Gatwick. Además del posible interés

de otros operadores de aeropuertos, existe un amplio número de grupos financieros que han creado fondos para invertir en infraestructuras. La actual incertidumbre en los mercados ha hecho que parte del dinero se refugie en ese tipo de activos, que suelen tener un flujo de ingresos bastante estable.

Ferrovial utilizará los ingresos en la operación para reducir la deuda de BAA, de 16.000 millones de euros.

Decisión en verano

- La Comisión de Competencia decidirá finalmente en agosto si exige que Ferrovial venda varios aeropuertos de BAA.
- Abertis cree que el traspaso del aeropuerto londinense de Gatwick permitiría crear un competidor viable en el sudeste de Inglaterra.

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

UNA NUEVA TECNOLOGÍA PERMITE SU USO COMO DISOLVENTE

La cara más limpia del CO₂ se materializa en Valencia

El centro tecnológico Ainia pondrá en marcha una planta de dióxido de carbono, junto a Exxentia y Monteloeeder, que permite aislar sustancias farmacéuticas y para alimentación sin generar residuos.

L.G.I. Media

Ni sólido, ni líquido, ni gaseoso. Los fluidos en estado supercrítico, como ya se descubrió con el plasma y el estado condensado Bose-Einstein, son un nuevo estado de la materia. Se trata de sustancias en condiciones de presión y temperatura superiores a las de su estado crítico y que cuentan en ese momento especial con una mezcla de propiedades intermedias entre las de los líquidos y las de los gases. Valencia, de la mano de su centro tecnológico Ainia, ha decidido erigirse en el promotor e investigador líder de la tecnología que permite llevar el dióxido de carbono (CO₂) a este estado supercrítico.

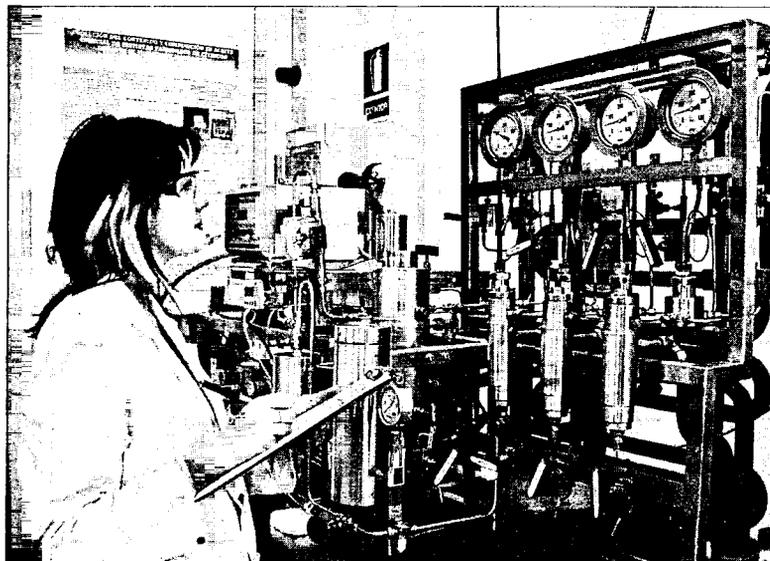
Desde hace más de diez años, el centro tecnológico

El CO₂ supercrítico tiene aplicaciones en farmacia, cosmética, alimentación y aguas residuales

ha investigado esta tecnología que permite utilizar el CO₂ supercrítico como disolvente limpio con enormes aplicaciones para la industria alimentaria, la farmacéutica y la energética, principalmente. Ahora, Ainia está a punto de materializar el fruto de estas investigaciones, con la apertura de una planta de CO₂ supercrítico en Valencia, la primera de España, que ha impulsado junto a las compañías Exxentia (Puleva Biotech) y Monteloeeder.

Spin off

La spin off, bautizada como Altex, espera dar servicio



En la imagen, una de las plantas piloto de CO₂ supercrítico del centro tecnológico valenciano Ainia.

fundamentalmente a la industria alimentaria, la farmacéutica y la de cosméticas, "que son los campos en los que la investigación sobre los beneficios de utilizar CO₂ supercrítico frente a otros disolventes, para obtener determinadas sustancias sin contaminar, está más avanzada", asegura Sebastián Subirats, director de Ainia.

El responsable del centro tecnológico explica que "hasta ahora, las compañías que se han animado a utilizar esta tecnología que tiene unas aplicaciones incalculables, tenían que hacerlo en plantas en Estados Unidos y Japón y, aunque en España, todavía son pocas las empresas que han empezado a utilizarla a través de plantas extranjeras, el interés de sectores como el de la alimenta-

Aplicaciones

- Con esta tecnología, el uso de temperaturas suaves en el proceso de obtención de una sustancia no daña el producto.
- Tiene capacidad de lograr, de forma limpia, extractos de plantas aromáticas y especias para usar como colorantes alimentarios y plantas aromáticas.
- Permite obtener fibras, vitaminas, antioxidantes y otros compuestos saludables a partir de los residuos de la industria del tomate.

ción es enorme. Las plantas piloto que hemos puesto en marcha en estos años, por ejemplo, para realizar las investigaciones están ya saturadas de encargos".

Entre las ventajas fundamentales del CO₂ supercrítico, está el uso de temperaturas suaves en el proceso de obtención de una sustancia, que permite no dañar al producto, su característica de no inflamable, no corrosivo, no cancerígeno y, sobre todo, la no generación de residuos.

Estas características han acercado al CO₂ supercrítico principalmente hacia la industria alimentaria, para la que ha demostrado ya su capacidad de extraer de forma limpia extractos de plantas aromáticas, especias para colorantes alimentarios, aceites esenciales, sistemas para

la desalcoholización de bebidas, métodos para desgrasado de alimentos, extracción del colesterol de la carne, los aceites o los lácteos y eliminación de la cafeína.

De hecho, el centro tecnológico valenciano participa en un proyecto de investiga-

Las empresas españolas acudían hasta ahora a plantas con esta tecnología en EEUU y Japón

ción del Programa Marco Europeo, Bioactive, que ha conseguido ya obtener fibras, vitaminas, antioxidantes y otros compuestos saludables a partir de los residuos que antes se generaban y que tenían componentes

Una planta rentable para productos con valor añadido

La nueva planta de dióxido de carbono (CO₂) supercrítico que inaugurará Valencia este año, Altex, será la primera del país en contar con esta tecnología. El responsable del centro tecnológico Ainia, Sebastián Zubirach, explica que la planta forma parte de un proyecto conjunto del centro tecnológico, que actúa como socio mayoritario, y la compañía láctea, de especias y extractos Monteloeeder y la biotecnológica Exxentia.

Inversión

La nueva planta ha supuesto una inversión de cerca de cuatro millones de euros, pero espera facturar en breve alrededor de 6 millones de euros anuales, fruto de los servicios de CO₂ supercrítico prestados a la industria farmacéutica y alimentaria fundamentalmente. El director de Ainia explica que, a falta de su inauguración oficial, la planta ha empezado ya a trabajar con cacao, corcho y plantas medicinales y aromáticas.

contaminantes, en la industria del tomate y el tratamiento y procesado de la uva y la aceituna.

Un reciente estudio de Ainia valoraba de hecho los posibles beneficios que generarían estas aplicaciones y la venta de los compuestos obtenidos a partir de los residuos del procesado de tomates, uvas y aceitunas, en una cifra que rondaría los 180 millones de euros.

Pero sus aplicaciones van más allá y se empiezan ya a obtener resultados en áreas de especial importancia como el tratamiento de aguas residuales, que permitiría depurarlas para hacerlas incluso potables de forma limpia y sin generar residuos, o en el fraccionamiento de productos pesados del petróleo.

Seis constructoras se repartirán las obras del trasvase

S. S/M. A. Barcelona

El Gobierno y la Generalitat de Cataluña mantienen la incertidumbre en torno a la construcción de las obras del trasvase del Ebro a Barcelona. Tras el enfrentamiento mantenido a lo largo de la última semana, la adjudicación podría resolverse entre hoy y el miércoles, según aseguran fuentes conocedoras de las negociaciones. El objetivo es cumplir con el anuncio de que los trabajos arrancarían en mayo.

Tal y como adelantó EXPANSIÓN el pasado jueves, el Gobierno ha optado finalmente por trocear la construcción de la tubería de 60 kilómetros y adjudicar las obras a un *pool* integrado por algunos de los principales grupos españoles del sector de la construcción. Todo apunta a que finalmente serán seis las empresas adjudicatarias: Sacyr, FCC, Acciona, Dragados (ACS), Sando y Comsa. Esta última compañía habría sido con toda probabilidad la encargada de construir el trasvase del Segre a Barcelona si finalmente el Gobierno hubiera

apostado por esta solución para evitar que la capital catalana padezca restricciones a partir de noviembre. En este escenario, el grupo Agbar, que inicialmente se disputaba la obra con Sacyr, quedaría fuera del reparto.

La adjudicación correrá a cargo del Gobierno, que asumirá el coste de construcción, presupuestado en 180 millones de euros. Mientras, a la Generalitat de Cataluña se le reservará la dirección y coordinación de la obra y las labores de expropiación de las fincas afectadas.

El calendario de ejecución de las obras, seis meses, es, según distintas fuentes, difícil de cumplir, ya que las expropiaciones todavía no han empezado, lo que supone que la construcción de la zanja subterránea no podrá arrancar al menos hasta junio. Otra complejidad de calado es la operación logística que se debe organizar para hacer llegar a Tarragona 60 kilómetros de tuberías de acero, procedentes de distintos puntos de España y de países como Turquía.

Gecoinsa refuerza su diversificación hacia los aparcamientos y los pisos protegidos

IGNASI PUJOL, Barcelona

La constructora Gecoinsa quiere impulsar su diversificación y frenar su dependencia del negocio residencial. La compañía catalana, propiedad de los empresarios Roque Pascual y Abelardo Rodríguez, pretende potenciar la actividad de rehabilitación de viviendas y la construcción de pisos de protección oficial.

Además, Gecoinsa busca explotar una de sus especializaciones, la construcción y gestión de aparcamientos subterráneos. En 2008, la

empresa quiere adjudicarse cuatro o cinco aparcamientos y seguir con este ritmo los años posteriores, según asegura el director general, Guillem Casas. Cada parking supone una inversión de entre 1,5 millones y 1,8 millones de euros.

La compañía obtuvo una facturación de 25,8 millones de euros el año pasado, un 44% más que el ejercicio anterior. La constructora prevé cerrar 2008 con un crecimiento del 43%, hasta 37 millones.

En 2007, el negocio de la

La compañía catalana ha abierto en Málaga su primera oficina fuera de Catalunya

edificación aumentó un 20% y supuso el 31% de las ventas totales. La construcción de aparcamientos y la edificación de viviendas protegidas registraron el mismo crecimiento.

Casas quiere que las concesiones administrativas de parkings pasen del 16% de las ventas de 2007 al 25%.

La compañía, que cuenta con 150 trabajadores, abrió el año pasado su primera oficina fuera de Catalunya, en Málaga, donde quiere lograr unas ventas de cerca de cinco millones a partir de 2009.

ADEQUACIÓ D'UNA ZONA QUE S'HAVIA DEGRADAT

Vic reformarà l'històric barri del Remei

► La remodelació social i urbanística és la més important de la ciutat en 20 anys

Osona

PERE PRATDESABA
VIC

El pròxim mes d'octubre començaran a la capital d'Osona les obres de reforma integral del barri del Remei, la intervenció urbanística i social «més important dels últims 20 anys» a la ciutat, segons Xavier Solà (CiU), primer tinent d'alcalde. El projecte, inclòs en la llei de barris del municipi, té un termini d'execució de dos anys i un pressupost de 8,1 milions d'euros.

El Remei és un dels barris històrics i més emblemàtics del sud de la ciutat, amb un ric teixit associatiu i comercial. En els últims anys ha patit una profunda transformació i, actualment, presenta uns índexs molt elevats de població de la tercera edat i immigrant (més del 30%), que han generat alguns problemes de dependència i també de convivència.

11 CARRERS AFECTATS / La remodelació afectarà 11 carrers, en els quals es modernitzaran totes les canalitzacions i clavegueres, i també s'hi instal·larà fibra òptica. El projecte inclou la construcció d'un centre cívic a l'antiga escola Montseny i un apartament subterrani de 170 places, així com voreres més amples, sentits únics de circulació, carrils bici i

la reconversió de la rambla de Josep Tarradellas en una gran plaça. El cèntric carrer del Remei agafarà protagonisme i es convertirà en un veritable carrer Major, amb elements distintius, com ara els fanals i la pavimentació.

UNA ZONA PER PASSEJAR / «Canviarà tot el concepte visual», explica Santi Collell, president de l'associació de veïns del barri. «El Remei preservarà la seva activitat comercial però es convertirà en una zona més amable i agradable per passejar», afegeix amb satisfacció Collell.

En l'àmbit social es preveu l'ampliació de les activitats per a gent gran així com dels cursos de català i d'alfabetització. També es crearà un espai de trobada per a joves i una xarxa de convivència. «Aquesta és la primera vegada que es fa un programa integral al barri», celebra Joan López (ERC), regidor d'Acció i Ciutadania de la ciutat.

Per a l'elaboració del projecte es va activar un pla de participació ciutadana que va comptar amb unes 1.300 persones. «Estem satisfets. S'ha respectat un percentatge molt elevat de les peticions dels veïns del barri», assegura Collell.

SERVEIS DESCENTRALITZATS / De manera complementària a la reforma, l'Ajuntament ubicarà al sud de la ciutat alguns equipaments futurs, com ara els jutjats, un departament de la universitat, una segona biblioteca municipal i també un complex esportiu. Aquesta descentralització de serveis va començar recentment amb l'obertura d'una oficina d'atenció ciutadana i una segona comissaria de la policia local. ≡